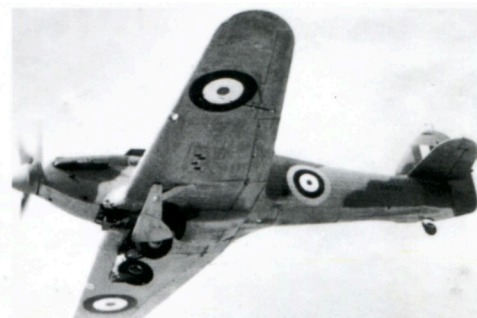
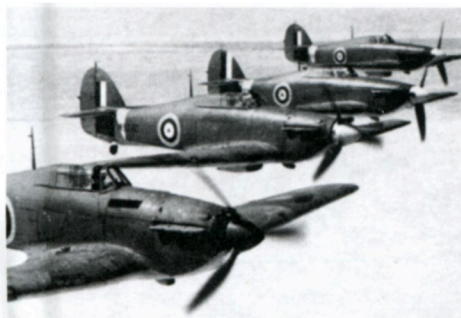


Владимир Котельников



«Ураганный» истребитель «Харрикейны» в бою



Владимир Котельников

«Ураганный» истребитель «Харрикейны» в бою

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2012

УДК 355/359
ББК 68
К 73

Серия «Война и мы. Авиаколлекция» основана в 2008 году

Художественный редактор П. Волков

В оформлении переплета использована иллюстрация художника В. Петелина

Автор выражает благодарность за помощь
в подготовке книги А. Котлярову, О. Лейко, А. Медведю,
Б. Осетинскому, Г. Слуцкому, Н. Якубовичу

Котельников В.Р.

К 73 «Ураганный» истребитель. «Харрикейны» в бою/ Владимир
Котельников — М.: ВЭРО Пресс; Яуза; ЭКСМО, 2012. — 128 с.

ISBN 978-5-699-53893-5

«А «Харрикейны» — то ихние — дрянй!» — сказал товарищ Сталин об истребителях **Hawker Hurricane Mk.II**, поставлявшихся в СССР из Великобритании во время Великой Отечественной войны. Во многом он был прав. К началу 1942 года «Ураган» (так переводится с английского название этого самолета) действительно устарел и уже не мог соперничать с немецкими «мессерами» Bf.109 модификаций F и G. Но, с другой стороны, даже наши специалисты признавали превосходство «Харрикейнов» над отечественными И-16, которых на фронте оставалось еще немало, — «англичанин» был полностью радиофицирован, на редкость живуч и гораздо проще «нишака» в пилотировании, что немаловажно для пилотов-«скоропелок», которых тысячами выпускали по ускоренной программе летные школы. В общей сложности СССР получил около 3000 «харитонов» (фронтовое прозвище «Харрикейна»), которые помогли нашим ВВС выстоять в самое трудное время, когда потери на фронте были огромны, а вывезенные на восток авиазаводы только налаживали производство, и оставались в строю до конца Великой Отечественной. Но «звездным часом» этого истребителя стала легендарная Битва за Англию, в ходе которой «старички» «Харрикейны» сбили вдвое больше немецких самолетов, чем новейшие «Спитфайры»!

Новая книга ведущего историка авиации воздает должное «ураганному» ветерану, прошедшему всю войну «от звонка до звонка» — от Британии и СССР до Африки и Дальнего Востока.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-53893-5

© В.Р. Котельников, 2012
© ООО «Издательство ВЭРО Пресс», 2012
© ООО «Издательство «Яуза», 2012
© ООО «Издательство «Эксмо», 2012



СОДЕРЖАНИЕ

НАСЛЕДНИК «ФЬЮРИ»	5
«ХАРРИКЕЙН» ПОДНИМАЕТСЯ В НЕБО	10
«ХАРРИКЕЙН» СНАРУЖИ И ИЗНУТРИ	22
«ХЕНЛИ» И «ХОТСПЭР»	26
ПЕРВЫЕ БОИ	29
БОИ ВО ФРАНЦИИ	31
СУДЬБА БЕЛЬГИЙСКИХ «ХАРРИКЕЙНОВ»	33
В НОРВЕГИИ	35
ПРОТИВНИК НОМЕР ОДИН	35
«БИТВА ЗА АНГЛИЮ»	36
ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ	43
НЕ ТОЛЬКО БРИТАНЦЫ	49
НОЧНАЯ ЖАТВА	53
В НЕБЕ ГРЕЦИИ И ЮГОСЛАВИИ	56
151-е КРЫЛО ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ	60
С КРАСНЫМИ ЗВЕЗДАМИ	65
МАСТЕР НА ВСЕ РУКИ	77
СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ И АФРИКА	80
ОХОТНИКИ ЗА ТАНКАМИ	85
«ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МНОГИХ»	88
ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ «ХАРРИКЕЙНЫ»	89
РАЗВЕДЧИКИ	91
«ХАРРИКЕЙНЫ» КАНАДСКОЙ ПОСТРОЙКИ	92
«СИ ХАРРИКЕЙН»	93
«ХАРРИКЕЙНЫ» В ЕВРОПЕ В КОНЦЕ ВОЙНЫ	102
НА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОМ ФРОНТЕ, 1943–1945	103
НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ	108
ПОД РАЗНЫМИ ФЛАГАМИ	111
В МИРНОМ НЕБЕ	118
ПОСЛЕДНИЕ ИЗ МОГИКАН	120
Литература и источники	127



Как этот самолет у нас только ни называли! В старых статьях и книгах можно встретить имена «Харикен», «Хурикан» и «Ураган» (по смыслу). Наконец, установилось написание «Харрикейн», близкое к тому, как называют эту машину сами англичане. Так мы и будем ее именовать.

В отечественной литературе к этому истребителю прочно приклеился ярлык «второсортного». Знаменитая фраза Сталина «А «Харрикейны»-то ихние — дрянь!» в глазах многих поставила на самолете несмываемое клеймо. Но ведь англичане строили «Харрикейны» почти всю войну и сами воевали на них по всему миру. Выходит, они сами себе делали «утиль»? На самом деле не все так просто. Давайте во всем этом обстоятельно разберемся. И начнем с рождения истребителя, который стал называться «Харрикейном».

НАСЛЕДНИК «ФЬЮРИ»

В первой половине 30-х годов вся истребительная авиация Великобритании была оснащена бипланами. Лучшим из них являлся «Фьюри», созданный коллективом конструкторов фирмы «Хокер» под руководством Сиднея Кэмма. Только «Фьюри» мог обогнать новейший по тому времени легкий бомбардировщик «Харт» (спроектированный тем же Кэммом). Этот небольшой биплан с V-образным мотором Роллс-Ройс «Кестрел» отличался хорошей скороподъемностью, отличной маневренностью и пользовался заслуженно высокой репутацией у летчиков Королевских военно-воздушных сил.

Не останавливаясь на достигнутом, Кэмм постоянно совершенствовал «Фьюри», понемногу «вылизывая» аэродинамику и совершенствуя мотоустановку. Но все это были паллиативные шаги, не дававшие существенного прироста летных данных, а авиация в те годы уже вступила в период стремительного скачка вперед. Учув, «куда дует ветер», многоопытный Кэмм стал задумываться о создании нового истребителя, который мог бы сменить «Фьюри».

В первую очередь вставал вопрос: а каким же он должен быть? Политика британского министерства авиации в отношении материальной части истребительной авиации в те годы определялась техническим заданием F.7/30. Это задание отражало полную сумятицу в мозгах теоретиков министерства, которые сами для себя еще не могли четко определить перспективы развития истребителей. Задание было довольно «размытым», противоречивым, ибо исходило лишь из минимального прироста летных данных с сохранением маломощного вооружения и при-

вычной тактики ближнего маневренного боя — так называемой «собачьей свалки». Максимальная скорость планировалась всего в 250 миль/час (403 км/ч). Продолжая принятую после Первой мировой войны традицию жесткой экономии, самолет хотели сделать универсальным. Он должен был быть и перехватчиком, и вести воздушный бой с истребителями противника у линии фронта, и сопровождать бомбардировщики. В итоге обилие противоречивых требований сделало задание вообще трудновыполнимым.

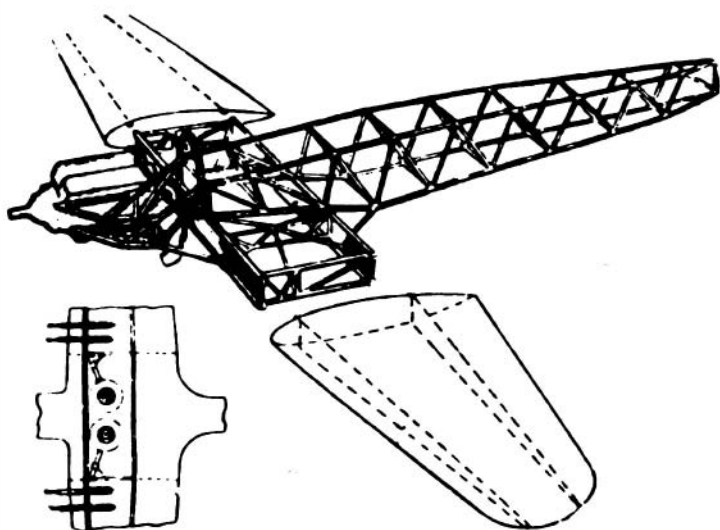
Нельзя сказать, что в министерстве не осознавали перемен в мире. Но общая ситуация была достаточно мирной, Гитлер был еще далек от вершин власти, а все потенциальные противники обладали примерно такими же, если не худшими, истребителями. Поэтому задание F.7/30 просуществовало долго, хотя время от времени в него вносили некоторые изменения. Так, максимальную скорость подняли до 443 км/ч.

Поэтому первоначально Кэмм исходил лишь из глубокой модернизации «Фьюри». Он решил превратить его в моноплан. В 1925 г. Кэмм уже создал небольшой истребитель-моноплан, но тот не имел успеха и не был запущен в серию. Теперь же он считал, что время монопланов пришло. В этом он не был одинок. По всему миру создавалось новое поколение скоростных истребителей, прозванное впоследствии на Западе «новой волной».

Основными признаками машин «новой волны» считают схему свободнонесущего моноплана, цельнометаллическую конструкцию, убирающееся шасси и закрытую кабину. С этой точки зрения первый истребитель «новой волны» — советский И-14, созданный



Истребитель-биплан «Фьюри» I



**Силовая схема
«Харрикейна»**

под руководством П.О. Сухого. Некоторые добавляют к этому гладкую несущую обшивку. И-14 по этому критерию не проходит — у него крыло обшивалось гофрированным листом. Будущий «Харрикейн» — тоже, но потому, что у него обшивка вообще не являлась несущей, да и уборку шасси ввели не сразу.

У Кэмма был выбор: идти по пути совершенствования уже отработанных решений или отбросить все старое и взяться за что-то совершенно новое. Конструктор решил не рисковать и совместил новую аэродинамику с проверенными узлами и агрегатами предыдущей машины. Впрочем, и с аэродинамикой Кэмм поосторожничал. Истребитель получил крыло довольно большой площади (стало быть, с меньшей нагрузкой) и толстым профилем. Так что машина сразу становилась компромиссной, переходной. Это давало возможность достаточно быстро запустить самолет в серию с использованием имеющегося оборудования и оснастки, хотя и могло отрицательно сказаться на летных данных.

Ближайшими сотрудниками Кэмма были Р. Чэплин, С. Дэвис, Р. Мак-Интайр и Р. Лайки.

Новый проект назвали просто «Фьюри моноплан» («Фьюри-моноплан»), а за основу приняли один из опытных вариантов «Фьюри» — «Хай Спид Фьюри» («скоростной»). Фюзеляж от него взяли почти целиком, хотя размеры шпангоутов в средней части увеличили, чтобы сделать кабину закрытой. Фюзеляж имел традиционную для фирмы «Хокер» конструкцию, запатентованную еще Т. Сопвичем в 1926 г., — несущую ферму из труб,

усиленную расчалками, поверх которой надевались шпангоуты и стрингеры, лишь поддерживавшие полотняную обшивку. Конструкция фюзеляжа выполнялась смешанной: ферму варили из стальных труб, шпангоуты и стрингеры изготавливались из алюминиевых сплавов, а каркас верхнего и нижнего гаргротов был деревянным.

Перешло к моноплану и оперение. Шасси тоже сохранили старое: неубирающиеся свободнонесущие стойки и колеса в каплевидных обтекателях. Заново спроектировали лишь крыло довольно толстого профиля. В его наборе опять сочетались сталь и дюраль, носок зашивался металлом, а все остальное обтягивалось полотном.

На истребителе собирались установить новый двигатель фирмы «Роллс-Ройс» — «Госхок» (мощностью 600 л.с., позднее 660 л.с.). Это был созданный в 1932 г. вариант «Кестрела», монтировавшегося на «Фьюри», с испарительным охлаждением. Это означало, что вода в рубашках мотора вскипит и уйдет в радиатор-конденсатор в виде пара. Там она опять сконденсируется и вернется в двигатель. Испарительная схема обещала значительное облегчение системы охлаждения, ведь на перевод в пар пойдет значительно больше тепла, чем на простой нагрев. Значит, жидкости в системе может быть меньше. Кроме того, конструкторы собирались использовать как конденсаторы элементы конструкции крыла, избавившись от обычных радиаторов. При этом намеревались выиграть и в аэродинамике.

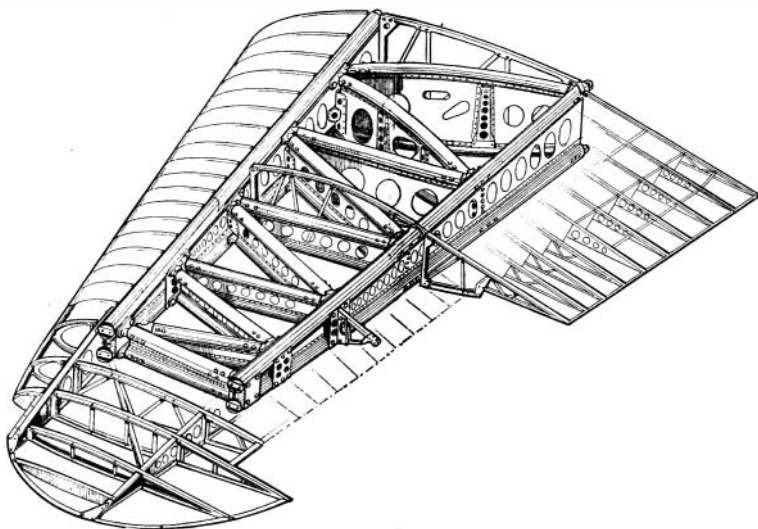
В июне 1933 г. изготовили макет нового самолета в масштабе 1:10 и продули его в аэродинамической трубе. К августу результаты обработали и вместе с эскизным проектом представили министерству авиации. Большого интереса они не вызвали, ибо чиновники все-таки более склонялись к проверенным бипланам.

