

# Пе-8: «Летающая крепость» Сталина



- В конце 30-х годов был создан и запущен в серийное производство крупнейший советский самолет - тяжелый бомбардировщик Пе-8.
- Бесспорно, что конструкторскому коллективу ЦАГИ, возглавляемому Туполевым, удалось создать передовой бомбардировщик, который по большинству технических характеристик не уступал однотипным зарубежным машинам.



Весьма неплохие лётные характеристики и убедительные боевые возможности этой машины позволяли не только повысить воздушную мощь государства, но и смело рассчитывать на проведение масштабных стратегических операций. Вместе с тем, в период своего создания Пе-8 не являлся сверхсложным объектом или чудом техники. Строился он по вполне доступной для советской авиационной промышленности технологии.



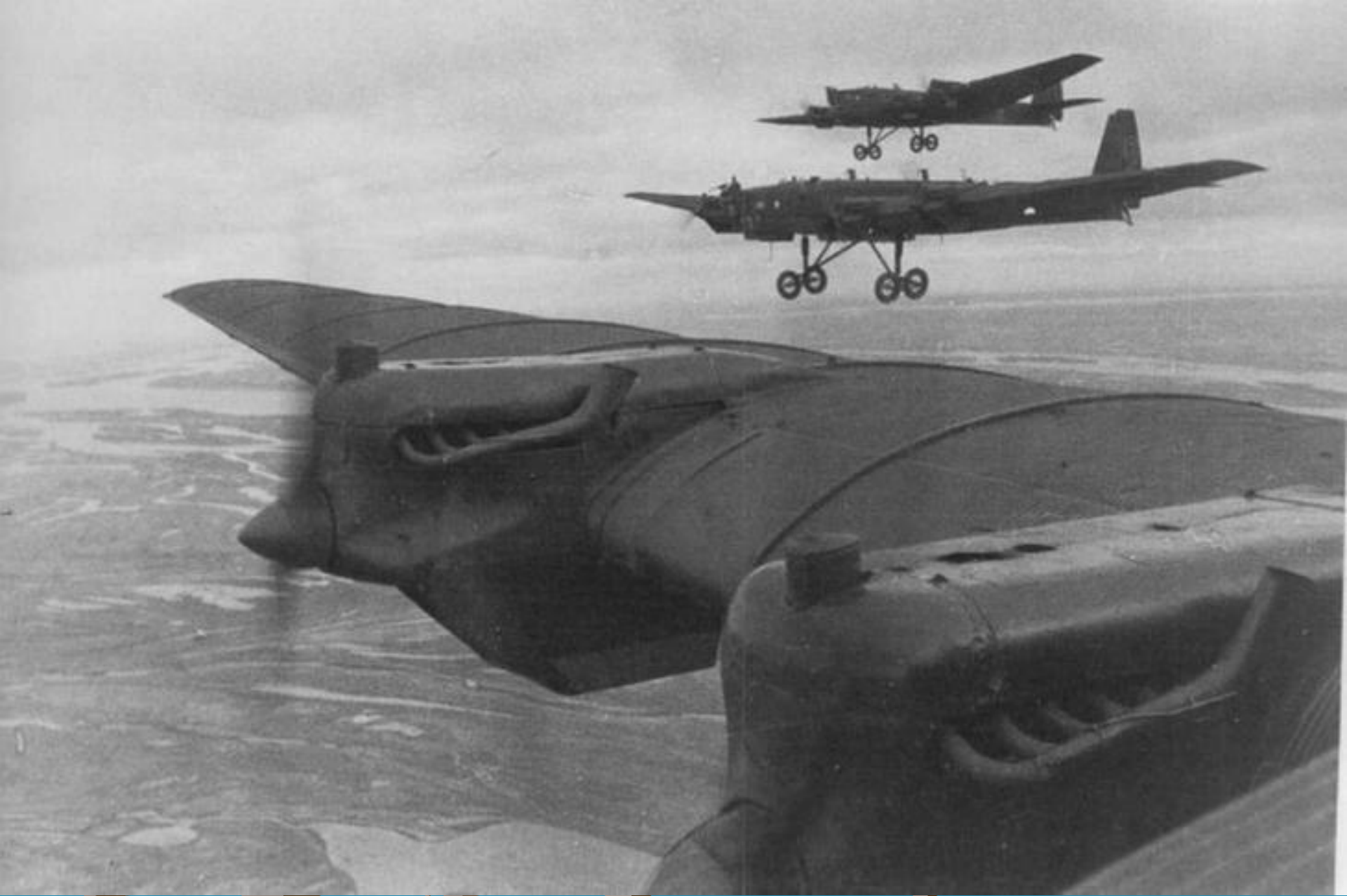


Итеративум.СДЖ

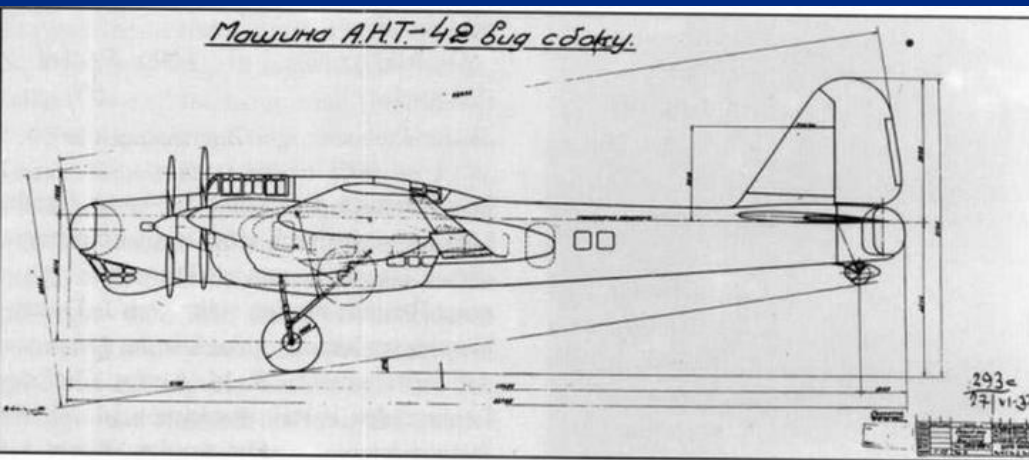


- Пе-8 полностью не вписался в масштабные планы довоенного строительства. Его несколько раз снимали с производства, что не позволило построить даже сотню таких машин. Но, тем не менее, соединения Пе-8 оставили заметный след в истории. Они бомбили Берлин, Кёнигсберг. А при формировании Aviации Дальнего Действия оказались самыми мощными машинами. Именно Пе-8 осуществил перелёт через воюющую Европу и Атлантику в США, именно Пе-8 поднял 5-тонную бомбу. Благодаря наличию Пе-8 удалось сформировать соединения, которые впоследствии составили основу стратегической авиации СССР.  
К середине 30-ых гг. прошлого столетия советский тяжёлый бомбардировщик ТБ-3 устарел. Срочно требовался новый самолёт этого класса: скорость выше ТБ-2 в 2-2,5 раза, с потолком от 10000 м, мощное оборонительное вооружение.  
Требования к новой машине Управление ВВС сформулировало в задании на разработку бомбардировщика с индексом ТБ-7. 26 июня 1934 г. этот документ поступил в ЦАГИ. 27 июля Туполев попросил НТС ЦАГИ передать задание бригаде №1 КОСОС (Конструкторский отдел сектора опытного строительства), возглавлявшейся Петляковым.



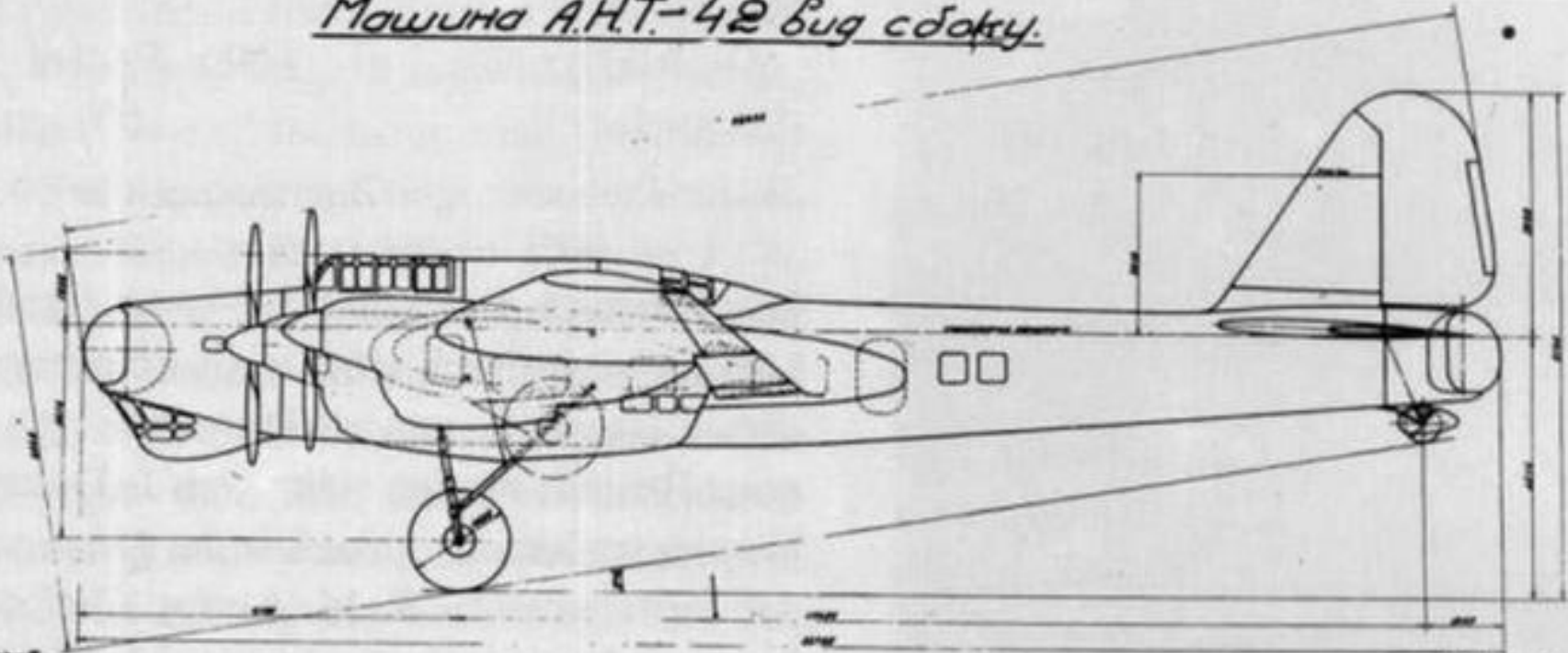


- Надо сказать, что задача выглядела сложной. ВВС РККА хотели получить самолёт, характеристики которого значительно превосходили возможности не только отечественной, но и мировой промышленности. Ещё весной 1930 г. ЦАГИ было поручено создать бомбардировщик с максимальной скоростью 440 км/ч, дальностью 4500 км, потолком 11000 м, бомбовой нагрузкой 4000 кг.