Кэмм продолжил работу на свой риск и за счет фирмы (он был не только главным конструктором, но и членом совета директоров). А деньги у «Хокера» были — на базе «Харта» расплодилось большое семейство легких бомбардировщиков, разведчиков и тяжелых истребителей, ставшее одной из основных составных частей парка Королевских ВВС в межвоенные годы. Более того, перестраховываясь, Кэмм делал сразу две машины: параллельно с «Фьюри-монопланом» готовился и биплан PV.3, представлявший собой тот же «Фьюри» с усиленным вооружением и мотором «Госхок».

Но систему парового охлаждения моторостроителям никак не удавалось довести до требуемой степени надежности. «Госшок» застрял на стадии опытных образцов. Один из 20 изготовленных его экземпляров установили на «Хай Спид Фьюри». Радиаторы-конденсаторы вмонтировали в переднюю кромку верхнего крыла. В процессе испытаний столкнулись с множеством непредвиденных неприятностей. Замучали паровые пробки в магистралях, сложности с разделением воды и пара, постоянные утечки пара из системы под значительным давлением. Да и выигрыша по весу не получили: воды стало меньше, но металла — больше. В итоге новая система охлаждения оказалась тяжелее старой, да и вдобавок гораздо менее надежной. «Госшок» мог стать тем «камнем преткновения», который угробил бы весь проект.

Но в январе 1934 г. фирма «Роллс-Ройс» прислала материалы по новому 12-цилиндровому двигателю PV.12, который впоследствии получил имя «Мерлин». Возможность отказаться от недостаточно надежного «Госхока» была с восторгом встречена проектировщиками. По сравнению с «Кестрелом» мощность на различных высотах увеличивалась на 40 — 60%. Правда, монтаж PV.12 требовал внесения в конструкцию значительных изменений. Из-за сдвига центровки более тяжелым мотором радиатор пришлось подать назад. Он переместился под центроплан, и втягивать его, как собирались ранее, было уже некуда. В итоге от «Фьюри» в новой машине осталось так мало, что название проекта сменили на «Интерсептор моноплан» («Моноплан-перехватчик»). Именно так определял Кэмм основную роль скоростного истребителя. Видимо, Н.Н. Поликарпов был не одинок со своей теорией «двух истребителей» — скоростного и маневренного, каждый из которых выполняет свои функции.

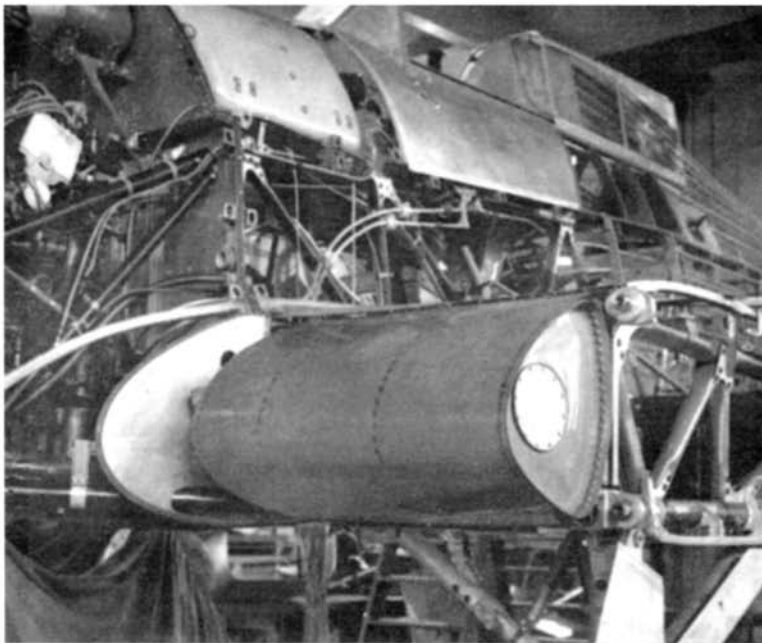
В феврале—марте 1934 г. в проект внесли еще два важных изменения. Во-первых, шасси в обтекателях по типу «Фьюри» решили заменить на новомодное убирающееся. Сдвиг радиатора назад освободил переднюю часть центроплана. В ней разместили ниши для колес и стоек. Стойки складывались гидроприводом по направлению к оси самолета, а выпускались под собственным весом после срабатывания давления из гидроцилиндров. Хвостовое колесо тоже должно было после взлета поворачиваться назад и укладываться в нишу в фюзеляже. В убранном положении колеса и стойки полностью закрывались щитками. Гидропомпа приводилась в действие вручную.



Консоль крыла первоначального варианта — с полотняной обтяжкой

Второе изменение касалось вооружения. Задание F.7/30 требовало наличия на борту четырех пулеметов калибра 7,69 мм. Сперва ставка делалась на хорошо проверенный пулемет Виккерс Mk.V, питавшийся патронами из разъемной металлической ленты. Однако эта система военным уже казалась устаревшей. Опробовав с десяток отечественных и иностранных авиационных пулеметов, они выбрали американский «Браунинг» и заключили с выпускавшей его «Колт отомэтик взпн корпорейшн» соглашение о переделке этого пулемета под английский патрон. Учитывая это, Кэмм заложил в проект вооружение из двух «Браунингов» в крыле и двух «Виккерсов» на бортах фюзеляжа. Чуть позже появилось новое техническое задание F.5/34, представлявшее собой практически лишь немного модернизированное F.7/30, но существенно отличавшееся требованиями по вооружению: теперь истребитель должен был иметь шесть-восемь пулеметов. Кэмм, боясь торможения работ, приказал исходить из старого варианта с четырьмя пулеметами, но одновременно начал проработку возможности размещения дополнительных стволов.

Работа действительно шла быстро. В мае 1934 г. конструкторы приступили к детализованным чертежам опытного образца. В июне в аэродинамической трубе в Теддингтоне установили уменьшенный макет истребителя. Продувки показали, что самолет может успешно превысить скорость 560 км/ч. В конце августа «самодеятельность» Кэмма подкрепили техническим заданием F.36/34, фактически описывавшим уже спроектированную машину — «одноместный истребитель-скоростной моноплан». Фирма официально



Сборка опытного образца «Харрикейна», сентябрь 1935 г.

получила его 4 сентября. Максимальная скорость определялась заданием в 515 км/ч. Осенью 1934 г. началось изготовление полноразмерного макета, законченного в декабре. А 17 ноября опытный цех уже получил первые чертежи самолета, после чего начал изготовление оснастки. 10 января 1935 г. в помещении конструкторского бюро «Хокер» в Кингстоне собралась макетная комиссия. Представители министерства авиации и штаба ВВС спокойно отнеслись к тому, что на макете стояло всего два «Виккерса». Они знали, что производство новых пулеметов «Браунинг» еще и не начинали осваивать в Бирмингеме. Макет был благополучно одобрен.

Первый опытный «Харрикейн», октябрь 1935 г.

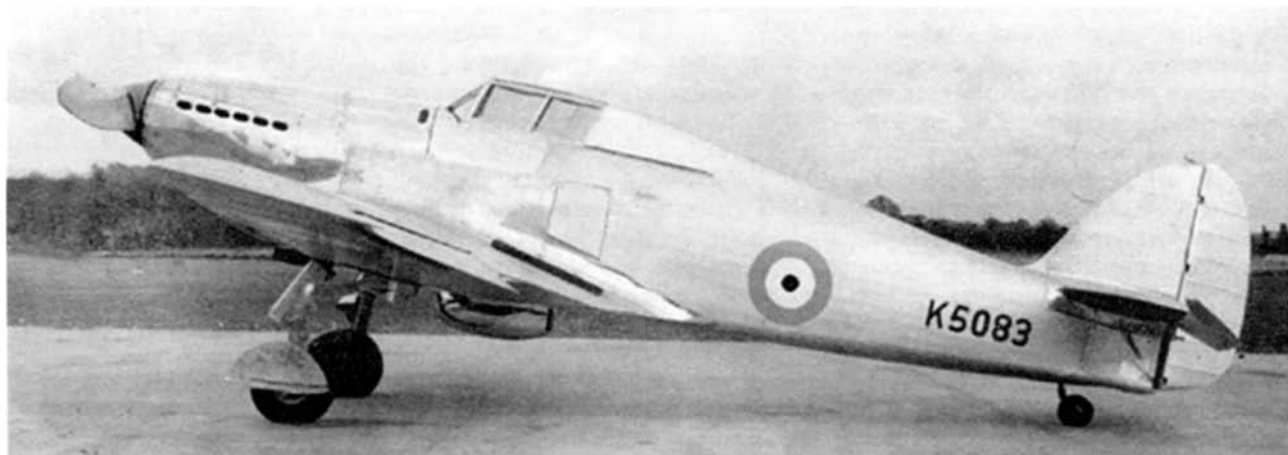
21 февраля «Хокер» направила в министерство авиации данные уточненных расчетов характеристик истребителя. Максималь-

ная скорость должна была превысить требуемую заданием и составлять 530 км/ч. При этом в расчет брался взлетный вес в 2230 кг, на 135 кг больше первоначальных наметок Кэмма. Большая часть разницы шла за счет увеличения массы двигателя в процессе доводки и заложенного для сохранения центровки увеличения боезапаса.

В тот же день министерство авиации направило навстречу заказ на постройку одного опытного образца, получившего номер K5083. В Англии при заказе самолета для ВВС министерство авиации ему сразу присваивает номер, под которым он далее фигурирует в документах. Сначала он состоял из буквы и четырех цифр, позже — из двух букв и трех цифр. Этот номер не заводской: точно такой же самолет, сделанный на экспорт, подобного номера не получит.

Опытный образец истребителя фактически начали строить раньше, но еще шесть месяцев ушло, пока его завершили. В августе 1935 г. истребитель собрали, затем около шести недель потратили на обтяжку полотном фюзеляжа, крыльев и оперения и проверку функционирования узлов и агрегатов.

К этому моменту заказчики уже твердо решили вопрос с вооружением. В июле поступило указание устанавливать восемь «Браунингов». Это было отражением модной тогда теории «единого калибра». Поскольку цели становились все более скоростными, вероятность попадания решили повысить наращиванием суммарной скорострельности просто за счет увеличения количества стволов. Но большую скорострельность имели только пулеметы сравнительно малого калибра. Разрушающее действие их пуль было небольшим. Но в то время самолеты еще не несли брони, так что этим соображением решили пренебречь.





Поскольку на самом деле «Браунингов» еще не имелось, опытную машину догрузили балластом. Это и небольшое увеличение емкости бензобаков довело реальный взлетный вес истребителя до 2460 кг. Вместо патронов и радиостанции также разместили балласт. На самолете стоял двигатель «Мерлин» С, который к тому времени еще не прошел ресурсных испытаний, обязательных для получения государственного сертификата. Более того, накануне он как раз провалил 50-часовые стендовые испытания. На 40-м часу мощность по неизвес-

тной причине резко упала, и мотор выключили. Но новому истребителю придавалось такое значение, что на это просто наплевали.

23 октября самолет перевезли в Бруклендс, где вновь собрали после транспортировки. Машину взвесили, опробовали мотор, и испытатель П. Балмэн начал пробежки по летному полю. 6 ноября он впервые оторвался от земли. Шасси убирать не стали. Первый полет продолжался полчаса, в воздухе истребитель сопровождал двухместный биплан «Харт», с которого вели фото- и киносъемку.

Опытный образец «Харрикейна» готов к первому полету, аэродром Бруклендс, ноябрь 1935 г.

Первый опытный образец «Харрикейна» в полете



«ХАРРИКЕЙН» ПОДНИМАЕТСЯ В НЕБО

В конце 1935 г. дальновидные люди в руководстве британской авиации уже четко осознали, что последует за приходом Гитлера к власти. Королевские ВВС все ускоряющимися темпами приступили к программе расширения и модернизации. Им насущно необходимы были новые истребители. Многие трудности, с которыми столкнулись в ходе доводки моноплана фирмы «Хокер» и при его внедрении в серию, были связаны именно со спешкой. Так, «сырой» мотор быстро вышел из строя. Были неприятности и с другими узлами и агрегатами.

Все первые полеты выполнял Балмэн, опытный летчик, ветеран Первой мировой, проработавший до «Хокер» испытателем в исследовательском центре RAE (Royal Aircraft Establishment) в Фарнборо. С 1925 г. через его руки прошли все машины, выпускавшиеся фирмой.

Балмэн сперва жаловался на тесную кабину и плохой обзор вперед на рулении, но постепенно привык. До расчетной скорости истребитель не дотягивал, но показал на испытаниях 507 км/ч. Это был первый английский истребитель, переваливший за недостижимую ранее отметку 300 миль/ч (483 км/ч). Устойчивость и управляемость были в норме. Всего за три месяца Балмэн поднял машину в воздух раз десять.

В феврале 1936 г. опытный самолет передали в экспериментальный центр AAEE (Aeroplane and Armament Experimental Establishment) в Мартлшем-Хисе. Машину гоняли по полной программе, снимая лет-

ные данные, оценивая устойчивость и управляемость, взлетно-посадочные характеристики, выполняли фигуры высшего пилотажа. Летавший в AAEE испытатель Д. Андерсон подтвердил данные заводских полетов и достаточно высоко оценил маневренность и управляемость истребителя.

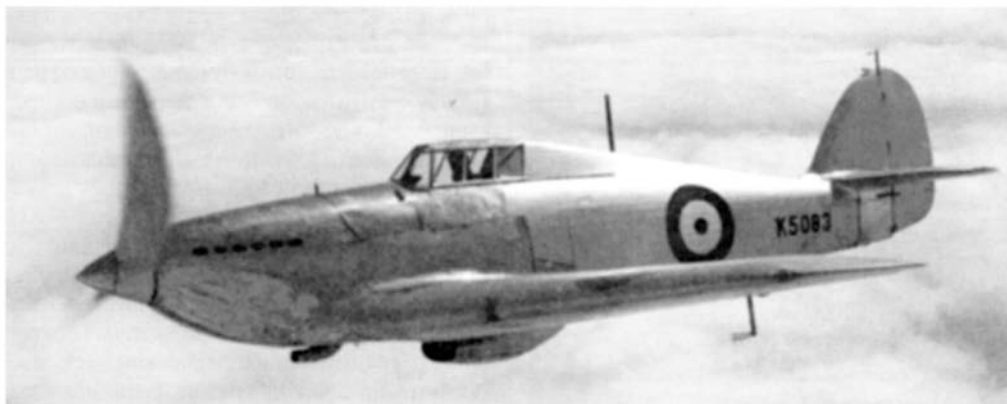
Самолет был достаточно маневрен на земле, хотя обзор вперед ограничивался довольно длинным носом истребителя. От моноплана ожидали затянутого взлета и медленного набора высоты. Оказалось, что это не так — машина быстро разбегалась и легко отрывалась от земли. На разбеге нос немного тянуло влево, но пилот справлялся с этим, работая педалями. На уборку шасси уходило довольно много времени — 45 с, в течение которых летчик орудовал ручкой гидروпомпы. За положением колес следили через маленькое окошко в полу, однако имелась и электрическая сигнализация.

Самолет в полете оказался достаточно устойчив, хотя на наборе высоты его немного тянуло влево, а на максимальной скорости — вправо. Но это легко парировалось рулями и триммерами. На средних скоростях истребитель вел себя превосходно, чутко реагируя на работу рулями и элеронами. Андерсон отметил увеличение нагрузки на рули при больших скоростях. На максимальной скорости и в пикировании рули и элероны становились, по его мнению, недопустимо тяжелыми.

Обзор из кабины вперед и вбок в AAEE сочли удовлетворительным, а вот назад он практически отсутствовал. Развитый гар-

**Опытный
«Харрикейн» рулит
по аэродрому Брук-
лендс, конец 1935 г.**





Эта же машина после доработки сфотографирована на испытаниях в Мартлшем в 1937 г. Сняты подкосы стабилизатора, изменен радиатор, установлены вооружение и радиостанция

рот создавал сзади «мертвую зону», из которой атака противника могла последовать неожиданно. Но с этим смирились, считая, что главными целями для перехватчика станут бомбардировщики противника, а бой с вражескими истребителями для него не актуален. Закрытая кабина была принята безоговорочно. В отчете ААЕЕ есть, например, такой пассаж: «Закрытая кабина позволяет пилоту посмотреть назад без риска лишиться очков, сорванных набегающим потоком».

Саму кабину описали как просторную и удобную, уровень шума — допустимым. За-

то категорически предписали переделать фонарь. Дело в том, что на скорости более 240 км/ч открыть его не удавалось, и летчик в аварийной ситуации не мог покинуть самолет. В отчете записали: «Дефект, совершенно неприемлемый для скоростного самолета-истребителя».

На испытаниях сменили три мотора. На первом разрушились подшипники нагнетателя, на втором прогорел поршень, на третьем доработали карбюратор, сменили магнето и свечи, но это не помогло — на 20-м часу работы у него полетели сразу три клапана.

Опытный образец «Харрикейна» в полете. На самолете уже установлены прицел и новый фонарь кабины



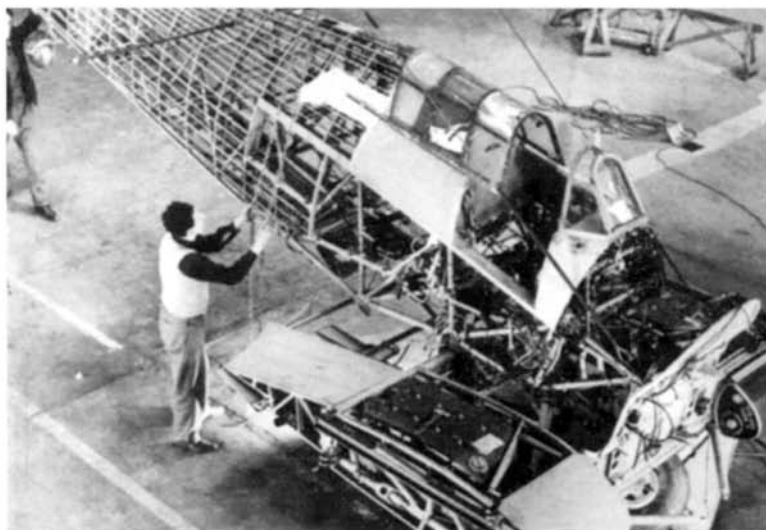


Радиатор опытного образца отличался от последующих серийных машин

За это время истребитель претерпел ряд изменений. Двигатель перегревался. Для борьбы с этим увеличили площадь радиатора, соответственно укрупнив и его обтекатель. Стоявшие ранее подкосы стабилизатора сочли излишними и убрали совсем. Зато существенно усилили каркас фонаря кабины, вибрировавший на ветру. Чуть позже сняли центральную секцию посадочных щитков, нарушавшую обтекание радиатора. Убрали, как ненужные, нижние секции створок шасси, ранее при посадке отгибавшиеся вбок, перпендикулярно колесу. После всех этих доработок взлетный вес достиг 2577 кг.

Но в целом самолет был одобрен, и его решили строить серийно. Еще до получения официального заказа совет директоров «Хокер» проголосовал за развертывание массового производства. Объем его определили с размахом — 1000 самолетов. Под этот расчет нанимали рабочих, закупали оборудование, сырье и полуфабрикаты. В марте 1936 г. конструкторы фирмы начали готовить рабочие чертежи на массовую серию. Заказ посту-

Собранный фюзеляж устанавливают на центроплан



пил существенно позже — 3 июня министерство авиации заказало сразу 600 истребителей. Он стал не последним, и расчетная цифра в тысячу экземпляров была значительно превышена. В середине июня 1936 г. чертежи начали поступать в цеха. Внедрением машины в производство руководил Р. Саттон.

Это был самый крупный заказ, который Королевские ВВС выдавали в мирное время. Но «Хокер эйркрафт» к этому времени уже была частью огромного концерна «Хокер-Сиддли», объединившего пять крупных фирм, и могла «переварить» и не такое. И действительно, позже заказы возросли многократно, но неуклонно выполнялись. Министерство авиации строило все новые планы расширения ВВС; во все них, начиная с «плана F», закладывалось оснащение большого числа эскадрилий новым истребителем фирмы «Хокер», который уже перестал быть безымянным «монопланом-перехватчиком», а 26 июня получил имя «Харрикейн» («Ураган»).

В июле 1936 г. самолет продемонстрировали на ежегодной авиационной выставке в Хендоне. Истребитель все еще оставался безоружным. Но это длилось недолго. В начале августа в консолях установили полный комплект из восьми пулеметов «Браунинг». Все вместе они выплевывали 9600 пуль в минуту. 17 августа опытный образец «Харрикейна» впервые поднялся в воздух с оружием.

К этому времени облик будущего серийного варианта определился окончательно. 20 июля фирма получила задание F.15/36, описывающее требования к серийному «Харрикейну». Главным отличием от опытного образца являлась замена двигателя. Дело в том, что компания «Роллс-Ройс» не стояла на месте: вслед за «Мерлином» С появилась модель F, а затем G. Тип F, он же «Мерлин» I, никак не могли довести до заданного ресурса. Пришлось ограничить мощность и наддув. Для истребителя это означало ухудшение всех характеристик. Модификация G, получившая новые головки цилиндров и усовершенствованный клапанный механизм, стала гораздо надежнее и немного мощнее (1030 л.с.). В серию тип G запустили под названием «Мерлин» II. Именно им и собирались оснастить первую серийную модификацию истребителя «Харрикейн» I.

Однако смена мотора потребовала соответственно изменить всю мотоустановку. Пришлось переместить расширительный бачок охлаждающей смеси («Мерлин» охлаждался не водой, а смесью «гликоль» на базе этиленгликоля, имевшей примерно в 1,5 ра-

за большую теплоемкость), переделать верхнюю часть капота, увеличить всасывающий патрубок карбюратора. Радиатор немного опустили вниз и сделали характерную «губу» сверху, чтобы избежать попадания в тракт пограничного слоя из-под центроплана. Обтекатель радиатора стал немного длиннее и более округлым.

Доработали фонарь кабины; внешне он стал отличаться большим количеством переплетов. Ввели аварийный сброс фонаря; это позволяло летчику покинуть машину, даже если направляющие заклинило. Предусмотрели зеркало для обзора назад, смонтированное над козырьком. Попутно смонтировали усовершенствованный стартер и сделали более удобным управление двигателем. Все это несколько затормозило внедрение «Харрикейна» в серию. Первоначально первый истребитель планировали собрать в мае—июне 1937 г., изменение чертежей же отодвинуло все сроки примерно на четыре месяца.

В сентябре—октябре 1936 г. опытный образец «Харрикейна» прошел повторные испытания в Мартлшем-Хисе, в ноябре — дополнительные испытания на штопор (на заводе), а в марте 1937 г. опять вернулся в Мартлшем, где военные испытатели начали опробовать его боевые качества. На этот раз на самолете стоял полный комплект пулеметов, прицел (правда, очень примитивный — кольцо и мушка) и радиостанция. На руле направления появился триммер, которого раньше не было. Сочли, что хвостовое колесо в выпущенном положении положительно повлияет на штопорные характеристики, и заблокировали его. Машина вела себя хорошо, если не считать постоянных случаев срыва фонаря кабины в полете. Всего за время испытаний этот самолет потерял пять фонарей!

В июле 1937 г. «Харрикейн» впервые увидели советские специалисты. Это была делегация, отряженная на ежегодную Хендонскую выставку. Комдив Н.Н. Бажанов, тогдашний начальник НИИ ВВС, телеграфно записал в своем отчете: «Хаукер Ураган. С Мерлин. В полете не показали. Машина с мотором в 1065 л.с. может дать больше 500 км/ч». Последнее в то время весьма впечатляло.

Тем временем завод «Хокер» в Кингстоне собрал первые серийные самолеты. Некоторое время они простаивали без двигателей. Первый «Мерлин» II привезли 19 апреля 1937 г.; его тут же начали монтировать. Доводка новой мотоустановки продолжалась около пяти месяцев. В сентябре запакованный в ящики истребитель повезли в Бруклендс.



12 октября заводской испытатель Ф. Люкэс поднял эту машину в воздух; через шесть дней за ней последовал второй самолет. Первую же машину, считавшуюся эталонной, передали в ААЕЕ.

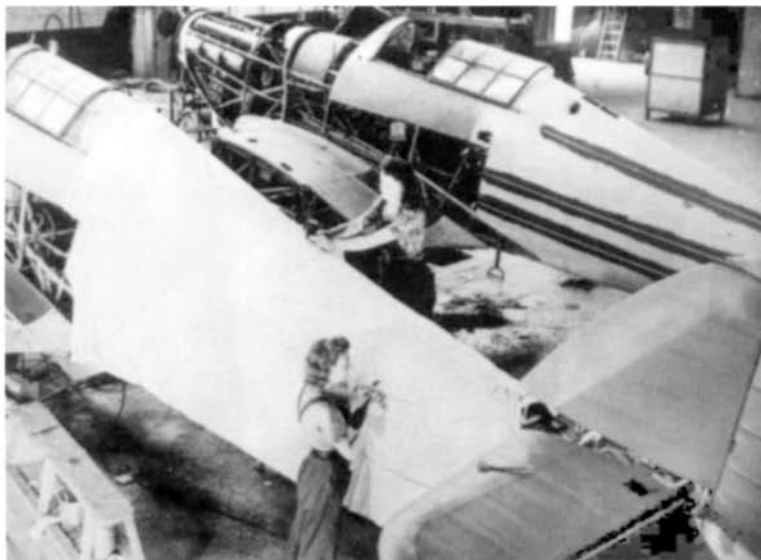
Проверка выпуска посадочных щитков

К концу ноября облетали уже семь истребителей. Самолеты полностью изготавливались в Кингстоне, затем разбирались и вновь собирались в Бруклендсе, где осуществлялась окончательная регулировка и облет. Каждая машина совершала по дюжине полетов, выполняя стандартную программу приемо-сдаточных испытаний ВВС.

Самолеты комплектовались деревянным двухлопастным винтом постоянного шага Уоттс Z.38, радиостанцией TR.9 и имели полностью убирающееся шасси — хвостовое колесо у них в полете тоже целиком уходило в фюзеляж.

Окраска фюзеляжа





Женщины пришивают полотняную обтяжку на задней части фюзеляжа

На Рождество 1937 г. первые четыре «Харрикейна» получила 111-я истребительная эскадрилья, базировавшаяся в Нортхолте. К февралю следующего года она уже имела 16 машин. Всего же штат английской эс-



кадрилья того времени составлял 20 самолетов, разбитых на два отряда, «А» и «В». Освоением новых истребителей в 111-й эскадрилье руководил ее командир Дж. Гиллэн. «Харрикейн» резко отличался по своим данным от старых бипланов «Гонтлит», на которых раньше летали пилоты 111-й. Это привело к ряду аварий. Два самолета были серьезно повреждены, один из летчиков погиб при неудачной посадке.

В нескольких случаях в воздухе глох двигатель, и приходилось, планируя, садиться где попало. Каждый раз это происходило примерно через час полета. Выяснилось, что левый бензобак при этом был совершенно пуст, а в правом бензин оставался. Причину вскоре нашли — паровые пробки в трубопроводах. Доработка дренажа исправила положение.

Тем не менее освоение новой техники продвигалось успешно. Сам Гиллэн 10 февраля 1938 г. совершил перелет из Нортхолта на аэродром Тарнхауз под Эдинбургом и обратно. На обратном пути с помощью сильного попутного ветра ему удалось достичь средней скорости в 657 км/ч! Весь обратный перелет занял 48 минут. Гиллэн прилетел домой быстрее, чем доставили телеграмму, посланную им перед отлетом.

Когда «Харрикейн» поступил на вооружение Королевских ВВС, он являлся одним из лучших истребителей мира. У американцев на вооружении тогда имелся близкий по скорости Р-35, Р-36 был заказан, но в строевые части еще не поставлялся, во Франции летало немного MS 405, по конструкции весьма сходных с английским истребителем, в Италии истребителей-монопланов было совсем немного, наш И-16 уступал «англичанину» по скорости и вооружению. Только в Германии существовала вполне конкурентоспособная машина — Вф 109, созданный Вилли Мессершмиттом: цельнометаллический истребитель-моноплан с хорошим мотором. Правда, его первые модификации уступали английской машине по тяговооруженности и моши огня. Надо сказать, что такого могучего вооружения не имел ни один истребитель в мире. На наших И-16 стояло четыре пулемета ШКАС, тоже винтовочного калибра — 7,62 мм. Скорострельность у них была немного побольше, чем у «Браунингов», но на «ишаке» два пулемета работали с синхронизаторами, уменьшавшими темп стрель-

Флайт-лейтенант Ф. Льюкс — летчик-испытатель фирмы «Хокер» на крыле «Харрикейна»



**Первый серийный
«Харрикейн»,
октябрь 1937 г.**

бы. У американцев тогда стандартным считался комплект из одного пулемета калибра 12,7 мм и одного — 7,62 мм. У французов на большинстве истребителей монтировались либо четыре 7,5-мм пулемета, либо два и 20-мм пушка.

Так что «Харрикейн» тогда вызывал у англичан законную гордость. Аэродром в Нортхолте посетил король Георг VI, по такому случаю надевший форму ВВС. Ему показали «Харрикейны» в воздухе и на земле. На одном истребителе для наглядности сняли капоты и большую часть панелей металлической обшивки.