Многие требования к ТБ-7 явно шли от этого документа. Но теперь требования увеличились: максимальная скорость 600 км/ч, потолок 15000 м, дальность полёта более 2000 км на этой высоте. Позже руководству ЦАГИ удалось убедить военных выставить более реалистичные требования, опиравшиеся на расчёты сотрудников КОСОС.

Машина А.Н.Т.-42 Вуг сѣокру.



293e  
27/VI-37



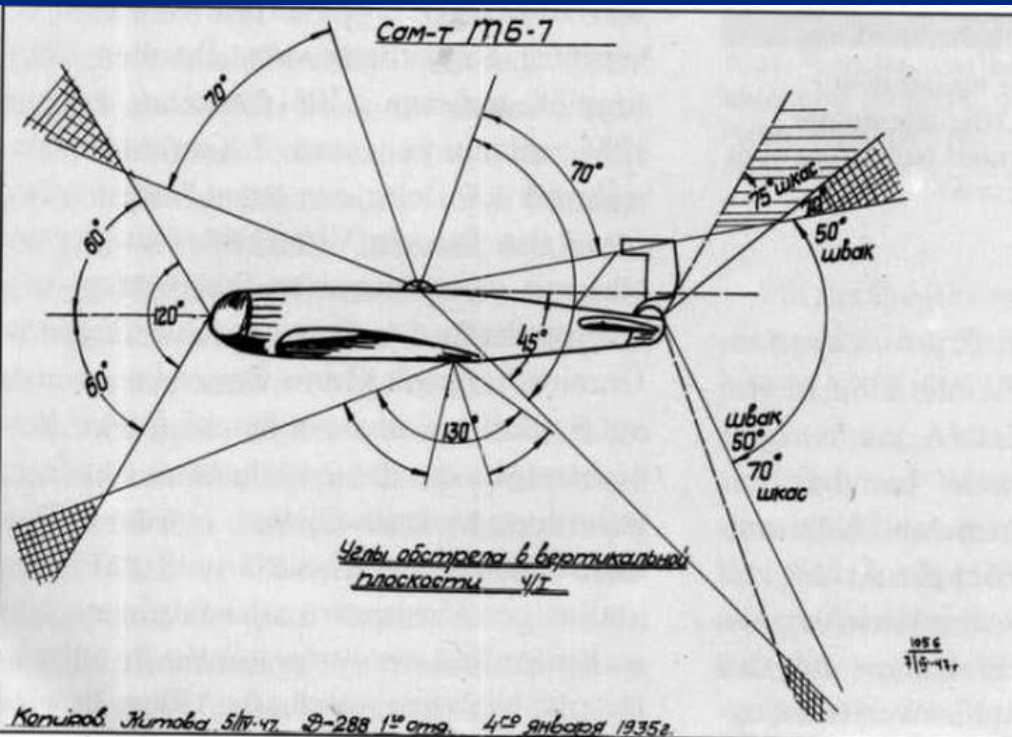


Фактически работа по проекту АНТ-42 началась в бригаде Петлякова 29 июля 1934 г.

Предварительная компоновка самолёта проводилась Туполевым, Кондорским и Петляковым. Последний фактически являлся главным конструктором машины. Ведущим конструктором был его заместитель Незваль.



- В духе времени создавался цельнометаллический моноплан с гладкой несущей обшивкой, полностью убирающимися шасси, закрытыми кабинами. Центроплан разрабатывался Поповым, крыло Саукке, фюзеляж и оперение Мясищев, система управления Соколов, мотоустановки Котенко, шасси Агладзе, специальное оборудование Кербер, вооружение Меерсон, прочность Беляев, аэродинамика Матевеев. Неуязвимость машины должны были обеспечивать высота и скорость. Первая давала возможность избежать обстрела зенитной артиллерий, вторая избежать перехвата истребителями. Это означало, что бомбардировщик должен был иметь рабочую высоту не менее 10 000 м и развивать скорость не менее 440 км/ч. Дальность полёта с 2000 кг бомб не менее 4500 км.





- 23 декабря 1934 г. на стол Туполеву легла расчётно-проектная записка по варианту машины с четырьмя двигателями М-34ФРН без агрегата центрального наддува. Параллельно УВВС скорректировало требования к ТБ-7 в сторону более реалистичного подхода. Новое задание было утверждено начальником ВВС РККА Алкснисом 31 января. В начале апреля 1935 г. ЦАГИ направило в УВВС свои замечания к требованиям.  
2 декабря 1935 г. состоялся первый осмотр полноразмерного макета представителями ВВС.  
14 декабря ЦАГИ направило в УВВС эскизный проект будущего ТБ-7.
- На 1 января 1936 г. процент готовности проекта составил 57%.
- 22 апреля 1936 г. макет АНТ-42 представили комиссии, которую возглавлял зам.наркома обороны Тухачевский.







Первый АНТ-42 был готов к 9 ноября. Впервые самолёт поднялся в воздух 27 декабря 1936 г. с Центрального аэродрома под управлением шеф-пилота ЦАГИ Громова.

После посадки Громов доложил, что машина вполне устойчива и легко слушается управления.

После последовавших доработок было произведено ещё три полёта с Центрального аэродрома. До 20 марта 1937 г. Громов выполнил ещё 14 полноценных испытательных полётов, позволивших выявить многие недостатки недоработки машины.

Признавалось, что скорость 370 км/ч не достаточна, требовалось увеличить эффективность руля поворота, доработать винто-моторную группу, приборное оборудование.

После вынужденного перебазирования на аэродром Подлипки в первом же испытательном полёте АНТ-42 под управлением лётчика Рябушкина потерпел аварию при посадке. В результате которой была смята кабина штурмана, сломаны шасси, деформированы моторамы.

(на фото Громов)



Восстановление машины закончилось 1 августа 1937 г., после чего его подготовили к контрольному облёту, но от УВВС поступило указание о срочной передаче машины на госиспытания. На заводской аэродром прибыла бригада НИИ ВВС во главе с Марковым и лётчик Стефановский.

Машину перегнали в НИИ ВВС. Этот перелёт был засчитан как контрольный облёт после ремонта.

Вот что в своих воспоминаниях оставил Стефановский:

«Шёл 1937 г. Надвигалась большая война. Поэтому начальник ВВС Алкснис взял организацию совмещённых испытаний ТБ-7 в свои руки, назначив ведущим инженером испытаний Маркова, ... командиром корабля меня, штурманом – Брядинского ...

... Приближалась осень. Поэтому сроки испытаний были крайне сжатыми... Четыре форсированных мотора АМ-34ФРНБ сохраняют мощность 4800 л.с. до высоты 3500-4000 м. Пятый мотор М-100 (названный АЦН-2) установлен в обтекателе фюзеляжа за спиной лётчика. Он повышает высотность основных до 8000 м и запускается в полёте по мере надобности. Благодаря этому многотонный воздушный корабль своими максимальными лётными данными на десятикилометровой высоте превосходил все лучшие европейские истребители той поры...»

(Стефановский)

- Государственные испытания АНТ-42 велись в период с 11 августа по 28 октября 1937 г. При полётном весе 23860 кг получили максимальную скорость 403 км/ч на высоте 8000 м. Дальность при взлётном весе 28000 кг определялась в 3000 км. На основании испытаний было сделано заключение:
- «Самолёт по своим ЛТД является современным. Имеющаяся скорость 403 км/ч на  $H=8000$  м делает его малоуязвимым на этой высоте и выше современными истребителями». К недостаткам отнесли недоведённость ВМГ, отсутствие серийных АМ-34ФРНВ, вес самолёт считался завышенным, огневая мощь оборонительных установок признавалась слабой и не соответствующей требованиям».







- В первых числах марта 1938 г. машина перелетела в Евпаторию. К тому времени главным конструктором был назначен Незваль. Здесь в кон-трольном трёхчасовом полёте Стефановский на высоте 8600 м с включённым АЦН-2 достиг скорости 440 км/ч.
- Стефановский об этом периоде работы вспоминал:
- «И вообще нам на этих испытаниях исключительно везло. Когда испортилась погода в Москве, мы продолжали их в Крыму, под солнышком. ... Достигли неслыханного по тому времени потолка для тяжёлого воздушного корабля с неполным полётным весом – 12000 м! Выполнили испытательную программу по боевому бомбометанию. Нагружали в фюзеляж крупнокалиберные бомбы, набирали 10000-11000 м и при каждом заходе сбрасывали по одной на маленький продолговатый островок, расположенный северо-западнее Евпатории. Во время бомбометания все члены экипажа, кроме, конечно, лётчиков и бортинженера, ложились на пол и через смотровое окошечко наблюдали, как Саша Брядинский с каждым новым заходом, словно чертёжник, с математической точностью перегрызал островок на две половины».
- О полученных результатах немедленно доложили начальнику НИИ ВВС Филину, который на следующий день прибыл в Евпаторию. Здесь он лично выполнил один контрольный полёт, чтобы удостовериться в успехе.