**Первый официаль-
ный снимок нового
истребителя,
опубликованный
в прессе**

**Новенькие
«Харрикейны»
на аэродроме
Нортхолт.
На машинах еще
нет никаких
обозначений,
кроме опознава-
тельных знаков**



Заправка «Харрикейнов» 111-й эскадрильи на аэродроме Нортхолт

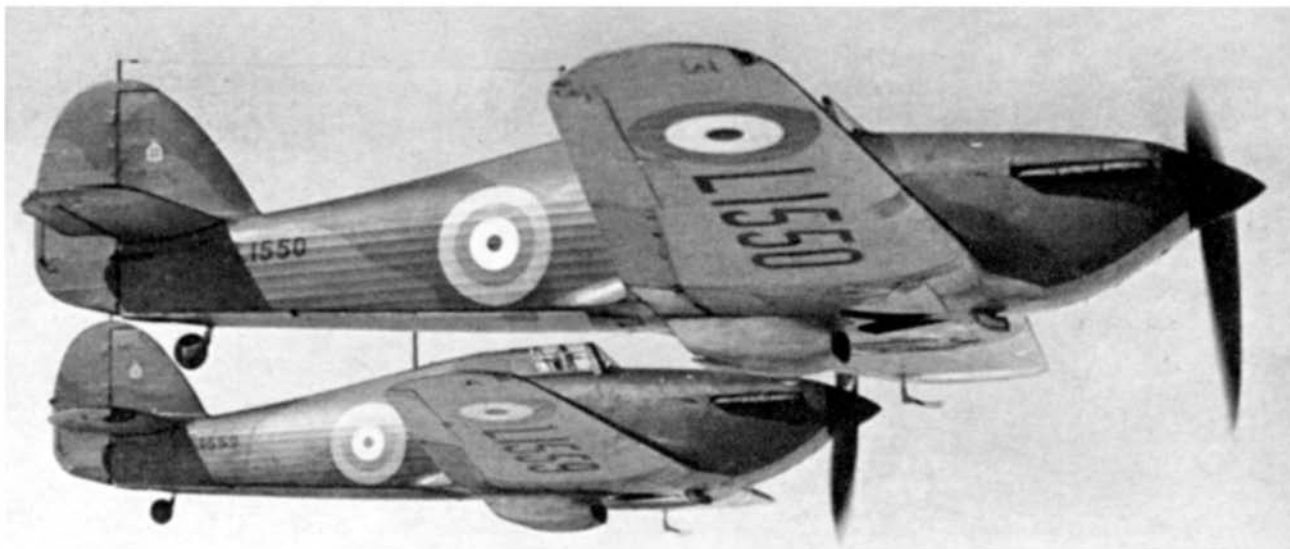
Самолет, на котором Дж. Гиллан совершил перелет Нортхолт – Эдинбург, закатывают в ангар в Нортхолте

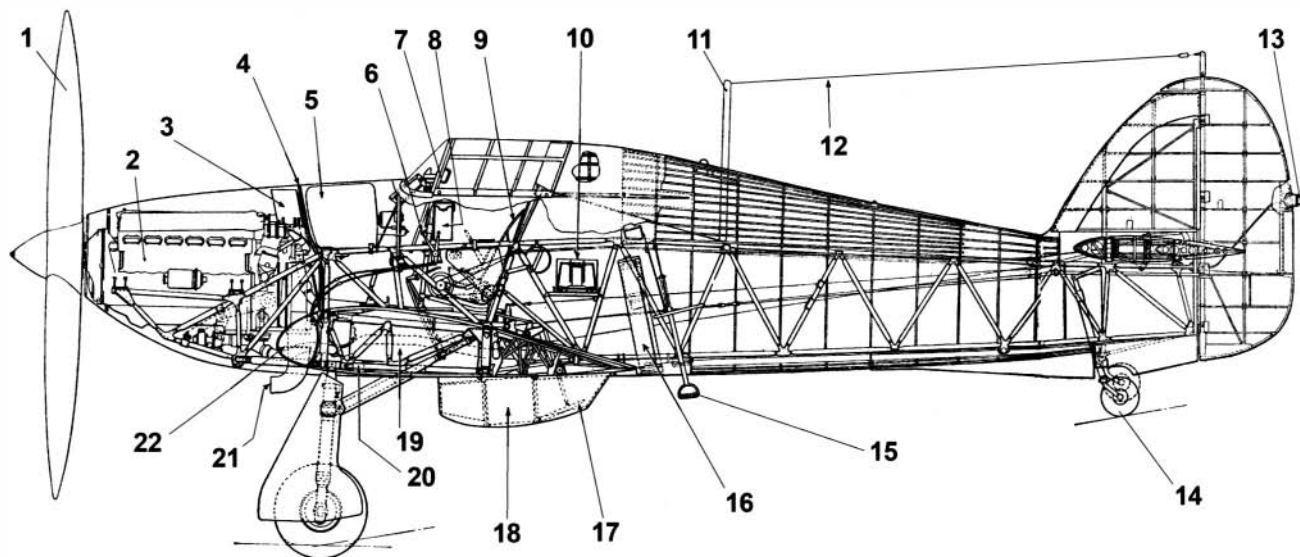
«Харрикейны» 111-й эскадрильи в полете, 1938 г. Хвостовое колесо было зафиксировано и не убиралось после взлета для улучшения штопорных характеристик



После выпуска двух десятков «Харрикейнов» фирма в марте 1938 г. внесла в конструкцию ряд изменений. Хвостовое колесо зафиксировали; теперь его после взлета уже не убирали в фюзеляж. Штопорные характеристики машины улучшили, добавив под хвостом небольшой киль-гребень, в выемке которого, как в обтекателе, теперь находилось хвостовое колесо. Руль направления удлинили вниз, чтобы закрыть образовавшийся при этом уступ.

Такие машины поступили в 3-ю эскадрилью в Кенли и в 56-ю в Норт-Уэлде. К середине 1938 г. завод в Кингстоне выпустил около 80 «Харрикейнов», около 50 из них уже пос-





«Харрикейн» I с консолями, обтянутыми полотном, и винтом постоянного шага:

1 – двухлопастной винт постоянного шага «Уоттс»; 2 – мотор «Мерлин» II; 3 – расширительный бачок системы охлаждения; 4 – противопожарная перегородка; 5 – дополнительный бензобак; 6 – сектор газа; 7 – прицел; 8 – карман для карт; 9 – кресло пилота; 10 – радиостанция; 11 – радиомачта; 12 – антенна; 13 – хвостовой навигационный огонь; 14 – хвостовое колесо; 15 – выдвижная подножка; 16 – пусковая труба парашютной пакеты; 17 – регулирующая створка канала радиаторов; 18 – масляный и гликолевый радиаторы; 19 – левый основной бензобак; 20 – пулеметы «Браунинг»; 21 – всасывающий патрубок; 22 – маслобак

тупили в строевые части. Продолжая совершенствовать истребитель, фирма опробовала на нем новые эжекторные (реактивные) выхлопные патрубки, сконструированные спе-

циалистами компании «Роллс-Ройс», а затем двухшажный металлический винт «Гамильтон». Новые патрубки дали прибавку скорости примерно в 3 км/ч и сразу же были внед-

Самолеты 111-й эскадрильи подготовлены к взлету в Нортхолте





**Истребители 111-й
эскадрильи
в полете**



**Убираемое
хвостовое колесо**



рены на серийных машинах. В июне 1938 г. оборудованный ими первый серийный «Харрикейн» на испытаниях в ААЕЕ показал 508 км/ч. Правда, старые патрубки не давали таких всплесков огня, ослепляющих пилота, как новые. Но это сказывалось только при ночных полетах.

Пропеллер «Гамильтон» (американский, выпускавшийся в Англии по лицензии компанией «Де Хевилленд») был трехлопастным, с металлическими (из алюминиевого сплава) лопастями, с гидравлическим управлением шагом и имел два рабочих положения: взлетное и крейсерское. Он был намного тяжелее (примерно на 135 кг) винта Уоттс Z.38, которым «Харрикейны» комплектовались ранее. Но зато скороподъемность улучшилась разительно. Кроме того, он уменьшал опасность перераскрутки мотора на пикировании. Единственный недостаток — центровка сместилась вперед, и на планировании истребитель стал опускать нос вниз. Новые пропеллеры стали устанавливать с января 1939 г. Первая серийная машина с винтом изменяемого шага несла номер L1780; ее получила 213-я эскадрилья.

С целью повышения боевой живучести «Харрикейна» фирма стала экспериментировать с бронезащитой. Сперва сконструировали защитную перегородку перед пилотской кабиной. Ее внедрили в производство в начале 1939 г. 6 февраля совершил первый полет самолет с бронестеклом, вмонтированным в козырек. Полный комплект, включавший и бронеспинку, впервые установили в апреле того же года. К сентябрю 1939 г. все самолеты стали оснащать такой бронезащитой.

Уборку шасси стала обеспечивать гидромпа на моторе. Теперь пилоту было достаточно нажать кнопку.

Весной—летом 1939 г. на «Харрикейне» испытывали еще множество разных новинок, часть из которых впоследствии оказала большое влияние на серию. Опробовались винты-автоматы «Де Хевилленд» и «Ротол» (последний — с лопастями из магниевого сплава), щелевые закрылки, новая радиостанция TR.1133 (вместо TR.9). На самолетах, оставленных в распоряжении фирмы, монтировались двигатели «Мерлин» III (отличавшиеся от типа II унифицированным носком вала, позволявшим надевать разные пропеллеры), «Мерлин» VIII (экспериментальный мотор, работавший на 100-октановом бензине и ох-

Король Георг VI осматривает «Харрикейн» на аэродроме Нортхолт, пояснения дает командир 111-й эскадрильи Гиллан



лаждавшийся дистиллированной водой, а не «гликолем») и «Мерлин» XII (тоже на 100-октановом бензине, но со старой системой охлаждения).

Забываясь о возможной эксплуатации истребителей в Африке и на Ближнем Востоке, а также учитывая интерес, продемонстрированный Турцией и Ираном, фирма в феврале 1939 г. приступила к проектированию тропического варианта мотоустановки. Опыт в этом отношении у «Хокер» имелся: в подобном исполнении выпускался ряд самолетов серии «Харт». Противопыльный фильтр

для воздухозаборника карбюратора заказали у компании «Воукс». Ее главный конструктор С. Воукс предложил поставить под носом истребителя большой фильтр «Малти-Ви», закрыв его специально профилированной нижней секцией капота. Ф. Льюкэс взлетел на первом опытном «тропическом» «Харрикейне» 17 мая 1939 г. Позже эту машину отправили на эксплуатационные испытания в Хартум (Судан).

Еще в 1935 г. Кэмм начал проектирование цельнометаллического крыла с работающей дюралевой обшивкой. Как уже говори-

Серийный «Харрикейн» I с новыми выхлопными патрубками, гребнем под задней частью фюзеляжа, увеличенным рулем направления, неубирающимся хвостовым колесом



Первый «Харрикейн» (L1562), оснащенный винтом изменяемого шага и лобовым бронестеклом

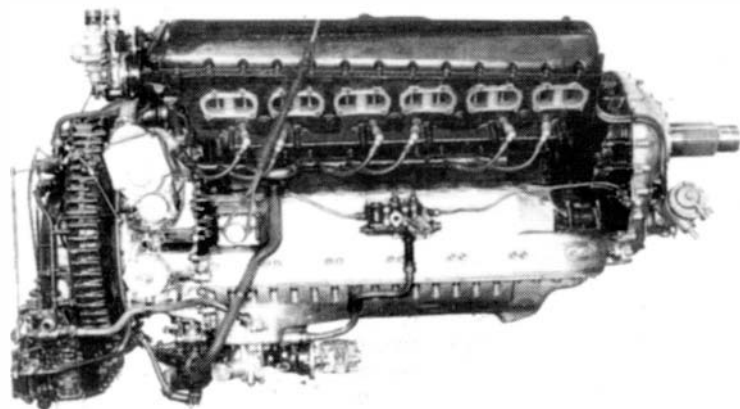


**Серийный
«Харрикейн» I
(поздней серии)
в полете**

лось, у ранних серийных машин каркас крыла выполнялся из металла, а большая часть плоскостей обтягивалась полотном. Консоль имела два лонжерона, полки которых делали из стальных многогранных труб, между которыми располагалась стенка из стального листа с отверстиями для облегчения. Между лонжеронами монтировались зигзагом такой же конструкции раскосы, крепившиеся к лонжеронам через литые башмаки. Легкие ферменные нервюры из алюминиевых профилей делились на три части: отдельно носок, середина и хвостовик. Середина и хвостовик соединялись у заднего лонжерона так называемым мостиком. К лонжеронам части нервюр крепились горизонтальными болтами.

**Мотор «Мерлин» III
мощностью
1030 л.с.**

Съемный носок крыла зашивался дюралевым листом. Остальная часть крыла имела полотняную обтяжку. Полотно пришивалось к нервюрам, а сверху по шву крепилась



металлическая полоса. У центроплана задняя часть тоже зашивалась дюралевым листом — там ходили.

Конструкция нового крыла принципиально отличалась от старой. Оно стало многолонжеронным, с несущей дюралевой обшивкой. Прочное, надежное и легкое (удалось сэкономить примерно 35 кг), новое крыло должно было стать единым для целого семейства машин на базе «Харрикейна». Первый комплект таких плоскостей опробовали на опытном образце входившего в это семейство легкого бомбардировщика «Хенли» (о нем речь пойдет позже) 20 августа 1937 г. На «Харрикейне» их впервые испытали в воздухе значительно позднее, 28 апреля 1939 г. Новое крыло сразу дало прирост скорости, на пикировании предельная скорость возросла сразу на 120 км/ч.

До лета 1939 г. кустарно изготовили не более дюжины комплектов крыльев с металлической обшивкой, но затем, подготовив соответствующую оснастку, их начали делать во всевозрастающем количестве. Первые «Харрикейны» с усиленными крыльями поступили в части ВВС к началу Второй мировой войны.

В конце мая 1938 г. «Харрикейны» продемонстрировали на воздушных праздниках в девяти городах страны. В июле самолеты 111-й эскадрильи прибыли с дружественным визитом в Париж, где приняли участие в воздушном параде. В том же месяце прошли крупные учения ПВО в юго-восточной части Англии. Во время мюнхенского кризиса, когда Германия выступила с территориальными



притязаниями к Чехословакии, британские ВВС привели в боевую готовность. Летчики находились поблизости от заправленных и вооруженных истребителей. Немцам удалось сфотографировать с пассажирского самолета «Люфтвафзы» ряды «Харрикейнов» на базе Биггин-Хилл.

Когда Чемберлен «умиротворил» Гитлера, отдав ему Судеты, и опасность войны, казалось бы, отодвинулась вдаль, английская авиация вновь перешла на режим мирного времени. В ноябре 1938 г. серийный «Харрикейн», взятый прямо из сборочного цеха в Бруклендсе, выставили на авиационном салоне в Париже. В мае следующего, 1939 г. члены британского парламента наблюдали в Нортхолте пролет сразу шести эскадрилий новых истребителей. В июле испытатель «Хокер» Р. Рейнелл выступил на международной выставке в Брюсселе с каскадом фигур высшего пилотажа. А в августе британские ВВС начали крупнейшие (участвовало более 1300 машин) маневры в воздухе над Англией и Францией, имитируя отражение десанта на юго-восточное побережье.