• Возвратившись в Москву, Филин доложил о полученных результатах командованию ВВС РККА. В отчёте о проведённых испытаниях говорилось следующее:

«а) самолёт обладает потолком большим, чем потолок современных скоростных истребителей;

б) скорости самолёта на высотах 7000-8000 м равны скоростям современных скоростных истребителей;

в) имеет хороший взлёт с полётным весом 30000 кг, длина разбега 700 м;

г) обеспечивает дальность полёта без использования наддува с 2000 кг бомб – 3000 км;

д) непосредственная связь основного экипажа между собой и обогрев кабин обеспечивает длительное пребывание на высотах 8000-10000 м;

е) высокая манёвренность самолёта на высотах 8000-10000 м, обеспечивает прицельное бомбометание с этих высот и хорошую защиту манёвром от огня ЗА. Все эти качества делают самолёт практически неуязвимым для современных средств нападения.

НИИ ВВС настаивает на немедленном внедрении в массовую серий-ную постройку в 1938 г. самолёта ТБ-7 и принятие его на вооружение ВВС РККА».

(Филин)





- Хотя заключение НИИ ВВС выглядело пафосным, было очевидно, что новая машина хороша.
- 20 апреля 1938 г. начальник ГУАП Каганович сообщил Незвалю, что его машина под обозначением ТБ-7 принята на вооружение ВВС РККА и будет строиться серийно в Казани.
- Дальнейшие испытания проводили на втором опытном образце-«дублёре».  
1 мая 1939 г. первый АНТ-42 пролетел над Красной площадью.  
Образцом для серийного строительства избрали второй АНТ-42-«дублёр». Он имел значительные усовершенствования по части технологии и технического обслуживания. Пробный полёт второй машины состоялся 26 июня 1938 г., а 11 августа начались совместные испытания, которые подтвердили высокие ЛТХ самолёта.
- С началом войны АНТ-42 «Д» находился в Казани, не летал. Здесь на него обратил внимание командир соединения бомбардировщиков Водопьянов. После ремонта в конце 1942-го г. он был включён в состав 890 БАП.

- Известный штурман Аккуратов в начале 1943 г. добился перевода в действующую армию. Он стал летать на АНТ-42 «Д», который использовался как самолёт-осветитель, т.е. он летел впереди строя основного соединения бомбардировщиков:
- «Нелегко было нам обнаруживать цели, тем более, ночью. Не случайно же в состав экипажа самолёта-осветителя вводили наиболее опытных штурманов, которые всегда точно выходили на цель и развешивали над ней «кюстры» из десятков стокилограммовых бомб. На их свет и выходили бомбардировщики с фугасными и термитными бомбами.
- Что только не делал противник, пытаясь укрыть от нас свои объекты! Если до Курской битвы, заслышав издали гул моторов наших машин, он открывал плотный огонь и включал десятки прожекторов (а это помогало нам выйти на цель!), то теперь фашисты таились до тех пор, пока на цель не обрушились контрольные бомбы. Тут-то нервы у гитлеровцев не выдерживали, и они открывали беспорядочную пальбу. А осветитель, убедившись, что цель найдена, ходил над ней, увёртываясь от прожекторов и зенитных снарядов и методично, в строго назначенное время вывешивал до сорока светящихся бомб – этого вполне хватало для обеспечения работы всех бомбардировщиков. А после операции экипаж осветителя должен был проверить результаты бомбёжки и сфотографировать объект, обработанный лётчиками.
- Если остальные самолёты находились в зоне огня полторы-две минуты, то осветитель висел над целью до 45 минут. Я покривил бы душой, если бы взялся утверждать, что экипажи встречали штурмана-осветителя с энтузиазмом. Что таить, один такой полёт приравнивался к 10-15 «обычным» боевым. Но подобные задания у нас считались почётными, и пилоты гордились ими как признанием их высокой подготовки и доблести. Опытные, обстрелянные лётчики привыкали к зенитному огню и уверенно маневрировали среди разрывов снарядов. Но когда противник вдруг прекращал стрельбу, а прожекторы начинали особо ярко охотиться за нашими машинами, становилось тревожно – ясно, что в бой вступали истребители противника. Уходя от них, пилоты бросали тяжёлые машины в пикирование, при котором в барабанные перепонки вбивалась дикая боль, то в сумасшедшие боевые развороты, когда казалось, вот-вот оторвётся крыло или хвост. Невероятно, но тридцатитонный бомбардировщик, вибрируя и дрожа от резких эволюций, стрельбы своих пушек и пулемётов, выдерживал все эти нагрузки и ускользал в спасительный мрак.
- Страшную, но захватывающую картину представлял со стороны бой с истребителями противника, подкрадывавшимися к нам с хвоста. Огонь скорострельных пушек и крупнокалиберных пулемётов заставлял фашистских лётчиков отступить либо срезал хищника.
- А в короткие летние ночи возвращаясь домой, мы обычно забирались на солидную высоту и, включив автопилот, наблюдали за попытками лётчиков Люфтваффе настигнуть нас. Как правило, на высоте 8000-8500 м они срывались в штопор – сказывалась разрежённость атмосферы. В те времена мы и понятия не имели о высотных скафандрах, без которых в наши дни немислим полёт на больших высотах. Нас выручали утеплённые комбинезоны и те же кислородные маски, но любое движение сбивало дыхание, сразу же темнело в глазах, наступала апатия. Впрочем, и фашистским лётчикам было не легче, и мы иной раз, заметив их машины, спорили, на какой высоте «свалится» та или иная.





- Кстати, уходили мы на высоту ещё и потому, что огонь малокалиберной артиллерии, сопровождавший нас до линии фронта, там был неэффективен, а крупнокалиберные мы обходили стороной.

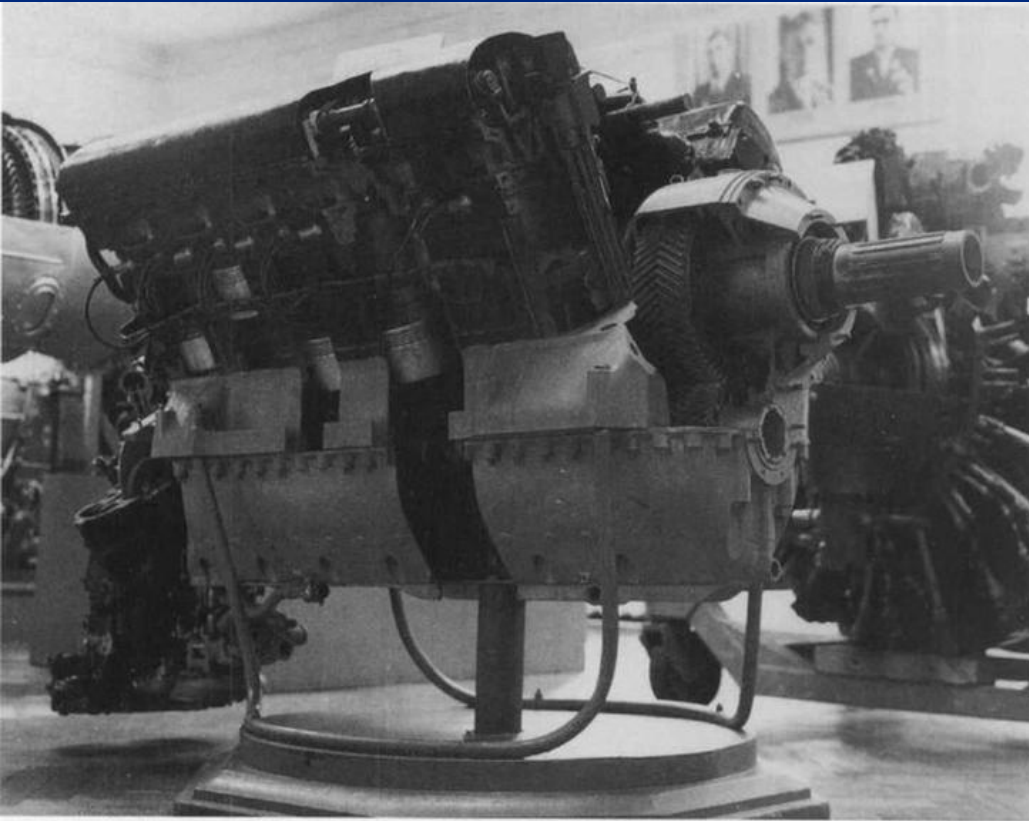
...В этом случае мы надевали кислородные маски. В кабине такая же температура что и за бортом, т.е. -20 град. С, а то и все -40 град. С. Когда же мы забиралась на 7000 м, термометр показывал -55 град. С. ...»

С АНТ-42 «Д» сбросили около 500 тонн бомб, миллион листовок, доставили в тыл несколько разведгрупп. День Победы «Дублёр» по прозвищу «Борода» встретил в боевом строю.

- (Аккуратов)



- Военные требовали начать изготовление установочной серии из пяти ТБ-7 с 1 января 1938 г. Но это было совершенно невыполнимо.
- К подготовке серийных чертежей приступили в апреле 1937 г., однако по результатам испытаний в них раз за разом вносилось множество изменений. Чертежи были сланы на завод №124 только в конце 1938 г.



В начале 1939 г. приступили к сборке первого серийного самолёта.