Выпуск «Харрикейнов» постоянно возрастал. С конца 1938 г. темпы производства даже несколько превысили запланированные министерством авиации. Готовились к сборке «Харрикейнов» новый завод «Хокер» в Лэнгли и завод фирмы «Глостер» в Брокюрте (по лицензии). В сентябре 1938 г. новы-

ми истребителями были оснащены пять эскадрилий британских ВВС, в июле 1939 г. — уже двенадцать, и начали перевооружаться на них еще шесть эскадрилий вспомогательных ВВС (резервных). В итоге к началу Второй мировой войны в строю имелось 18 эскадрилий «Харрикейнов». «Излишки» поступили в страны Британского содружества и частично на экспорт; об этом подробнее будет рассказано далее.

Эскадрильи сводились в крылья (полки) и группы, соответствовавшие нашим дивизиям или даже корпусам.

«Харрикейн» неплохо подходил для предвоенного периода бурного развития британских ВВС. Машина была технологически довольно проста, использовала значительную долю недефицитных материалов, ее конструкция учитывала требования массового производства, стоил самолет сравнительно недорого. Истребитель Кэмма обладал приемлемой ремонтнопригодностью. «Харрикейн» считался несложным в управлении, что вполне устраивало в условиях наличия большого количества молодых летчиков, недавно выпущенных из школ.

1 сентября 1939 г. части вермахта пересекли границу Польши, немецкая авиация нанесла удары по аэродромам, железнодорожным узлам и местам сосредоточения польских войск. Два дня спустя Англия и Франция объявили войну Германии. «Харрикейну» предстояло «крещение огнем».

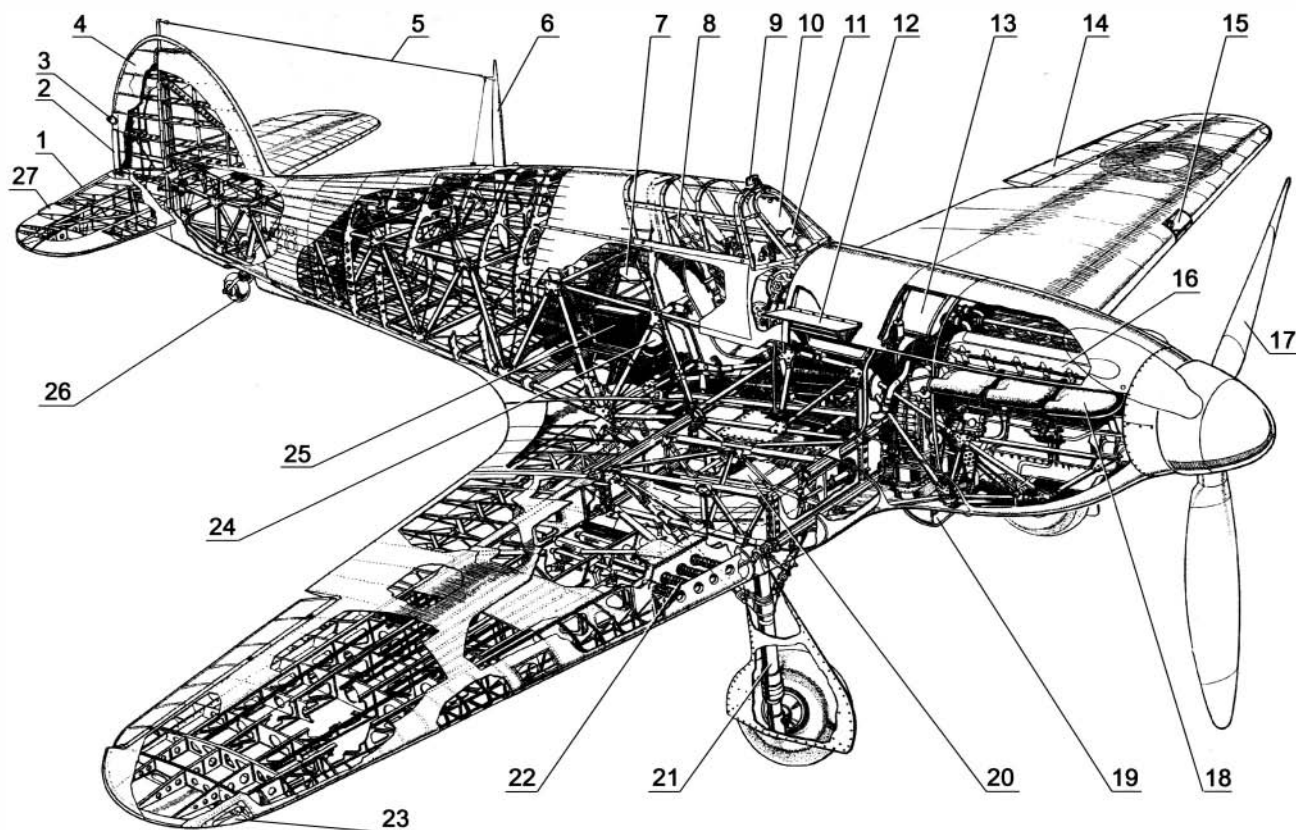
«ХАРРИКЕЙН» СНАРУЖИ И ИЗНУТРИ

Самое время подробно описать, как выглядел в то время серийный «Харрикейн».

Начнем с фюзеляжа. Основой его каркаса являлась ферма из труб. Она шла по всей длине, от руля поворота до носа машины. Основой фермы являлись четыре лонжерона из стальных труб. Они соединялись системой дюралевых раскосов, шедших зигзагом. Слева и справа их расположение совпадало, а сверху и снизу раскосы размещались противоположно. В верхней и нижней плоскостях имелись также элементы, установленные перпендикулярно лонжеронам. Все это собирали на болтах или склепывали. Жесткость фермы повышали диагональные внутренние расчалки.

Чтобы придать фюзеляжу округлое сечение, к ферме снаружи присоединялись фигурные шпангоуты. За пилотской кабиной их делали из толстой фанеры. В выемки шпангоутов уложили продольные деревянные рейки-стрингеры. На их густой сетке натягивалось пропитанное лаком полотно, закрывавшее заднюю часть фюзеляжа. В передней части каркас был дюралевым. Борта кабины имели фанерную обшивку, обклеенную снаружи полотном, а двигатель закрывался съемными дюралевыми панелями.

Компоновка фюзеляжа была вполне традиционной: впереди двигатель со вспомогательными агрегатами, за противопожарной



«Харрикейн» I поздней серии с цельнометаллическим крылом:

1 – триммер руля высоты; 2 – триммер руля направления; 3 – хвостовой навигационный огонь; 4 – руль направления; 5 – антенна; 6 – радиомачта; 7 – пусковая труба парашютной ракеты; 8 – кресло пилота; 9 – зеркало; 10 – бронестекло; 11 – прицел; 12 – щиток (только для варианта ночного истребителя); 13 – расширительный бачок; 14 – элерон; 15 – фара; 16 – мотор «Мерлин» III; 17 – трехлопастной винт изменяемого шага «Ротол»; 18 – выхлопные патрубки; 19 – всасывающий патрубок; 20 – правый основной бензобак; 21 – основная стойка шасси; 22 – пулеметы «Браунинг»; 23 – правый навигационный огонь; 24 – кислородные баллоны; 25 – радиостанция; 26 – хвостовое колесо; 27 – руль высоты

перегородкой — бензобак, затем еще одна перегородка и кабина пилота. Кресло летчика — металлическое, с чашкой под парашют; оно регулировалось по высоте. Под рост можно было передвинуть и педали.

Кабину закрывал прозрачный фонарь из плексигласа. На штампованный козырек надевалась снаружи пластина бронестекла. От замерзания ее защищала система омывания антифризом. Под задней кромкой козырька шла гнутая стальная труба, защищавшая пилота при капотировании. На козырьке сверху монтировалось зеркальце заднего вида. Пилот попадал в кабину, отодвигая назад подвижную часть фонаря. Этот процесс упрощала небольшая дверца на правом борту. Через эту же дверцу летчик должен был выползти при капотировании. Для прыжка с парашютом подвижную секцию полностью сбрасывали.

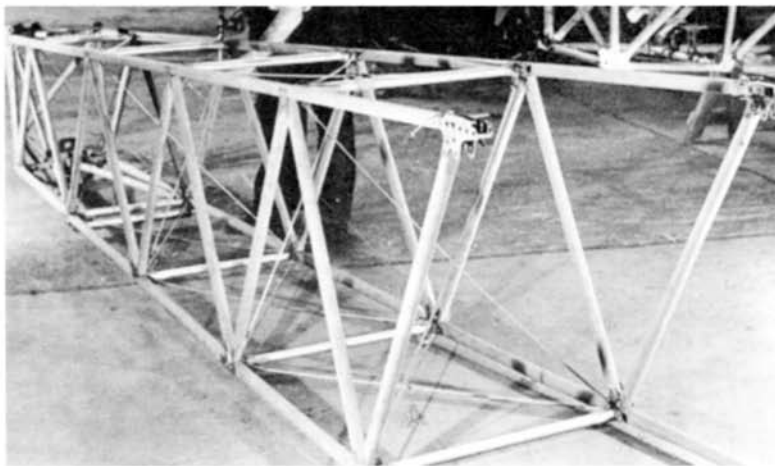
Непосредственно за бронеплитой, закрывавшей пилота сзади, размещались радиостанция, аккумулятор, аптечка, кислородные баллоны и две трубы для сброса осветительных ракет. Над всем этим располагалась противокapotажная ферма из труб. Далее, до самого хвоста, фюзеляж был пуст.

Крыло у подавляющего большинства «Харрикейнов» было цельнометаллическим (выпуск деревянных крыльев прекратили весной 1940 г.). Крыло делилось на три части: центроплан и две консоли. Центроплан сохранял старую конструкцию — был двухлонжеронным с полками лонжеронов из граненых стальных труб и имел ферменные нервюры. Отсеки, где размещались бензобаки, усиливались «пауками» из труб.

В консолях лонжеронов имелось четыре: два основных и два вспомогательных лонжерона. По конструкции они были схожи. Полки из катаных стальных полос и между ними стальная же стенка с треугольными вырезами для облегчения. Основные лонжероны шли по всему размаху отъемной части, так же как передний вспомогательный, а задний вспомогательный заканчивался у отсека вооружения. Там для повышения жесткости смонтировали пару раскосов.

Нервюры были дюралевые, штампованные. Поверх нервюр лежали дюралевые же стрингеры, подкреплявшие обшивку. Между основными лонжеронами имелась внутренняя обшивка, создававшая вместе с ними кессон, работающий на кручение. Обшивка крыла у всех поздних серий была дюралевой, гладкой. Законцовки крыла — отъемные.

На задней кромке крыла навешивались элероны типа «Фрайз» с металлическим кар-

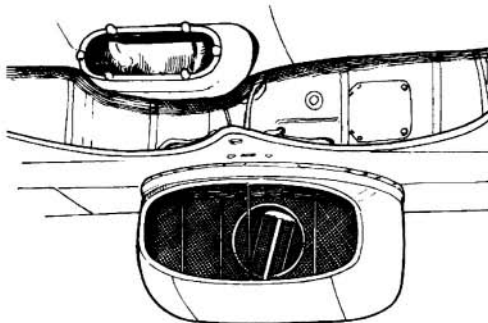


Ферма фюзеляжа

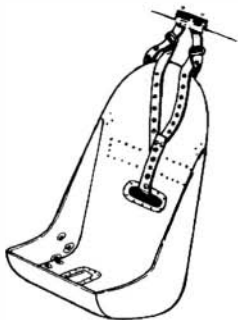


**Ручка управления
и приборная доска**

касом и полотняной обтяжкой. Основу каркаса составлял лонжерон — стальная труба. Под крылом между элеронами располагались металлические щитки, выпускавшиеся гидроприводом. Выпуск разрешался на скорости не более 190 км/ч. Щитки имели обшивку только снизу, сверху располагались ребра,



**Воздухозаборник
карбюратора,
радиатор и ниши
колес шасси**



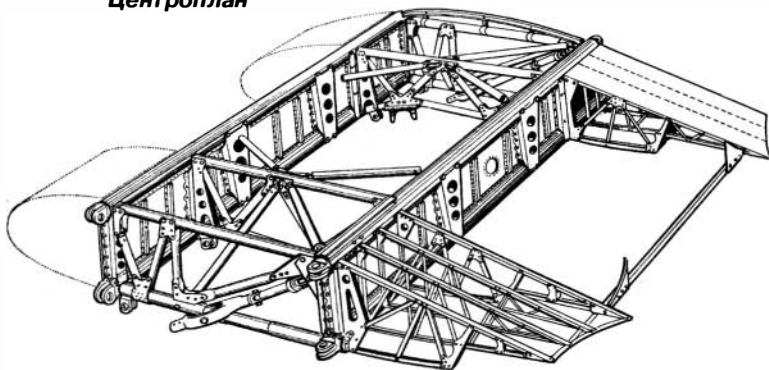
Кресло пилота

обеспечивавшие им жесткость. В крыле находились вооружение, шасси, основные топливные баки и посадочные фары.

Вертикальное и горизонтальное оперение имело дюралевый каркас и полотняную обтяжку. Рули имели роговую компенсацию и внутренние балансиры, а также были снабжены триммерами. У рулей высоты, кроме того, были сделаны отгибающиеся металлические пластинки для регулировки.

Шасси классическое трехточечное, с хвостовым колесом. Две основные стойки с гидропневматическими амортизаторами «Виккерс» крепились к переднему лонжерону центроплана. Гидравлика складывала их вдоль крыла по направлению к оси самолета. В закрытом положении стойку и часть колеса в нише прикрывал специальный щиток, закрепленный на стойке. Аварийно шасси убиралось ножным насосом, стоявшим в кабине у левой педали. Выпуск колес осуществлялся под собственным весом при стравленном давлении в цилиндрах. На основных колесах стояли пневматические тормоза «Данлоп». Хвостовое колесо самоориентирующееся, с гидропневматическим амортизатором «Дауги», неубирающееся.

Центроплан

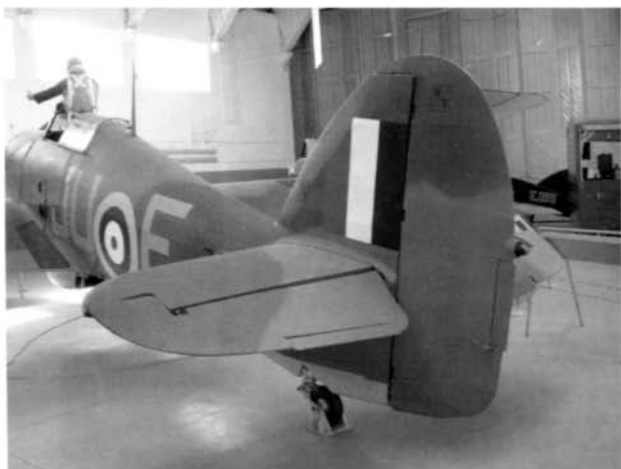


На «Харрикейнах» I устанавливались два типа двигателей: «Мерлин» II и «Мерлин» III, отличавшиеся только конструкцией носка вала. Роллс-Ройс «Мерлин» был 12-цилиндровым V-образным мотором жидкостного охлаждения. Двигатель запускался электростартером от аккумулятора или внешнего источника. Можно было завести «Мерлин» и вручную с помощью двух съемных рукояток. Они вставлялись в гнезда по бокам капота вниз. Моторы типа II комплектовались двухлопастными деревянными винтами Уоттс Z.38 диаметром 3,43 м (постоянного шага), позднее — двухшажными DH 5/31 или DH 5/32 диаметром 3,28 м с тремя металлическими лопастями. На выходной вал «Мерлина» III надевали как пропеллеры «Де Хевилленд» упоминавшихся типов, так и трехлопастной Ротол RMS-7 диаметром 3,25 м. Лопастей последнего изготовлялись из дерева. Форма кока зависела от типа винта.

Двигатель размещался на мотораме из стальных труб и был тщательно закапотирован. Всасывающий патрубок карбюратора находился снизу. Выхлоп осуществлялся через сдвоенные (один патрубок на два цилиндра) эжекторные патрубки.

Двигатель охлаждался смесью «гликоль» на основе этиленгликоля. Бачок смеси находился над мотором у противопожарной перегородки. Гликоль и масло охлаждались в общем туннельном радиаторе, располагавшемся под центропланом. Маслорадиатор стоял посередине, две секции гликолевой — по бокам от него. Проход воздуха через радиатор регулировался створкой сзади, ею управлял пилот.

Бензин с октановым числом 87 заливался в три бака: два основных крыльевых по 150 л и один фюзеляжный дополнительный объ-



Хвостовое оперение



Стойка шасси и радиатор



Хвостовое колесо

емом 127 л. Все баки — металлические проектированные. Маслбак имел емкость 47 л, он находился в передней кромке центроплана справа.

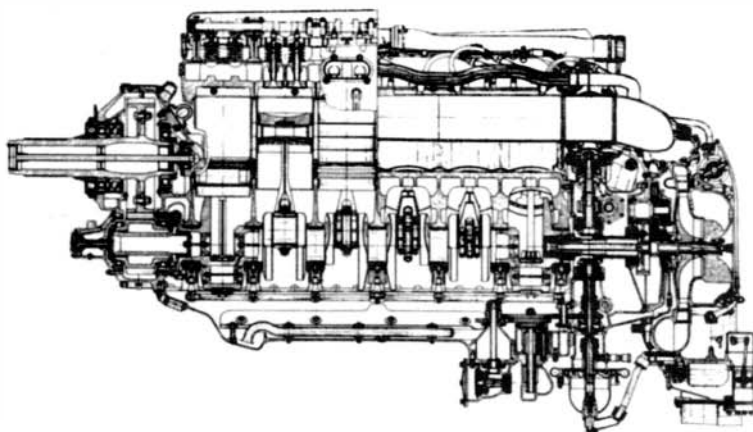
Пневмосистема обеспечивала перезаряжание и спуск пулеметов и работу тормозов колес. Воздух от бортового компрессора, имевшего привод от двигателя, поступал в баллон, а оттуда в систему. Гидравлика управляла шитками, убирала и выпускала шасси. Давление в гидросистеме поддерживала pompa, стоявшая на левой стороне двигателя.

Электросистема напряжением 12 В запитывалась генератором с приводом от мотора. При неработающем двигателе для этой цели служил аккумулятор, стоявший за местом пилота. Электричество освещало кабину, питало приборы, навигационные и сигнальные огни и две посадочные фары. Фары, смонтированные в передней кромке крыла с обеих сторон, можно было поворачивать вниз от оси на небольшой угол, не вылезая из кабины. Интересно, что радиостанция запитывалась не от аккумулятора, а от собственной сухой батареи.

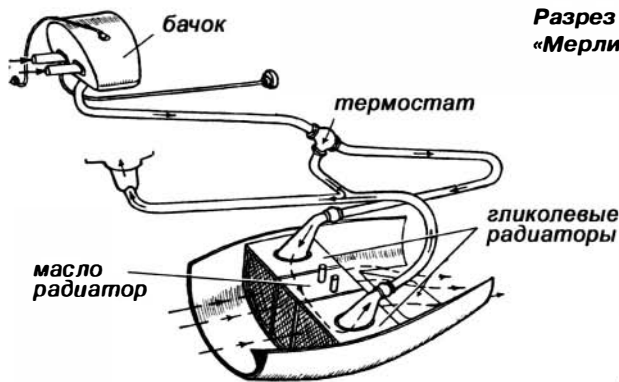
«Харрикейн» I нес коротковолновую радиостанцию TR.9D, размещавшуюся за бронеперегородкой в фюзеляже. Станция работала с проволочной антенной, натянутой между мачтой, стоявшей в передней части гаргрота, и короткой мачтой на киле.

На высоте пилот мог пользоваться кислородным оборудованием, включавшим два баллона, дыхательный прибор и маску. Английская маска имела вмонтированный в нее микрофон.

Вооружение состояло из восьми пулеметов «Браунинг» калибра 7,69 мм со скорострельностью 1200 выстр./мин. Они располагались батареями по четыре в консолях, сразу за стойками шасси. Пулеметы имели ленточное питание. Ленты лежали в коробах слева и справа от пулеметов. Все короба, кро-



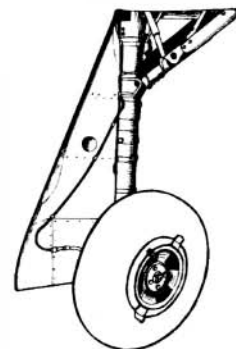
Разрез мотора «Мерлин» II



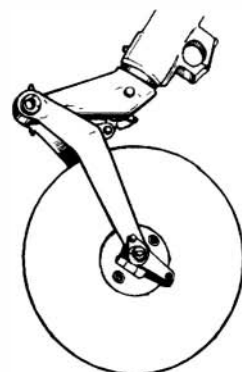
Система охлаждения мотора

ме самых дальних от оси самолета, вмещали по 338 патронов, последние короба с каждой стороны содержали по 324 патрона. Англичане снаряжали каждую ленту патронами одного типа. Типично три пулемета стреляли обычными пулями, три — зажигательными (двух разных образцов) и два — бронебойными. Сначала стволы пристреливались так, чтобы линии сходились в 350 — 400 м от самолета, затем дистанцию уменьшили до 200 — 250 м. Перезаряжание и управление огнем — пневматическое; гашетка находилась на ручке управления. Ранние машины имели примитивный прищел из кольца с мушкой, затем его заменили на более совершенный GM-2. Контроль результатов стрельбы можно было осуществить с помощью фотокинопулемета типов G-42 или G-42B, ставившегося в корневой части правого крыла. Он тоже включался пневматикой. Впоследствии вооружение «Харрикейна» существенно усилили и разнообразили.

В комплектацию самолета входили ракетница с патронами, аптечка и набор инструмента.



Основная стойка шасси



Хвостовое колесо

«ХЕНЛИ» И «ХОТСПЭР»

Сидней Кэмм, ободренный успехом «Харрикейна», предполагал создать на его базе целое унифицированное семейство самолетов разного назначения, использовавших многие узлы и агрегаты предшественника: крыло, оперение, шасси и так далее. До стадии опытных образцов впоследствии дошли две такие машины — легкий бомбардировщик «Хенли» и двухместный истребитель «Хотспэр».

Первый из них создавался по заданию Р.4/34 (выпущенному в 1934 г.) на одномоторный легкий бомбардировщик и разведчик. Тогда считали, что именно машины подобного класса явятся основой ВВС, обеспечивая поддержку войск на поле боя и в его окрестностях. Новый самолет должен был сменить еще не пошедший в серию «Бэтл», над которым работали с 1932 г.

От «Харрикейна» для будущего «Хенли» взяли консоли крыла (нового металлического варианта), шасси и мотор «Мерлин» II. Фюзеляж проектировался заново, хотя общие принципы его конструкции были теми же, что у одноместного истребителя. В основе он имел ферму из стальных труб, усиленную перекрестными расчалками. На нее накладывался легкий дюралевый каркас. В передней части обшивку выполняли из дюралевого листа, заднюю обтягивали полотном. По сравнению с «Харрикейном» фюзеляж стал выше и длиннее. Выше он стал потому, что его продолжили ниже уровня крыла. Как раз под центральной его частью разместили отсек для внутренней подвески 340 кг бомб. Ванна радиатора мешала прорезать бомболюк, поэтому радиатор переместили вперед, под двигатель. Наружная подвеска бомб не

предусматривалась. Фюзеляж «Хенли» был примерно на полтора метра длиннее, чем у «Харрикейна».

Два члена экипажа размещались друг за другом в закрытых кабинах. У стрелка-радиста намеревались установить пулемет «Виккерс К» калибра 7,69 мм на шкворневой установке. В походном положении она полностью закрывалась остеклением. При подготовке к бою стрелок поворачивал «черепашку» фонаря, превращая ее в экран-козырек и освобождая себе поле обстрела. Второй пулемет, синхронный «Браунинг» того же калибра, стоял над мотором с левой стороны. Из него вел огонь летчик.

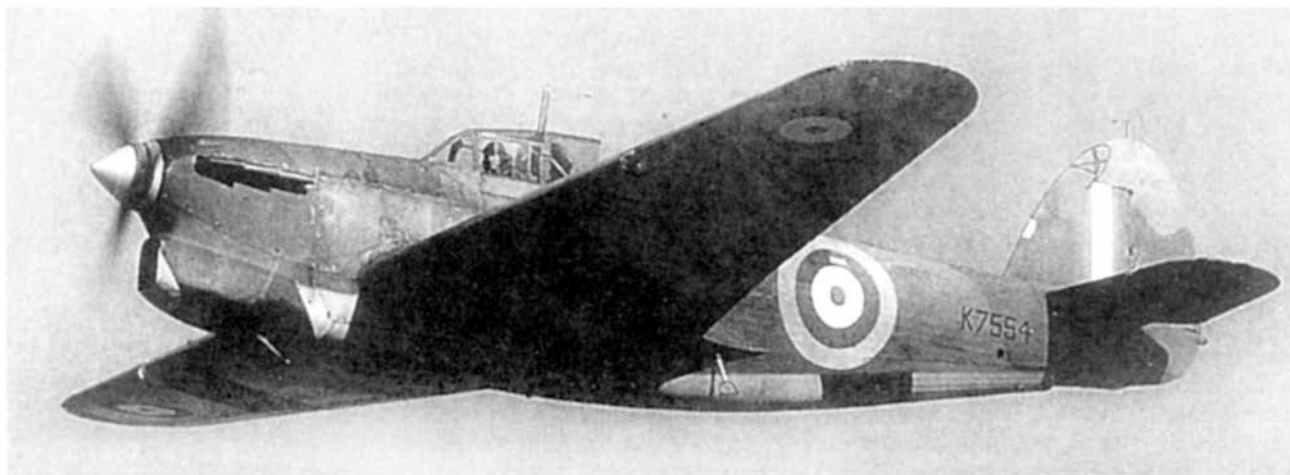
Так как площадь боковой поверхности фюзеляжа возросла, пришлось увеличить оперение. При этом киль приобрел более округлую форму.

Поскольку бомбардировщик должен был быть существенно тяжелее истребителя, площадь и размах крыла нарастили за счет центроплана. Размах стал 14,6 м против 12,2 м у «Харрикейна». Пулеметы из консолей крыла убрали. Так как стойки шасси закреплялись на увеличенном по размаху центроплане, то колея увеличилась.

Горячее размещалось в баках в центроплане. Запас его был больше, чем у «Харрикейна». При этом дальность полета увеличивалась по сравнению с истребителем примерно вдвое и должна была превысить 1500 км.

Первый опытный образец «Хенли» поднялся в воздух 10 марта 1937 г. Через пару месяцев его продемонстрировали на авиационном смотре в Хендоне. Испытания шли успешно, и ВВС запланировали заказать 350

«Хенли» в полете





**Буксировщик
мишеней «Хенли»
на аэродроме
Саттон-Бридж**

машин этого типа. Но постепенно военные начали пересматривать свои взгляды. Теперь ближний бомбардировщик виделся им двухмоторным, чтобы повысить тяговооруженность.

Встал вопрос: а что делать с «Хенли»? Его конкурент, делавшийся по тому же заданию фирмой «Фэйри» и представлявший собой модернизацию «Бэттла», был доработан в двухместный палубный истребитель «Фулмар». Для «Хенли» тоже нашли новую «профессию». Его решили использовать как быстроходный буксировщик мишеней-рукавов для тренировки летчиков-истребителей, воздушных стрелков и расчетов зенитной артиллерии.

Второй опытный образец «Хенли» изготовили именно в варианте буксировщика. При этом все вооружение ликвидировали. В задней кабине, где теперь сидел оператор, монтировалась лебедка с приводом от ветрянки, закрепленной на левом борту. Сами рукава укладывались в бывший бомбоотсек.

Поскольку заводы фирмы «Хокер» были загружены выпуском «Харрикейнов», серийное производство буксировщиков, названных «Хенли» Т.III, поручили компании «Глостер эйркрафт». Ей выдали заказ на 200 самолетов. «Глостер» тоже делала «Харрикейны», что давало возможность использовать унифицированные узлы, но имела кое-какие свободные мощности. К началу Второй мировой войны Королевские ВВС успели принять 122 самолета. Остальные сдали к началу 1940 г.

Покрашенные в яркую косую желто-черную полоску, чтобы никто не пальнул вместо рукава по буксировщику, «Хенли» усердно трудились в учебных частях и на полигонах. С выпущенным рукавом машина развивала скорость до 354 км/ч.

В наиболее тяжелое для Англии время, в августе–сентябре 1940 г., когда страна подвергалась массированным налетам германской авиации, возникла идея использовать эти самолеты в ПВО. Без бомб или буксировочного оборудования, с одним пилотом «Хенли» мало уступал в скорости «Харрикейну» и обладал неплохой маневренностью. Он вполне был способен перехватить вражеский бомбардировщик. Но вот беда — огневой мощи одного пулемета было, безусловно, мало. Поэтому идею отбросили и продолжали эксплуатировать машины по прямому назначению до конца 1942 г., после чего их стали списывать.

«Хотспэр» в значительной степени основывался на агрегатах «Хенли». Он воплощал концепцию «турельного» истребителя, которую во второй половине 30-х годов командование Королевских ВВС считало весьма перспективной. Сводилась она к тому, что самолет выполнялся двухместным. Функции членов экипажа разделялись: летчик сосредотачивался на пилотировании, а огонь вел стрелок. При этом последний мог поражать цели и не по курсу машины, что невозможно для одноместного истребителя, оружие которого закреплено неподвижно. Вы скажете, а в чем разница с обычным двухместным истребителем, которые строили еще в Первую мировую войну? А вот в чем. Во-первых, у старых двухместных машин неподвижное вооружение сохранялось, а турель сзади лишь дополняла его. У новых английских истребителей собирались оставить только одну подвижную установку. Во-вторых, требования к огневой мощи возросли. На турель намеревались поставить уже четыре пулемета. Вращать такую увесистую связку вручную нелегко, а скорость перемещения воздушной цели велика. Поэтому ставку сделали на турель



**Опытный образец
истребителя
«Хотспэр»**

фирмы «Боултон-Пол» с гидравлическим приводом. Эту большую и тяжелую установку можно было смонтировать только на довольно большом самолете.