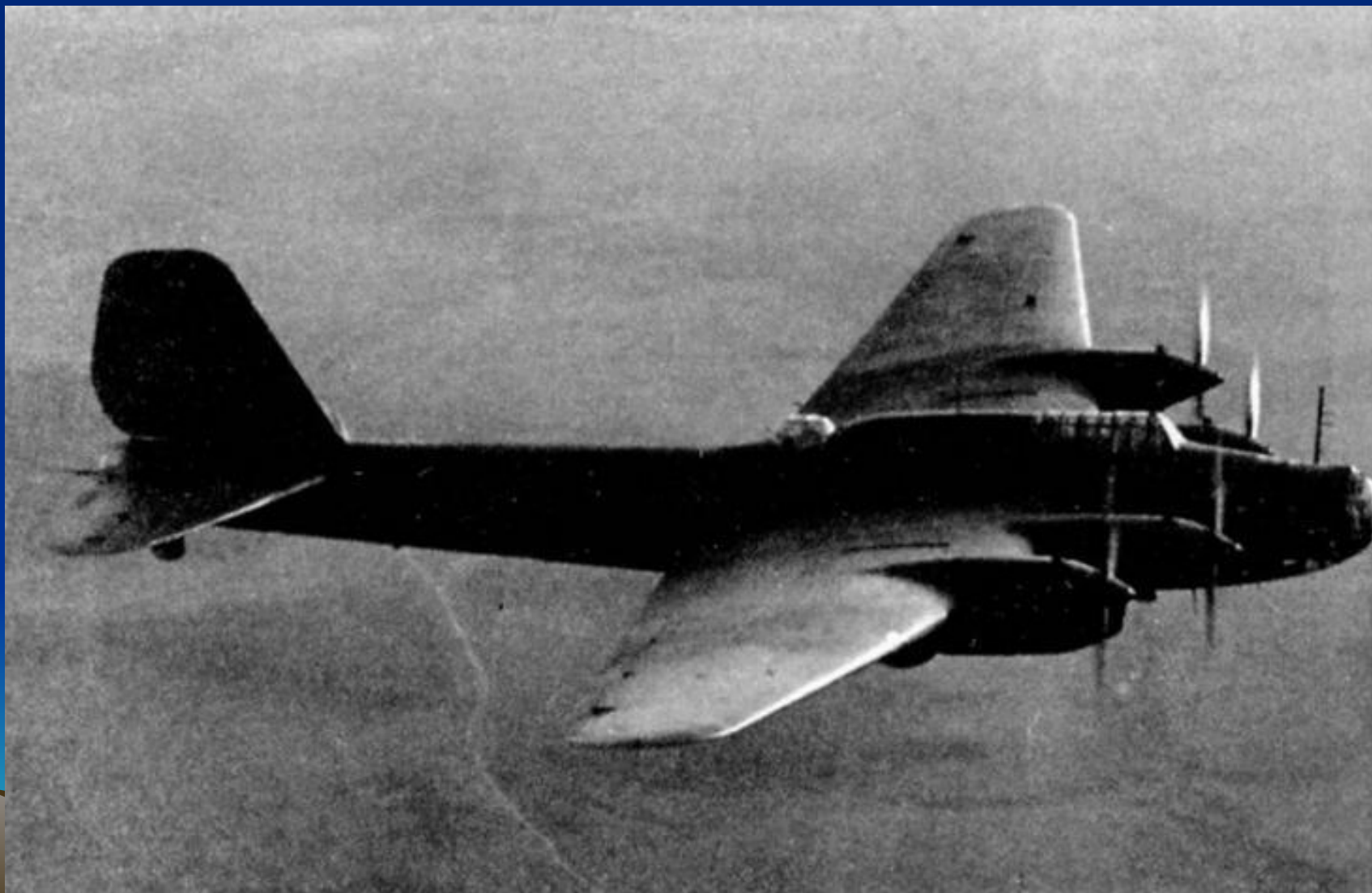
Дело шло тяжело. Завод испытывал недостаток в подготовленных специалистах, комплектующие изделия поступали не в том количестве и не во время. Осложнились поставки основных двигателей АМР-34ФРН. Тем не менее, 1 мая 1939 г. самолёт управляемый лётчиками НИИ ВВС Кабановым и Нюхтиковым пролетел над Красной площадью.

Первые шесть машин (с 4 двигателями АМ-34ФРНТ с АЦН-2 и 2 с АМ-35 без АЦН) в конце 1940 г. передали в 14 ТБАП, базирующийся на аэродроме Борисполь под Киевом. До конца года удалось полностью укомплектовать еще 4 машины, а ещё две в начале 1941 г.

- 27 мая 1940 г. вышло постановление Наркомата Обороны, в котором конкретизировались требования к ТБ-7. При этом рассматривались четыре варианта мотоустановки: новые двигатели АМ-35 и три типа дизелей: М-30, М-40 и М-40Ф. Об агрегате центрального наддува речи уже не шло.
- Почему решили перейти на дизели? Ведь дизель при равной мощности тяжелее бензинового. Однако для самолёта большого радиуса действия суммарный вес мотоустановки и топлива получался меньше. Кроме того, дизель работал на тракторном керосине, который получить проще, чем высокооктановый бензин.
- В Германии дизели фирмы Юнкерс ставились на некоторые модели самолётов. В 1933 г. в СССР Чаромский создал первый авиадизель АН-1. В 1938 г. появился АН-1РТК со взлётной мощностью 1200 л.с., а удельный расход топлива был в полтора раза меньше, чем у бензинового.  
16 января 1941 г. первая машина с М-40 поступила на госиспытания в НИИ ВВС. Как отмечалось в акте, самолёт имел данные, отвечающие требованиям постановления Комитета Обороны, но ВМГ не доведена и в таком виде не может быть рекомендована для серии.



Более удачно сложилась судьба машин с АМ-35. Первый из них был готов к концу 1940 г. Госиспытания в НИИ ВВС начались 28 марта 1941 г. Всего к концу 1940 г. построили 18 серийных ТБ-7. (ТБ-7 с дизелем)



- Один из первых серийных ТБ-7 решили испытать в войне с Финляндией. В январе 1940 г. экипаж лётчика Дацко из НИИ ВВС направился на карельский перешеек, но до фронта не долетел. Самолёт потерпел аварию, согласно акта, по вине лётчика.
- Производство машин с дизелями продолжалось. За 1941 г. выпустили 14 самолётов. Но совершенно справедливо дизеля подвергались критике со стороны лётного и технического состава. На испытаниях в начале 1941 г. ТБ-7 с бензиновыми двигателями достиг скорости 443 км/ч на высоте 6360 м с бомбовой нагрузкой в 2000 кг. Поэтому последние три машины в 1941 г. были оснащены бензиновыми АМ-35А.





- В середине ноября 1941 г. в Казань эвакуировали московский завод №22 выпускавший Пе-2. Большая часть площадей завода №124 была отдана под выпуск фронтового бомбардировщика.
- В декабре ГКО принял решение о снятии ТБ-7 с производства, но заместитель НКАП Дементьев посоветовал не уничтожать оснастку для возможного возобновления производства. Директор завода №22 Карпов прислушался к совету.
- В феврале 1942 г. в авиационной катастрофе погиб Петляков. После его гибели правительство приняло решение переименовать ТБ-7 в Пе-8.
- В марте 1942 г. Ставка ВГК создает Авиацию Дальнего Действия. В конце мая 1942 г. Председатель ГКО Сталин принимает решение о возобновлении производства Пе-8. За 1942 г. было выпущено 20 машин, больше чем за любой другой год их серийного производства.
- В виду снятия с производства двигателя АМ-35 в пользу его низковысотной версии АМ-38 возник дефицит моторов. КБ Невзеля приступило к проектированию машины под двигатель воздушного охлаждения М-82.



- Испытания Пе-8 с новым двигателем проходили с 3 апреля по 24 октября 1942 г. Полёты заняли всего 22 дня. Остальные 204 ушли на доведение ВМГ. При полётном весе 28200 кг. Добились скорости 410 км/ч.
- В октябре 1943 г. провели программу испытаний на максимальную дальность полёта. Предстояло выбрать трассу протяженностью не менее 5000 км, а в конце сбросить 3000 кг бомб. Продолжительность полёта планировалась порядка 15 часов. Выбрали маршрут в Среднюю Азию со сбросом бомб в пустыне за Ташкентом. Самолёт стартовал в Казани, долетел до полигона и лёг на обратный курс. После посадки в баках ещё оставалось топливо. По результатам испытаний подсчитали, что Пе-8 с М-82 при полётном весе 35000 кг (с 2000 кг бомб) имеет дальность полёта 5800 км.
- С установкой М-82 улучшились взлётные характеристики, дальность с 2000 кг бомб возросла до 4400 км, за счёт отсутствия системы водяного охлаждения повысилась боевая живучесть. Однако скорость упала на 10 км/ч, а потолок на 1000 м.



- За 1943 г. выпустили 18 Пе-8 с мотором воздушного охлаждения.
- В дальнейшем на Пе-8 ставили моторы АШ-82Ф и АШ-82ФН.
- Наряду с установкой М-82 КБ Невеля улучшило аэродинамику машины и усилило вооружение. Носовая часть Пе-8 была полностью переделана и приняла аэродинамически обтекаемую форму, что привело к увеличению дальности и скорости. Изменилась компоновка внутри кабины. Появился новый ночной коллиматорный прицел НКПБ-4, новый прицел ОПБ-1Р.
- В 1942 г. перед авиационной промышленностью СССР была поставлена задача создания бомбы большого калибра, не менее 5000 кг. К концу года подобная бомба была создана. ФАБ-5000 весила 5080 кг. От её разрыва образовывалась воронка диаметром до 24 м и глубиной до 9 м.





- Крупный ж/д мост мог быть разрушен, даже если разрыв происходил в 15 м от него.
- Единственной советской машиной, которая могла поднять и доставить такую бомбу, был Пе-8. Разработку подвески поручили Незвалю. До этого наибольшей бомбой, которую поднимал самолёт, была ФАБ-2000. По своей длине ФАБ-5000 в бомбоотсеке размещалась, а вот метровый диаметр приводил к тому, что она значительно выступала за обводы фюзеляжа и не позволяла полностью закрыть створки бомболюка. На лонжеронах центроплана установили специальные узлы подвески для бомбы такого калибра. Разработали новую гидравлическую систему подъёма бомбы. В бомбовый отсек ФАБ-5000 поднимали с помощью шести лебёдок БЛ-4.
- (ФАБ-5000)



# ФАБ-5000



# Подвеска ФАБ-5000



- Пе-8, созданный в середине 30-ых гг, постепенно устаревал. Да и боевых задач по мере приближения к Германии для него становилось всё меньше. 5 марта 1944 г. ГКО распорядился о прекращении серийного выпуска Пе-8.
- Ещё на этапе проектирования ТБ-7 предполагалось использовать его как транспортник на 50 человек.
- В марте 1939 г. представили образец самолёта №42 с подвесной кабиной на 12 человек. Испытания прошли успешно, но серийно не изготавливались. К тому времени в войска начали поступать ПС-84 (более известен как Ли-2).  
В том же году при составлении планов развития Гражданского Воздушного флота прорабатывался вариант пассажирского самолёта на базе ТБ-7.  
Весной 1942 г. к идее перевозки людей на Пе-8 вернулись снова. Один из самолётов был переоборудован для транспортировки 20 человек, которые размещались в бомбоотсеке в несколько ярусов. Эта машина совершила два рейса в Англию, доставив туда лётчиков-перегонщиков.



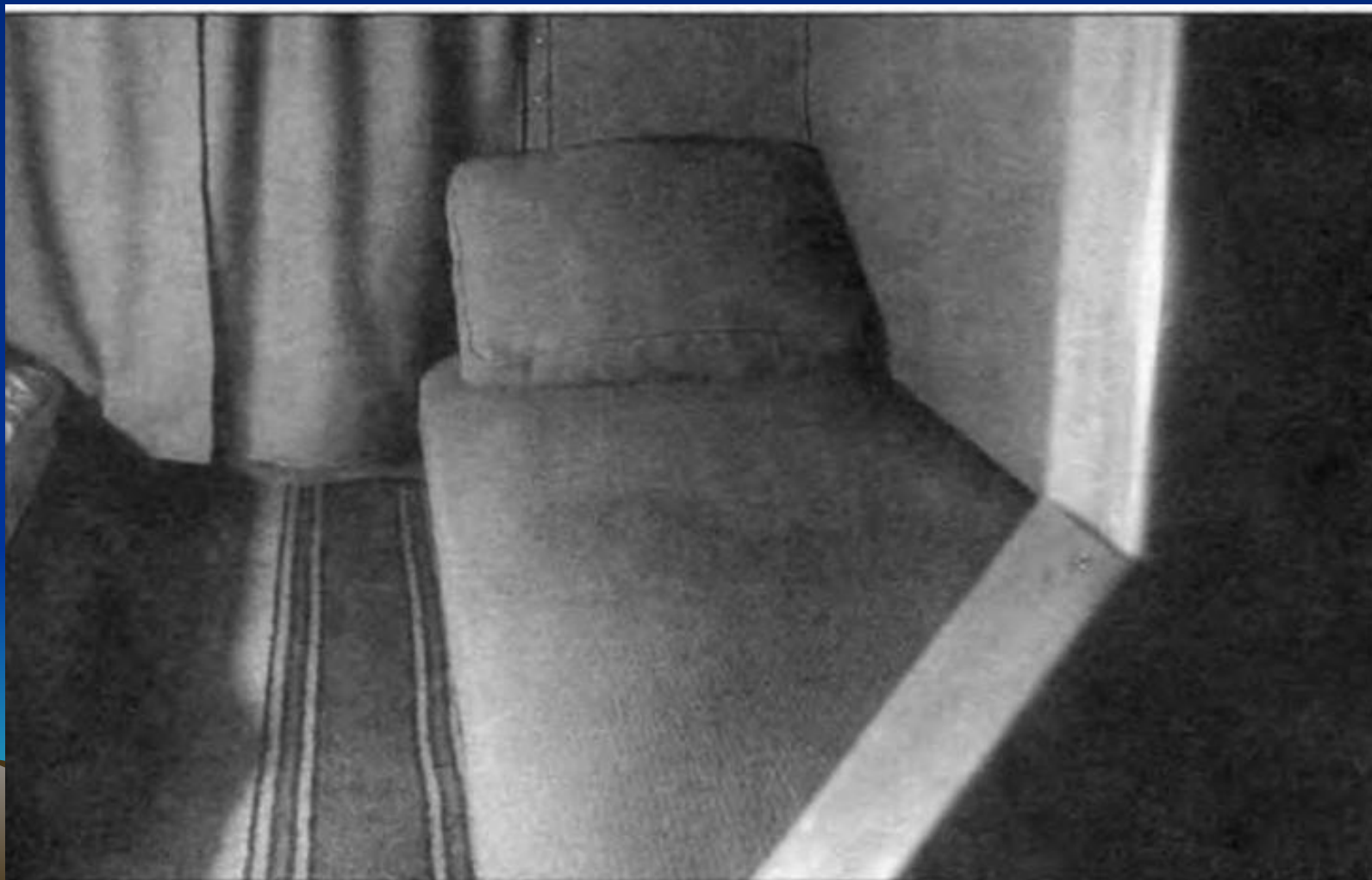
Для перелёта в Англию и США делегации во главе с Молотовым подготовили другую машину. В задней кабине которой оборудовали шесть пассажирских мест с обеспечением кислородом. Именно после перелёта в США разработка специального пассажирского самолёта для перевозки высшего руководства и правительства стала особой темой для некоторых КБ. Работа в этом направлении проходила под наименованием «Самолёт Особого Назначения». Переделкам подобного рода подверглись Ер-2, Б-25, ПС-84.



- Начало работ по переоборудованию Пе-8 относится к 1943 г. Согласно заданию Пе-8 ОН должен был иметь комфортабельную отапливаемую пассажирскую кабину на 14 человек, дальность полёта должна была составлять 6000 км, оборонительное вооружение должно остаться.
- Самолёты Пе-8 ОН были построены в количестве двух штук в конце 1944 г. В салоне были оборудованы три спальных места, буфет, туалетная комната, на каждом пассажирском месте имелись индивидуальное освещение, вентиляция, отопление воздухом. Каждое место оборудовалось индивидуальным кислородным прибором.
- Внутри пассажирскую кабину обили теплоизоляционным декоративным материалом. Нижние объемы бывшего бомбоотсека переоборудовали для перевозки багажа.
- Внешне самолеты «ОН» отличались про резанными окнами в районе пассажирской кабины и обтекаемой верхней часть фюзеляжа.
- Заводские испытания Пе-8ОН велись в январе и феврале 1945 г.

В марте 1945 г. обе машины были перегнаны на аэродром НИИ ВВС для продолжения испытаний и доводки. Когда война закончилась, применение таких самолётов оказалось под вопросом. Об использовании их хотя бы раз для перевозок важных персон нигде не упоминается. Впоследствии один из Пе-8 ОН был передан в Полярную авиацию.

(Спальня)



# Внутри Пе-8ОН





- Летом 1945 г. произошла катастрофа Пе-8, в которой экипаж Ищенко погиб. При осмотре состояния остальных машин было выявлено, что, несмотря на доработки прочность конструкции недостаточна. Полёты были прекращены, а в начале 1946 г. Пе-8 были выведены из состава ВВС.
- После окончания войны отдельные Пе-8 использовались для испытания ракет и опытных ракетных самолётов.  
Но наиболее долго в послевоенный период эти самолёты работали в полярной авиации.  
Одна из таких машин перевезла под своим фюзеляжем вертолёт Ми-1 к месту его базирования в районе полярных зимовок.  
Последнее упоминание об эксплуатации Пе-8 относится к 1954 г.
- (летающая лаборатория)



# Работа в Полярной авиации



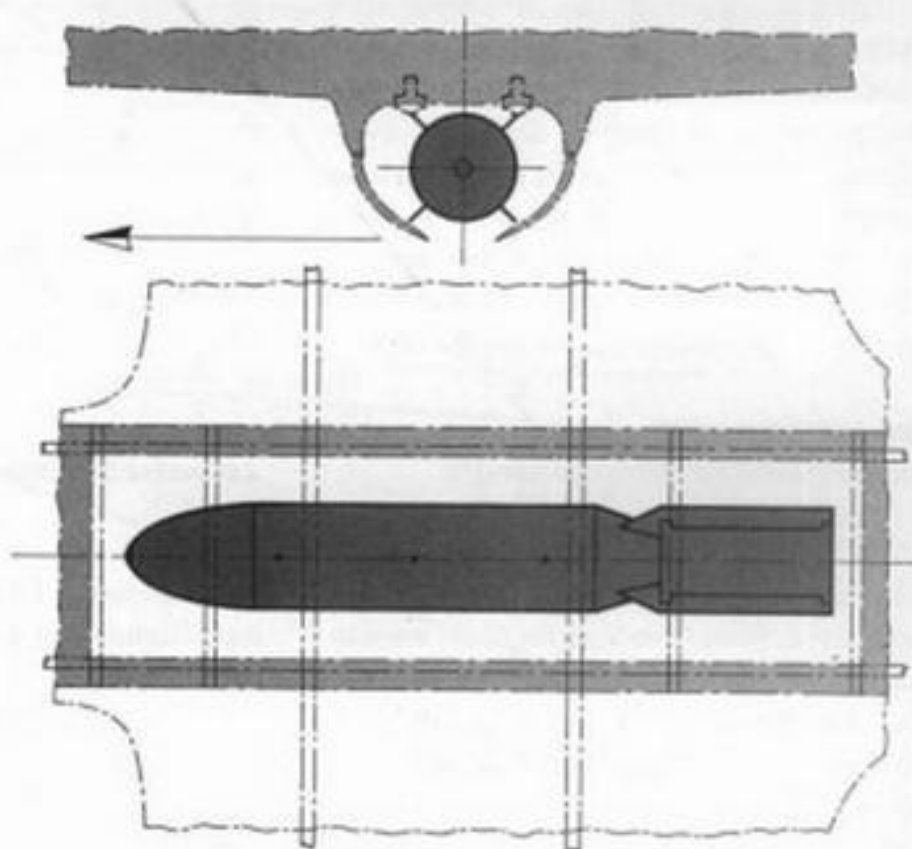
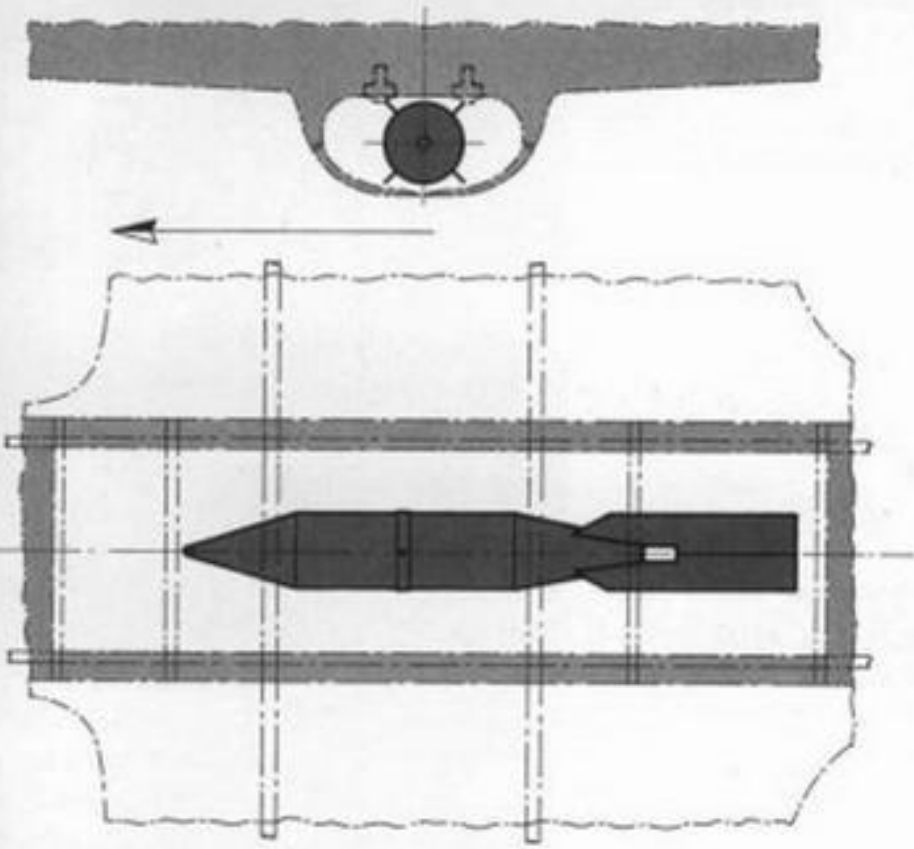