«Хотспэр» был спроектирован в соответствии с требованиями задания F.9/35. Из семи выполненных по нему и представленных на конкурс проектов военные выбрали два — P.82 фирмы «Боултон-Пол» (будущий «Дифайэнт») и этот самый «Хотспэр» Кэмма. Осенью 1935 г. на обе машины оформили заказ опытных образцов.

Надо сказать, что внешне «Дифайэнт» и «Хотспэр» были весьма схожи. Оба — свободные монопланы с убирающимся шасси, оба — с моторами «Мерлин», турель одна и та же. Да и общая компоновка истребителей в целом совпадала.

От «Харрикейна» «Хотспэру» достались консоли крыла (металлического варианта с несущей обшивкой) с изъятых из них вооружением, шасси и двигатель. Центроплан был больше по размерам, чтобы получить увеличенные размах и площадь крыла, но они были меньше, чем у «Хенли».

Фюзеляж опять проектировался заново. Первоначально за турелью располагался большой гаргрот, позволявший ей в походном положении полностью вписываться в контуры фюзеляжа. Перед боем гаргрот должен был опускаться. Но позже от гаргрота отказались, и «Хотспэр» получил длинный узкий фюзеляж, высоту которого у хвоста делали больше, чем у «Хенли». Экранированная турель стояла за пилотской кабиной (совсем не похожей на кабину «Харрикейна») открыто и могла вращаться на 360°. Радиатор,

размещенный под двигателем, частично помогал обеспечить центровку с учетом тяжелой турели. Как у «Хенли», предусматривался один синхронный пулемет «Виккерс» под капотом мотора с левой стороны.

В передней части фюзеляж имел металлическую обшивку, в задней — обтягивался полотном. Полотняной была и обтяжка оперения, в целом заимствованного у «Хенли».

Шасси имело колею большую, чем у «Харрикейна», но меньшую, чем у «Хенли». Хвостовое колесо не убиралось.

Самолет проектировался под мотор «Мерлин» E, замененный позже «Мерлином» II. Он вращал двухшажный трехлопастный винт «Де Хэвилленд» с гидроуправлением.

«Боултон-Пол» значительно опередила конкурентов. Их P.82 поднялся в воздух 11 августа 1937 г., вскоре министерство авиации выдало заказ на серийный выпуск этого истребителя. А «Хотспэр» только был построен весной 1938 г. 14 июня летчик П. Льюкэс поднял его в воздух с аэродрома Бруклендс. Вместо турели стоял деревянный макет, разница в весе возмещалась балластом. Самолет Кэмма оказался немного легче «Дифайэнта» и имел максимальную скорость на 25 — 30 км/ч больше. В первом полете отказал триммер руля направления (разъединились тяги), но пилот благополучно посадил машину.

Позже макет турели демонтировали и оборудовали в задней кабине место для наблюдателя. Его закрыли новым остекленным фонарем. В таком виде самолет использовали для испытания разных вариантов щитков и аэродинамических тормозов, сконструированных в бюро «Хокер».

В августе 1939 г. «Хотспэр» облетали в Фарнборо, оценивая его управляемость. После этого он остался в RAE и применялся так же, как и на фирме. 12 февраля летчик Дэйви отправился опробовать новые щитки с изменяемым сопротивлением. Когда самолет выполнял длительное планирование, пилот убрал газ и мотор вдруг заглох. Запустить его вновь не удалось. Пришлось садиться с убраннным шасси на неровную площадку у деревни Йетли-Коммон. Пожара не было, летчик не пострадал, но самолет сочли поврежденным настолько, что ремонту он уже не подлежал. Так закончилась «карьера» единственного построенного «Хотспэра».

ПЕРВЫЕ БОИ

К началу Второй мировой войны из 600 заказанных истребителей фирма «Хокер» успела сдать 497. 18 эскадрилий «Харрикейнов» были полностью боееспособны, а еще три осваивали новую технику.

Вместе с частями британского экспедиционного корпуса во Францию отправили четыре эскадрильи «Харрикейнов»: 85, 87, 1 и 79-ю. 1-я и прибыла первой: она перелетела в Гавр 8 сентября. Британских летчиков разместили на различных аэродромах Северной

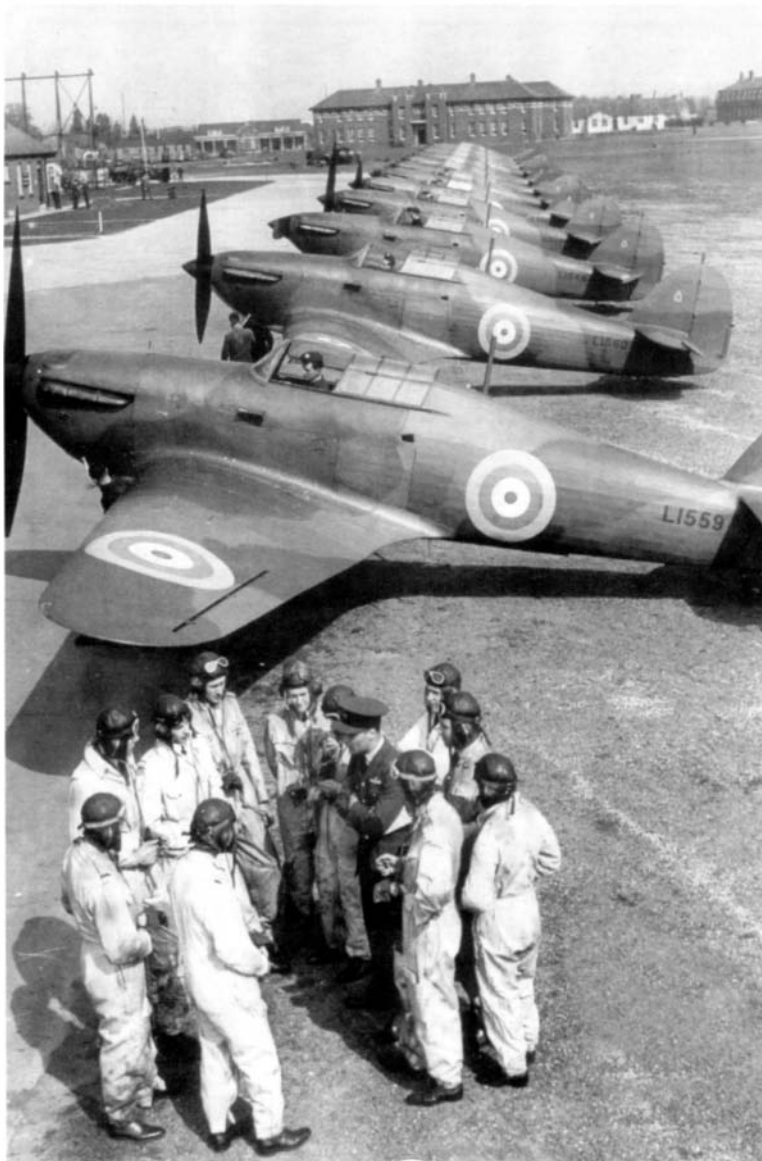
Франции. Почему для отправки во Францию выбрали «Харрикейн», а не более новый «Спитфайр»? По двум причинам. Во-первых, «Спитфайр» придерживали для обороны Англии; во-вторых, шасси истребителя Кэмма было куда надежнее при эксплуатации на неровных полевых площадках. У «Спитфайра» стойки шасси убирались по направлению к концам крыла, поэтому колея получалась уже. На разбеге при взлете и пробеге при посадке он раскачивался и мог зацепить концом крыла землю.



**«Харрикейны»
17-й эскадрильи
рассредоточены
по окраине лондон-
ского аэропорта
Кройдон,
3 сентября 1939 г.**



**Король Георг VI
посещает части
британских ВВС во
Франции, начало
декабря 1939 г.**



**«Харрикейны»
на аэродроме
Нортхолт**

Английские самолеты приступили к регулярному патрулированию прифронтовой зоны. В ходе «странной войны» активность обеих сторон была невелика. Авиация вела разведку, сбрасывая листовки. От воздушных боев старались уклониться. Первую победу на «Харрикейне» удалось одержать только 30 октября, почти через месяц после начала боевых действий. Пилот П. Маулд из 1-й эскадрильи перехватил в облаках над аэродромом Вассинкур три немецких бомбардировщика Do 17. Атака была для немцев неожиданной. Они не пытались уйти и не открыли огня. Лишь 2 ноября еще один «Дорнье» завалили «Харрикейны» 73-й эскадрильи.

В поисках противника английские пилоты залетали и на территорию Германии. 23 ноября лейтенант Плинстон сбил He 111 под Сарбрюккеном. Но в целом противники действовали вяло. К концу года на счету британских истребителей было лишь около 20 вражеских машин. Больших трудностей с эксплуатацией «Харрикейнов» не возникло. Наиболее часто сталкивались с отказами пулеметов. Проверка показала, что проблему создали снабженцы, отгрузившие на фронт патроны, отлежавшие на складах по 30 и более лет. Истребители первых серий постепенно заменялись на более новые или модернизировались установкой новых винтов, выхлопных патрубков и прочего. К новому, 1940 г. самолетов с пропеллерами «Уоттс» в частях почти не осталось.

Война подстегнула как серийное производство, так и процесс постепенного совершенствования истребителя. 6 октября 1939 г. «Хокер» сдала последний самолет из первого заказа в 600 «Харрикейнов». Сверх него министерство авиации еще в ноябре 1938 г. заказало еще 900 машин, из них 300 у «Хокера» и 600 у компании «Глостер». Завод «Глостер эйркрафт» в Брокворте выпустил первый «Харрикейн» в октябре 1939 г. 20 октября заводской испытатель поднял его в воздух. В последнем квартале 1939 г. ежемесячно в среднем собирали 64 самолета, в марте 1940 г. — 236! Этот уровень впоследствии держался до середины 1943 г. Немалый вклад внесло в него новое предприятие «Хокер» в Лэнгли. Из его цехов первый «Харрикейн» выкатился 27 октября 1939 г.

В Кингстоне с 81-го самолета второго заказа перешли на металлические крылья. Некоторое время старые и новые крылья делались параллельно, а с марта 1940 г. все три завода комплектовали истребители только металлическим крылом. Такие крылья изготовлялись в избытке, и ими заменяли старые в ходе капитального ремонта «Харрикейнов» ранних серий. С начала 1940 г. на истребители стали устанавливать винты-автоматы «Де Хевилленд» или «Ротол», улучшившие скороподъемность. Внесли и еще несколько небольших изменений. Мачта радиантенны теперь стала сужаться вверх, а сама антенна получила второй луч, идущий от стойки вниз. Все машины теперь комплектовались бронезащитой.

За период «странной войны» Королевским ВВС удалось существенно поднять свою мощь и в количественном, и в качественном отношении. Проверкой ее стали бои во Франции в мае—июне 1940 г.

БОИ ВО ФРАНЦИИ

10 мая немецкие войска перешли границы Нидерландов, Бельгии и Люксембурга и быстрым маршем двинулись в обход линии Мажино. Высокие темпы наступления обеспечивались активностью Люфтваффе, завоевавших господство в воздухе. Английские самолеты во Франции были разделены между двумя соединениями — авиацией экспедиционного корпуса и передовыми ударными воздушными силами. В первой в этот момент находились четыре эскадрильи «Харрикейнов» — 85, 87, 607 и 615-я (у нее оставалась примерно половина

мере из Англии — командование ВВС сочло, что отправка за рубеж такого количества летчиков и самолетов (к концу Французской кампании там воевало 13 эскадрилий одних «Харрикейнов») — до 40% по личному составу, просто опасна.

За первую неделю боев «Харрикейны» из авиации экспедиционного корпуса уничтожили в воздушных боях во Франции 60—70 самолетов противника, потеряв 22 своих. Немало машин немецкая авиация разбомбила на аэродромах, поврежденную технику при-

«Харрикейны» 85-й эскадрильи в Мервиле (Франция), май 1940 г.



старых бипланов «Гладиатор»). Ее усилили еще тремя — 3, 79 и 504-й. Передовые силы к двум имевшимся эскадрильям (1-й и 73-й) получили еще 501-ю. Последняя вступила в бой всего через час после прибытия, отразив налет примерно 40 бомбардировщиков He 111. Всего за этот день, 11 мая, летчики эскадрильи уничтожили два He 111, два тяжелых истребителя Bf 110 и два бомбардировщика Do 17; своих потерь не было. На следующий день бои стали еще ожесточеннее. На счет 501-й занесли семь He 111, три Do 17, по одному Bf 110 и Ju 88; эскадрилья потеряла двух летчиков.

Английские истребители сначала прикрывали попытку продвижения экспедиционного корпуса в Бельгию, а затем отступление к побережью Ла-Манша. Интенсивность полетов была очень велика. Приходилось сталкиваться с группами в 50—60 вражеских самолетов. В основном «Харрикейны» использовали для патрулирования у линии фронта и перехвата бомбардировщиков и разведчиков, но периодически их привлекали также к сопровождению легких бомбардировщиков «Бэттл» и «Бленхейм». Потери были очень велики, и они не восполнялись в должной

мере. Приходилось сжигать или просто бросать на оставляемых врагу площадках. Авиачасти постепенно теряли боеспособность, их отзывали или сливали вместе. На 17 мая могли сражаться только три эскадрильи. 21 мая остаткам авиации экспедиционного корпуса отдали приказ перелететь в Южную Англию и прикрывать войска во Франции оттуда.

Разбитый «Харрикейн» 501-й эскадрильи на поле под Седаном (Франция), май 1940 г.





**«Харрикейн»,
захваченный
немцами
в июне 1940 г.
во Франции**

**«Харрикейны»
73-й эскадрильи
над Францией,
1940 г.**

Для этой же цели у побережья сосредоточили части из глубины страны. К «Харрикейнам» присоединились и «Спитфайры». Они обеспечивали эвакуацию английских войск из Дюнкерка. Воздушные бои велись с переменным успехом, хотя иногда надолго англичан выпадали выдающиеся успехи. Сержант Баттерфилд за один день, 27 мая, сбил четыре вражеских самолета: Ju 88, Bf 110 и два Bf 109. Эвакуация длилась девять дней, и все это время истребители совершали по пять-шесть вылетов в сутки.

Передовые же воздушные силы воевали во Франции еще почти месяц. Они дислоцировались на восьми аэродромах к юго-востоку от Парижа, а истребители в основном сосредоточивались по небольшим площадкам у передовой. Они прикрывали войска и вместе с ними отступали на запад. К 15 июня почти все «Харрикейны» вышли из строя, и из Англии перебросили подкрепление — 17-ю и 242-ю эскадрильи. Они защищали Нант, Брест и Сен-Назер, откуда велась эвакуация. 17 июня летчикам отдали приказ возвращаться домой, но самолетов у них уже почти не было. Из-за нехватки запчастей и горючего немцы добились на аэродромах.