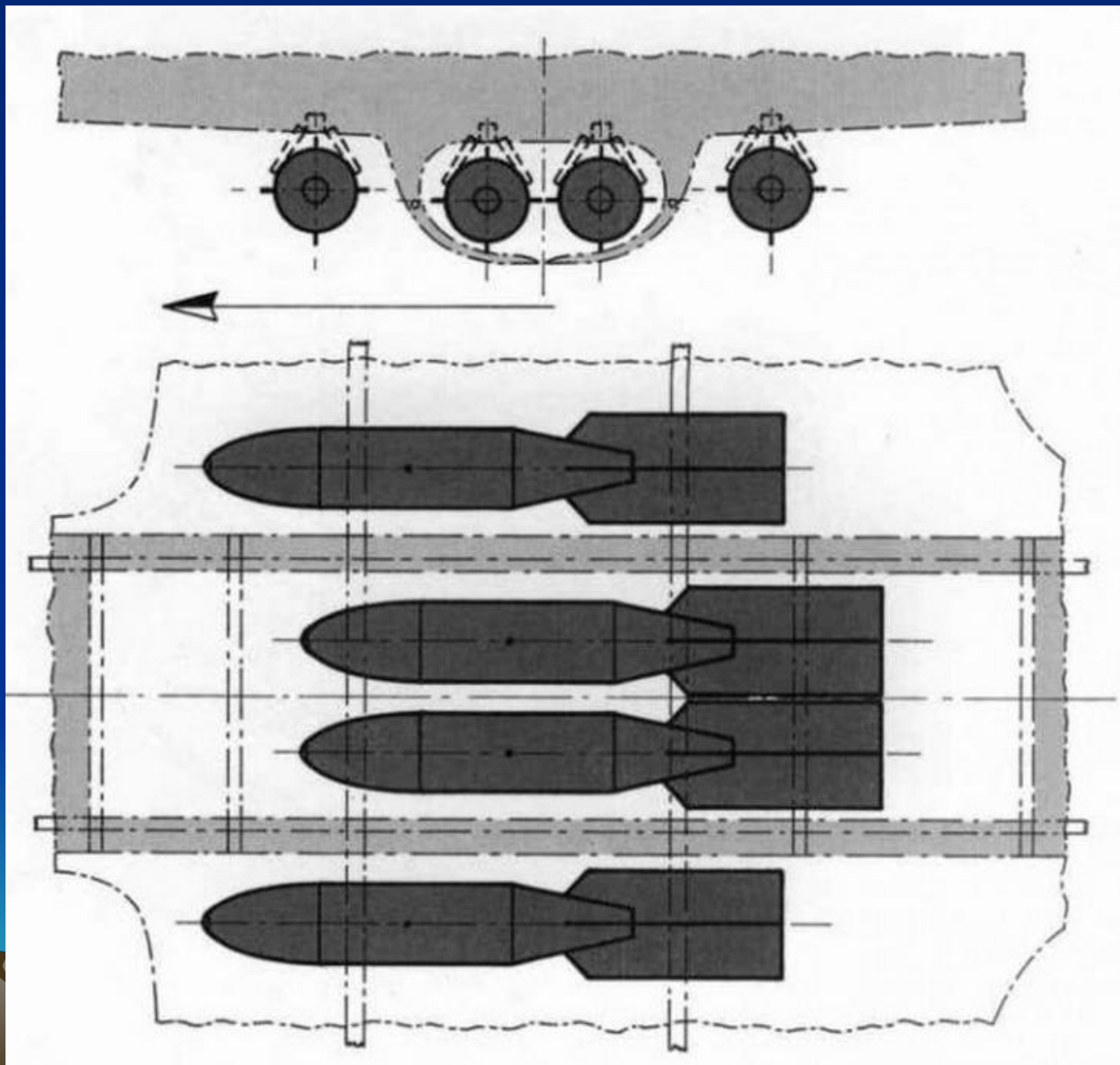


- Общая оценка и сравнение с В-17.
- Самолёт представлял собой четырёхмоторный цельнометаллический свободнонесущий моноплан со среднерасположенным крылом и гладкой металлической обшивкой.
- В верхней части переднего отсека фюзеляжа располагался пол пилотской кабины. Для прохода по фюзеляжу и размещения борттехника пол был сдвинут к левому борту. Впереди пилотов находилась кабина штурмана, а в самом носу стрелковая башня.
- Силовая установка состояла из четырёх двигателей. Топливная система имела общую ёмкость до 17000 л в 19 бензобаках.
- Бомбовое вооружение было в нескольких вариантах. Экипаж был защищён 9 мм бронеспинками и бронеплитами.  
Оборонительное вооружение состояло из пулемётов ШКАС калибра 7,62 мм пушек ШВАК калибра 20 мм и пулемётов УБТ калибра 12,7 мм.

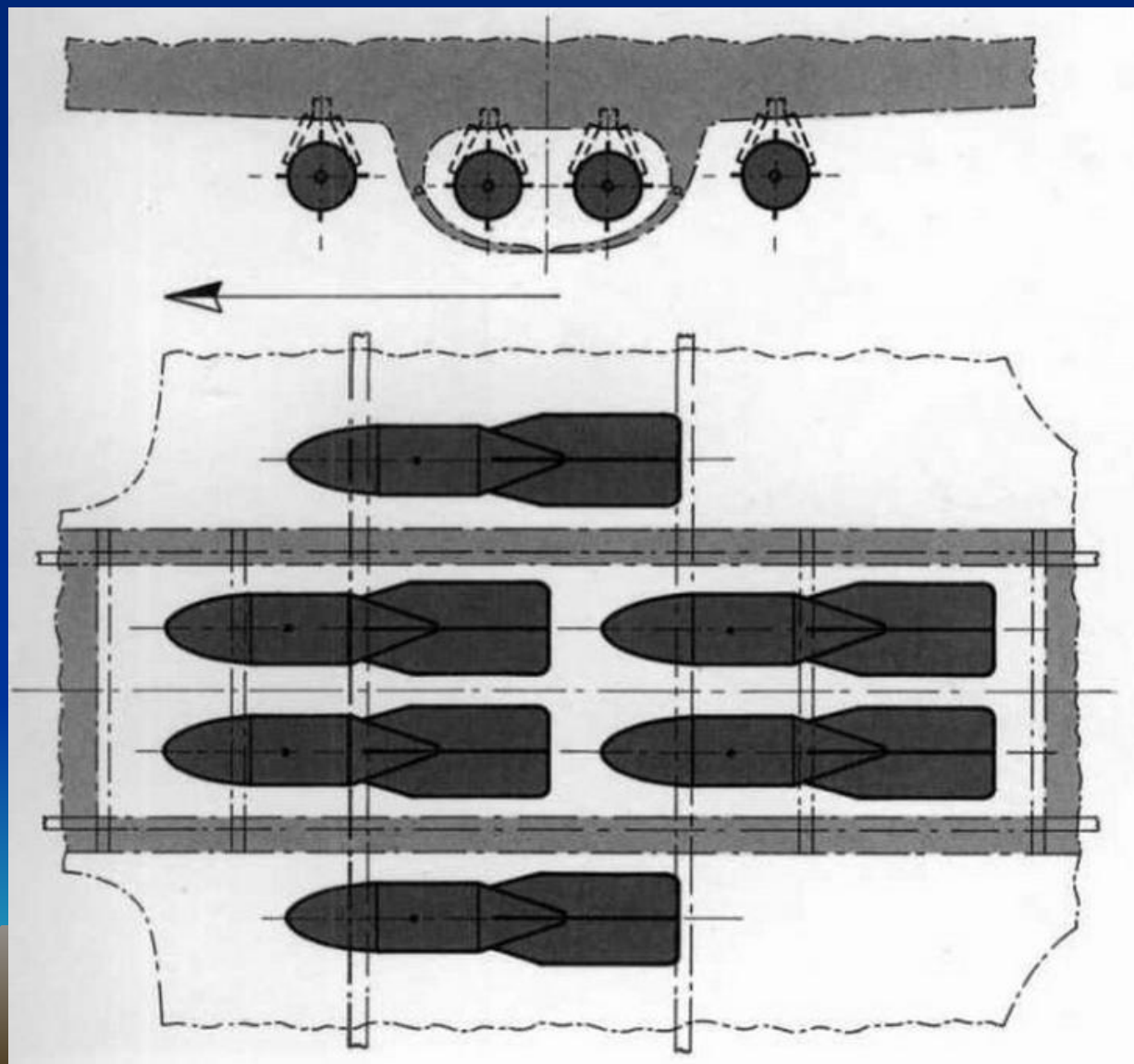
(вариант вооружения с ФАБ-2000 и  
ФАБ-5000)



# Вариант вооружения с ФАБ-1000

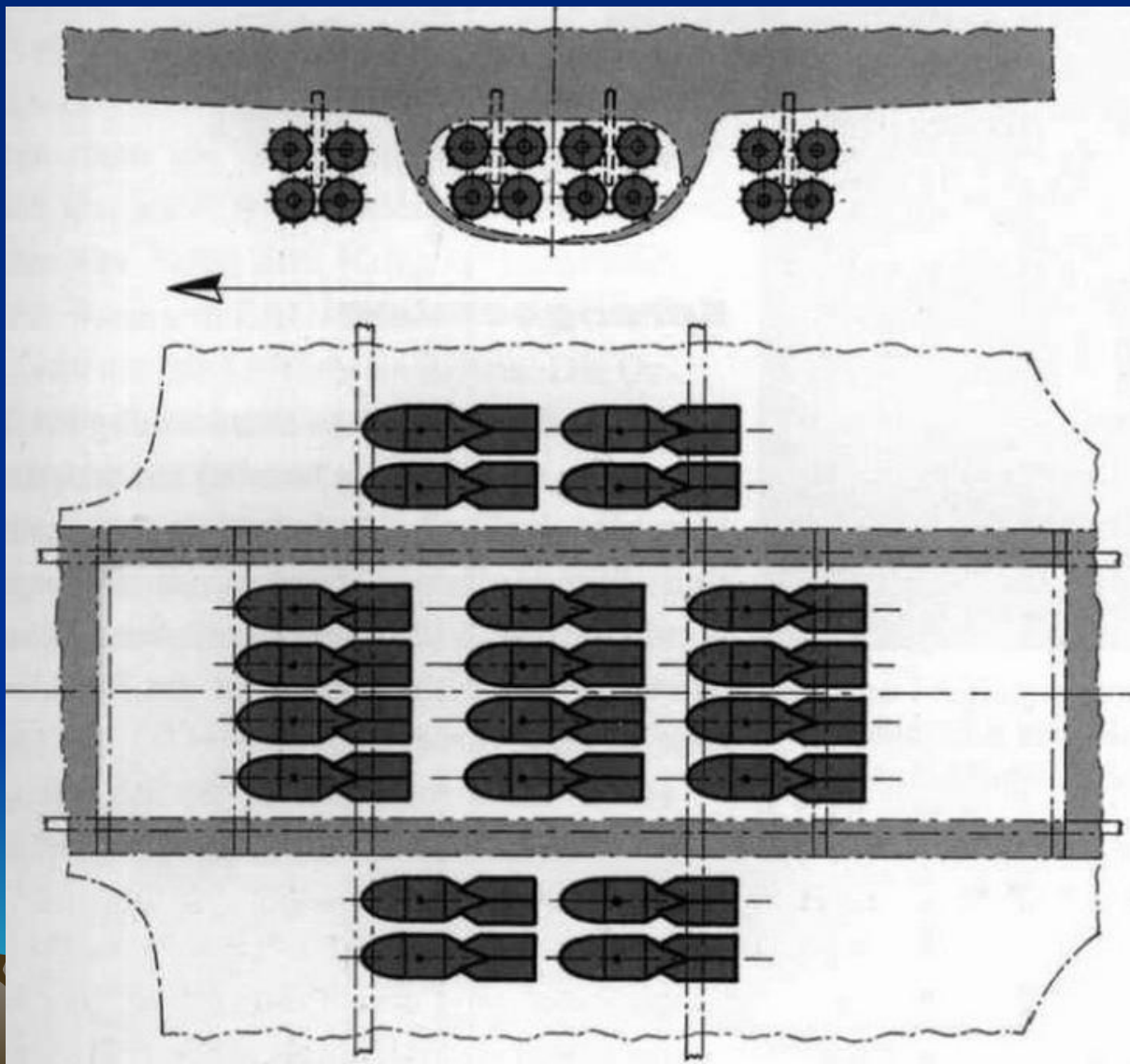


# Вариант вооружения с ФАБ-500

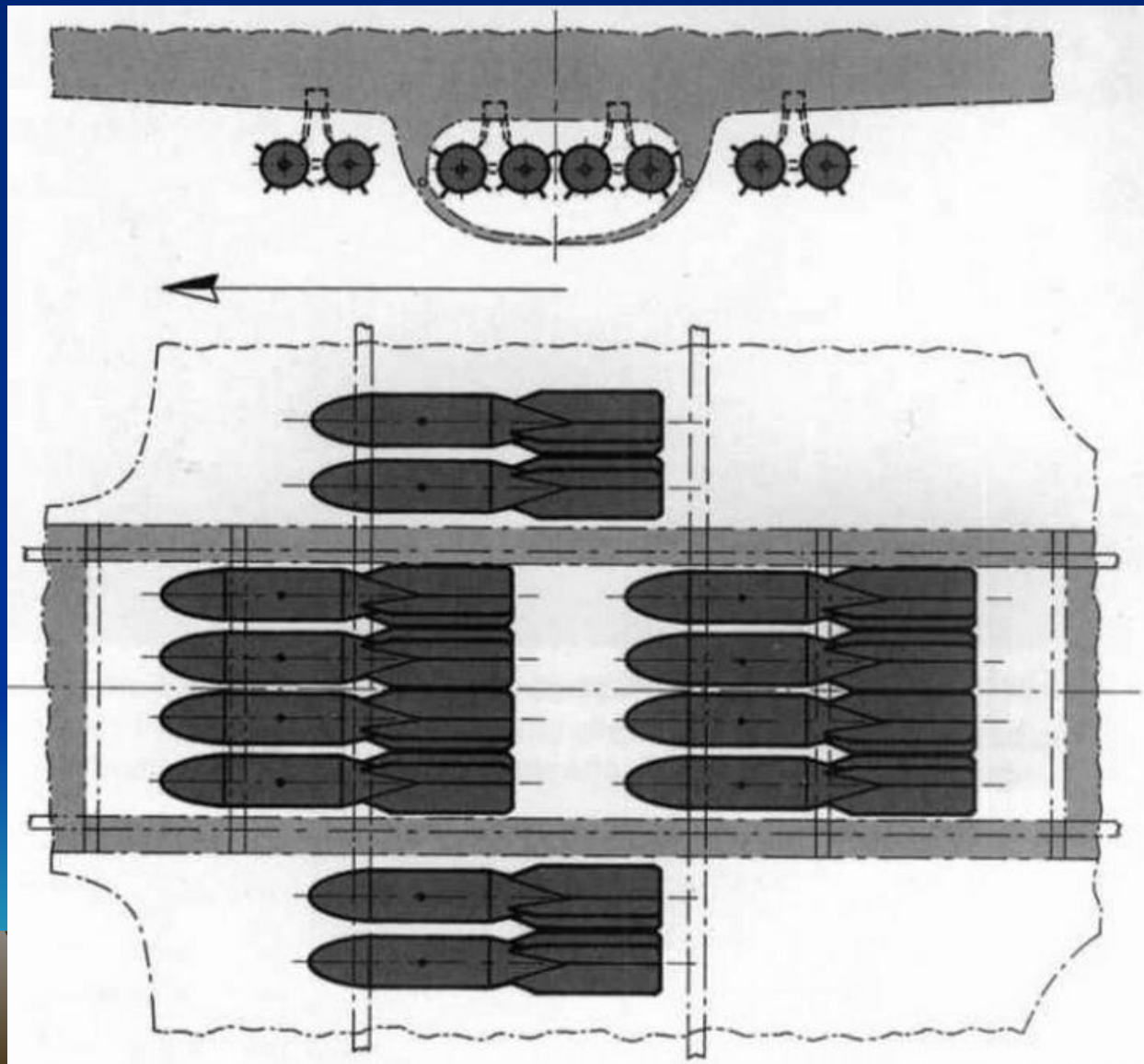




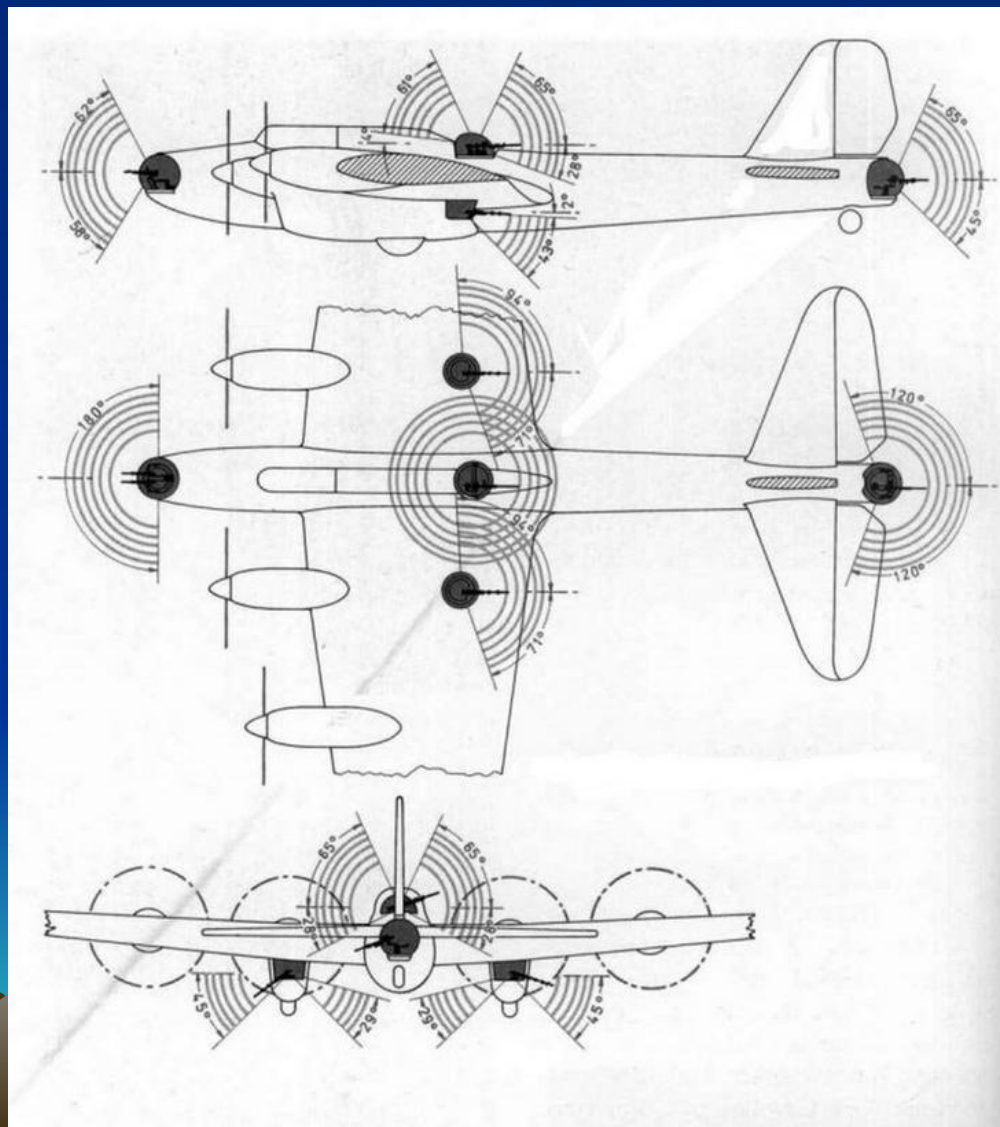
# Вариант вооружения с ФАБ-100



# Вариант вооружения с ФАБ-250



# Сектора обстрела оборонительного вооружения



- Пе-8 и В-17 были спроектированы примерно в одно время и для решения одинаковых задач. Американец ХВ-17 совершил свой первый полёт почти на полтора года раньше, чем АНТ-42 – 28 июля 1935 г.
- Размах и площадь крыла у него были меньше, чем у АНТ-42, но ХВ летал быстрее и поднимался выше при той же бомбовой нагрузке. Объяснялось это тем, что он был существенно легче. Американцы достигли этого применением передовой для того времени конструкции крыла и фюзеляжа с несущей обшивкой, в то время как АНТ-4 представлял собой лишь некую переходную стадию к ней. На машинах модификации В-17С резко выросли ЛТХ после внедрения турбонаддува. В СССР от него отказались из-за невозможности доведения до ума. Это привело к отставанию Пе-8 от В-17 на больших высотах. Последняя модификация В-17G выигрывала у Пе-8 по потолку, дальности полёта и имела 13 пулемётов 12,7 мм, нормальную бомбовую нагрузку 4350 кг и взлётный вес более 30000 кг.





- Аккуратов познакомился с В-17 весной 1944 г. Вот что он пишет:
- «Самолёт оказался послушным, бесперебойно и ровно работали моторы, но в скорости В-17 явно уступал Пе-8, впрочем, и в скороподъёмности. Зато, если верить приборам, моторы были экономичнее.
- ...Кстати, бронирование «боингов» действительно сводилось к стальным спинкам сидений лётчиков да бронезилетам. Бронеспинки были и на Пе-8,...  
Зато не премину отметить, что в заокеанских машинах экипаж размещался продуманнее, они оборудовались обогревом, камбузом, туалетом. А на Пе-8 температура не отличалась от наружной, т.е. 50-60 град. мороза, поэтому мы облачались в меховые комбинезоны, унты, меховые перчатки, но всё это не спасало от холода. Неудобной была и кислородная маска, обраставшая сосульками. И до сих пор непонятно-зачем конструктор Пе-8 усадил пилотов гуськом? При нарушении телефонной связи даже жестами не поговоришь, а ведь размеры машины позволяли разместить их рядом, да и механику хватило бы места между ними.
- И всё же, особенно после того, как на Пе-8 заменили ненадёжные дизели бензиновыми моторами, наш бомбардировщик не уступал «крепостям» по ТТД, не говоря уж о живучести.
- Надо сказать, что боевая работа экипажей ДБА требовала невероятного напряжения физических и моральных сил...»

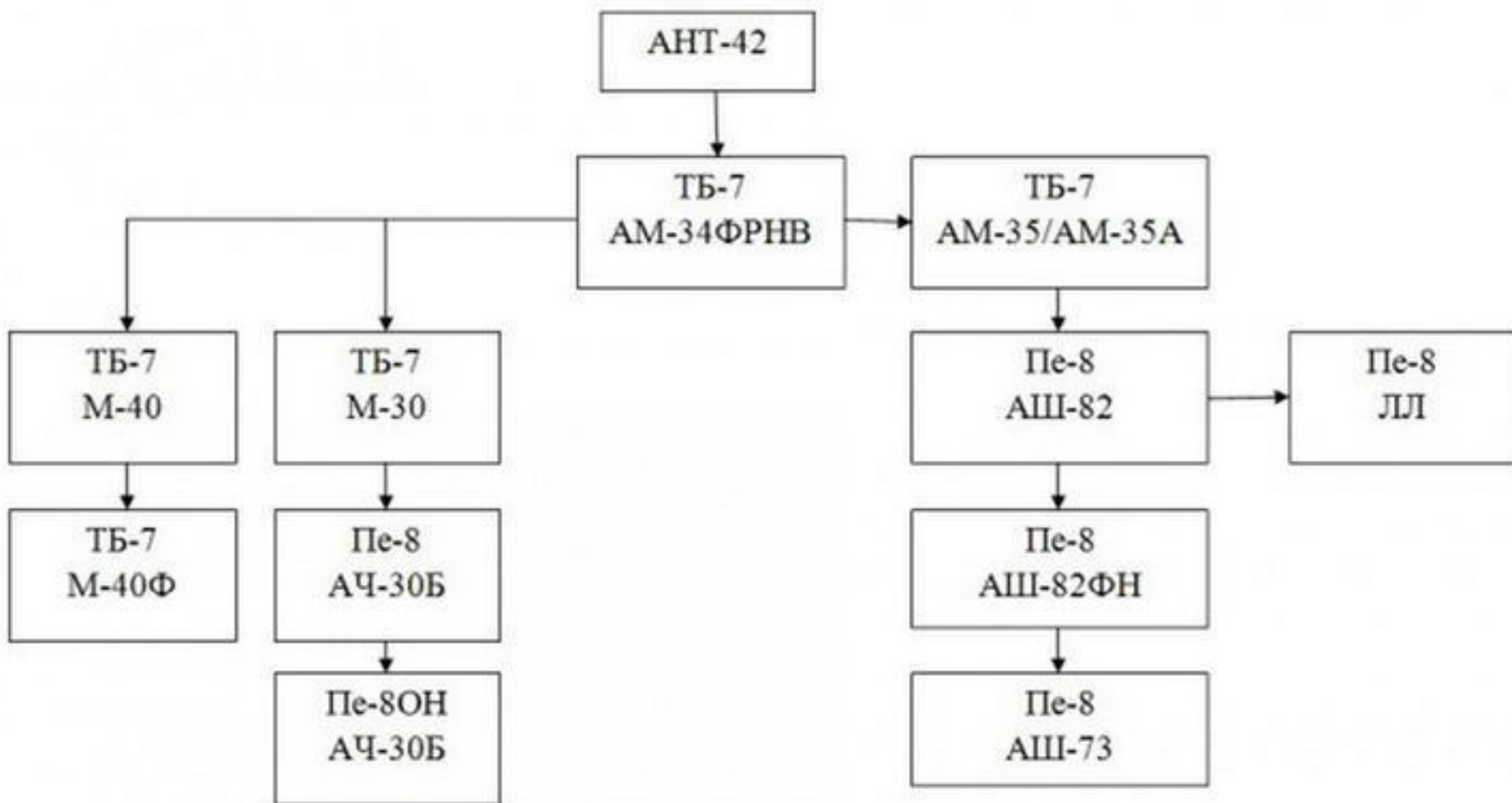




# ЛТХ машин

	АНТ-42, проект	АНТ-42, 1 экз. с АЦН	ТБ-7 М-40, 1941	ТБ-7 АМ- 35, 1941	Пе-8, 1942	Пе-8ОН	В-17G
размах крыла, м	39,0	39,0	39,13	39,13	39,13	39,13	31,63
длина, м	22,85	22,78	23,2	23,2	23,2	-	22,78
вес нормальный, кг	18500	23858	26000	27000	27200	30000	24950
вес перегрузочный, кг	-	28000	33500	33500	36000	35500	32659
двигатель, мощность взлётная/номинальная, л.с.		4*АМ-34 1050	4*М-40 <u>1500</u> 1000	4*АМ-35 <u>1340</u> 1120	4*М-82 <u>1700</u> 1540	4*М-40 <u>1500</u> 1000	4*R-1920-97 <u>1200</u>
скорость у земли, км/ч	305	320	345	347	358	360	300
скорость на высоте, км/ч/м	-	403	393/5680	443/6360	435/6000	420	462/7620
время набора 5000 м, мин	20,0	-	16,2	14,6	6000 за 28 мин	18,0	6100 за 37 мин
экипаж, чел	-	10	10	11	11	9	9-10
потолок, м	7000	10800	9200	9300	9500	-	10850
дальность полёта, км	4000	-	5460	5800	5800	5600	5472
вооружение, мм	2*20 2*12,7 2*7,62	1*20 2*12,7 4*7,62	1*20 6*7,62	2*20 2*12,7 2*7,62	2*20 2*12,7 2*7,62	1*20 3*12,7	13*12,7
бомбовая нагрузка, кг норм/макс	2000/4000	2000/4000	2000/4000	2000/4000	2000/5000	-	до 7983

# Развитие Пе-8





Всего было произведено 93 машины.