Всего англичане потеряли во Франции 261 «Харрикейн», из них примерно две трети поврежденных и брошенных или сожженных при отступлении. В операциях по прикрытию эвакуации из Дюнкерка потери составили 219 истребителей разных типов. Сумма приближалась к половине всего наличного парка истребительной авиации. Но потери техники можно было возместить, английские заводы к этому времени собирали до 400 истребителей в месяц. Куда хуже казалось то, что погибло более 200 летчиков, кадровых пилотов довоенной выучки.



СУДЬБА БЕЛЬГИЙСКИХ «ХАРРИКЕЙНОВ»

Бельгия в 1938 г. заказала 20 «Харрикейнов». К сентябрю следующего года прибыло только 15 машин, остальные в связи с началом войны реквизиовали британские ВВС. Это были истребители ранних серий с деревянными винтами «Уоттс», деревянными крыльями и вооружением из восьми пулеметов. Некоторые авторы указывают, что пулеметы монтировали уже в Бельгии, они были местного производства, типа «FN-Браунинг», и имели калибр 7,62 мм.

Купленные истребители передали 2-й эскадрилье 1-й группы 2-го полка, дислоцировавшегося на аэродроме Шаффен. Это были самые современные самолеты подобного назначения, имевшиеся тогда в бельгийской авиации.

Сразу после начала Второй мировой войны, 3 сентября, в Бельгии провели мобилизацию, а все вооруженные силы привели в боевую готовность. Истребители начали регулярно патрулировать приграничные районы, атакуя самолеты обеих воюющих сторон, заходящие в воздушное пространство страны. «Харрикейны» участвовали в патрулировании границы на востоке. Они имели ряд столкновений с немцами. В одном случае звено истребителей перехватило нарушивший границу немецкий двухмоторный бомбардировщик Do 17 и попыталось без стрельбы завести его на посадку. Однако стрелки с «Дорнье» открыли огонь, сбили один «Харрикейн» и повредили еще два. Бомбардировщик ушел на германскую территорию.

Памятуя эту неудачу, 12 марта 1940 г. бельгийские «Харрикейны», встретив такой же

Do 17, сразу его атаковали. Сбить не смогли, но вывели из строя один мотор. «Немец» развернулся и потихоньку пополз домой. 19 апреля истребители вынудили к посадке под Брюсселем трехмоторный пассажирский самолет Ju 52/3m, уклонившийся от предписанного курса. Машину обыскали, но ничего не нашли и разрешили улететь в Кельн. Лишь после войны выяснилось, что пилот не ошибся курсом — экипажу приказали сфотографировать укрепления в районе Льежа.

Один из первых «Харрикейнов», поступивших в Бельгию, май 1939 г.



В ходе патрулирования 6 мая 1940 г. три бельгийских «Харрикейна» заблудились и оказались во Франции. Два вернулись обратно, а у третьего кончился бензин, и он сел возле Сен-Омера. Сержанта-летчика французы сначала арестовали, но потомпустили, заправили истребитель и разрешили лететь обратно в Бельгию.

К моменту нападения немцев в строю эскадрильи числилось 11 «Харрикейнов». По-

Бельгийские «Харрикейны» в сентябре 1939 г.





Подбитый бельгийский «Харрикейн» вернулся после боя с немецким бомбардировщиком Do 17. До вторжения осталась неделя

лучив от разведки сведения о возможном развитии событий, командование ВВС приказало рассредоточить технику. 10 мая немецкая авиация нанесла удары по всем бельгийским аэродромам. Везде их ждали пустые стоянки. Но Шаффен стал исключением! В три часа утра отсюда тоже собирались эвакуировать самолеты, на них запустили двигатели, но плотный туман помешал взлету. А примерно через полтора часа пожаловали незваные гости. Полсотни бомбардировщиков He 111 атаковали площадку. Они сбросили бомбы и обстреляли цель из пулеметов. Эскадрилья бельгийских истребителей «Гладиатор»



Бельгийский «Харрикейн» из 2-й эскадрильи № 2-го полка, май 1940 г.

Единственный «Харрикейн» бельгийской постройки, попавший в строевую часть до вторжения немцев



успела подняться в воздух, но в бой не вступила и улетела на назначенный ей аэродром. «Харрикейны» в это время были выстроены в линейку, ожидая команды: летчики в кабинах, техники у самолетов.

Взлететь смогли лишь двое. В третий на разбеге врезался такой же разбежавшийся «Гладиатор», которому прострелили крышку. Капитан Ван дер Хове набрал высоту и атаковал один из «Хейнкелей». К нему присоединился «Гладиатор», но летчику последнего не повезло — его подбил стрелок бомбардировщика. В общем, сбить бельгийцы никого не смогли, но смешали строй «Хейнкелей» и не дали им сделать второй заход.

Все уцелевшие к вечеру первого дня бельгийские истребители расположились на аэродроме Ле Кюло. О действиях «Харрикейнов» на второй день боев ничего не известно. 16 мая вся уцелевшая техника ВВС Бельгии была переброшена во Францию. Но ни одного «Харрикейна» среди нее не было.

Английских истребителей у бельгийцев должно было быть больше. В апреле (по другим данным — в мае) 1939 г. бельгийские военные приобрели в Англии лицензию, по которой фирма «Авьонс Фэйри» (филиал британской компании «Фэйри») должна была построить еще 80 «Харрикейнов». Они должны были отличаться вооружением из четырех 12,7-мм пулеметов «FN-Браунинг», размещенных в центроплане.

«Авьонс Фэйри» успела сдать ВВС около дюжины машин с моторами «Мерлин» III, но с вооружением из восьми пулеметов. Производство усовершенствованной модификации с четырьмя 12,7-мм пулеметами начали. Завод собрал три таких самолета (из них на одном не было мотора), но они не принимали участия в боевых действиях.

В НОРВЕГИИ

К цифрам, приведенным ранее, следует приплюсовать потери, понесенные в Норвегии. 8 апреля 1940 г. немцы начали операцию «Везерюбунг» — захват Дании и Норвегии. Первая сдалась быстро, практически не оказав сопротивления. Зато во второй немцам пришлось повозиться. Норвежские войска, поддержанные союзниками, англичанами и французами, заняли оборону в северной части страны. Английские и французские войска высадились в Намсосе и Альданснесе. Им удалось довольно серьезно потрепать горных егерей генерала Дитля и оттеснить их к шведской границе.

Англичане, в числе прочего, помогли авиацией. Сначала в Северную Норвегию на авианосце «Глориз» перебросили 263-ю эскадрилью бипланов «Гладиатор». Они успешно боролись с бомбардировщиками и гидросамолетами противника, но тягаться с «Мессершмиттами» им было трудно. Однако ни одного из них не сбили в воздушном бою. К 28 апреля все «Гладиаторы» уничтожили на земле.

Но 22 мая пополненная и получившая новые самолеты 263-я эскадрилья вернулась в Норвегию. А вместе с ней авианосец «Глори-

эс» привез 46-ю эскадрилью «Харрикейнов». Истребители взлетели с палубы корабля и сели в Бардусоссе под Нарвиком. «Харрикейны» и «Гладиаторы» защищали порт в Нарвике. 28 мая, спустя два дня после посадки на аэродроме Бардусосс, на счет эскадрильи записали первый самолет противника — бомбардировщик Ju 88. В тот же день истребители расстреляли на воде две четырехмоторные летающие лодки Do 26, высаживавшие десант. Всего две английских эскадрильи претендовали на 36 уничтоженных вражеских самолетов.

Но Норвегию удержать не удалось, и 7 июня 46-й эскадрилье приказали самолеты сжечь, а личному составу грузиться на суда. Вопреки приказу, пилоты пошли на риск. Не имея никакого специального оборудования и опыта посадок на палубу, все они благополучно сели на «Глориз». Но их храбрость оказалась бесполезной — на пуги домой авианосец напоролся на немецкие корабли и был потоплен. Вместе с ним ушли на дно все самолеты и почти все летчики эскадрильи. Только двоих — командира эскадрильи Кросса и лейтенанта Джеймсона — обнаружило и подобрало торговое судно.

ПРОТИВНИК НОМЕР ОДИН

Можно назвать много причин больших потерь британской авиации в первых крупных операциях войны. Но одна из них — недостатки «Харрикейна», самого массового тогда английского истребителя. В небе Франции и Норвегии он столкнулся с немецким монопланом «Мессершмитт» Bf 109E, и выяснилось, что во многих отношениях он уступает своему противнику. Непосредственно перед наступлением немцев во Франции англичанам достался немецкий истребитель. 2 мая Bf 109E из-за небольшой неполадки приземлился в Амьене, где дислоцировалась 1-я эскадрилья Королевских ВВС. Уже через два дня трофей перегнали в Боскомб-Даун и подвергли тщательным испытаниям.

«Немец» оказался быстрее почти во всем диапазоне высот; лишь около 4500 м он почти сравнялся с «Харрикейном». Bf 109E легко уходил на пикирование, причем его двигатель с непосредственным впрыском топлива, в отличие от «Мерлина» с поплав-

ковым карбюратором, не давал сбоев при отрицательных перегрузках. Немцы провоцировали английских летчиков на выполнение «горки» или вход в пикирование, при этом поплавок срабатывал как при переполнении камеры и перекрывал подачу бензина.

Пушечное вооружение, которым обладали некоторые «Мессершмитты», позволяло открывать огонь с больших дистанций. Слабая броня «Харрикейна» не выдерживала даже попадания немецких пуль калибра 7,9 мм, не говоря о 13-мм пулях и 20-мм снарядах. Единственно, чем мог похвастаться английский истребитель, — малым радиусом разворота (за счет меньшей нагрузки на крыло), что оставляло возможность боя на горизонталях.

Но о том, чтобы снять «Харрикейн» с производства и полностью заменить его, скажем, более совершенным «Спитфайром», в обстановке лета 1940 г. и речи не могло быть. Нарушение налаженного массового производства в условиях резкой нехватки самолетов каза-



лось безумием. Наоборот, назначенный главой специально образованного министерства авиационной промышленности лорд Бивербрук отнес эту машину к числу пяти приоритетных типов, на которые делался особый упор. Оставались два возможных подхо-

да: модернизировать истребитель и изменить тактику его применения. Были использованы оба, но времени у англичан оказалось немного — немцы начали воздушное наступление на Британские острова, названное позднее «битвой за Англию».

«БИТВА ЗА АНГЛИЮ»

Довольно неудачно закончив кампанию во Франции, командование Королевских ВВС предприняло энергичные усилия по повышению боеспособности истребительной авиации. Пополнялись старые и формировались новые эскадрильи. Для этих целей пришлось изъять все машины из консервации, с ремонта и из вспомогательных подразделений. Этот процесс нарушил планы замены «Харрикейнов» первых серий более современными. В мае 1940 г. предполагалось полностью убрать из строевых частей самолеты с двухлопастными винтами и полотняной обтяжкой крыльев. Но именно это старье и выгребли со складов взамен потерянных во Франции истребителей.

Однако за счет четкой работы заводов достаточно быстро удалось выправить положение. На 16 августа в строю оставалось всего

20 машин со старыми крыльями и 15 — с винтами «Уоттс».

«Харрикейн» оставался самым массовым английским истребителем. В начале июля в состав Истребительного командования входили 28 эскадрилий на этих самолетах. Второе место занимал «Спитфайр» — 17 эскадрилий. Но следует учесть, что все части на «Харрикейнах» были полностью боеспособны, а на «Спитфайрах» две эскадрильи занимались испытательной работой, а еще четыре только-только освоили новую технику. Из числа пилотов, летавших на истребителях Кэмма, 72% уже получили боевой опыт (на «Спитфайрах» — только 26%). Только восемь аэродромов могли полноценно использоваться для базирования более придирчивых к качеству площадок самолетов фирмы «Супермарин». «Харрикейн», менее прихот-



ливый и к площадкам, и к оборудованию ремонтных мастерских, мог размещаться практически везде.

Большая часть «Харрикейнов» прикрывала район Лондона и юго-запад Англии. 17 эскадрилий входили в 11-ю группу вице-маршала авиации Парка. Они базировались на 12 аэродромах. У вице-маршала Ли-Мэллори, командовавшего 12-й группой, имелось только три эскадрильи «Харрикейнов», каждая на своей площадке. Им была поручена ПВО Средней Англии. За север Англии и Шотландию отвечал вице-маршал Сол, располагавший восемью (чуть позже девятью) эскадрильями на семи базах.

Еще с начала июня 1940 г. самолеты Люфтваффе начали атаковать британские суда в Ла-Манше, а затем наведываться в воздушное пространство над портами Южной Анг-

лии. Немцы действовали большими группами по 40 – 50 бомбардировщиков с примерно таким же количеством истребителей сопровождения. Прежде чем английские ВВС создали четкую систему быстрого подъема под-

«Харрикейны» 601-й эскадрильи готовят к боевому вылету



«Харрикейн» из 32-й эскадрильи на аэродроме Уэнли



601-я эскадрилья взлетает по тревоге



**Самолеты 501-й
эскадрильи
поднимаются
в воздух**



**Укладка лент
в патронные ящики
пулеметов**

**«Харрикейн»,
поврежденный
во время
немецкого налета**

креплений по тревоге, зачастую такому мощному соединению противостояло лишь по полдюжине патрульных истребителей, уже израсходовавших значительную часть горючего.

Противнику удалось потопить торговые суда общим тоннажем 40 000 т, но полностью прервать движение караванов они не смогли. Английские истребители сбили 186 вражеских самолетов. При этом было потеряно 46 «Харрикейнов» и 32 «Спитфайра» (28 летчиков спаслись).

Но это было лишь прелюдией к настоящему сражению. Командование Люфтваффе по приказу фюрера готовило операцию «Адлерангрифф» — массированный удар по Великобритании. Основной целью операции являлась подготовка к высадке десантов на острова. В качестве первого шага планировалось вывести из строя Королевские воздушные силы. Целями стали аэродромы, командные пункты, радиолокационные станции, авиазаводы.



«Адлерангрифф» был пушен в ход во второй половине дня 13 августа 1940 г., с опозданием на три дня из-за погодных условий. С этого момента немцы и отсчитывают «битву за Англию». Британские же источники начинают с 8 августа, когда произошли крупные бои над конвоями у острова Уайт.

На эту дату Истребительное командование располагало 720 самолетами. «Харрикейны», «Спитфайры» и все прочие среди них соотносились как 5:3:1. Им противостояли три воздушных флота немцев — 2, 3 и 5-й, общей численностью 2700 машин, из них 970 истребителей (при боеспособности 80–90%).

Так вот, если отсчитывать дату по-английски, то первые выстрелы в «битве за Англию» сделали именно «Харрикейны». 8 августа день начался с того, что группа пикировщиков Ju 87 в сопровождении истребителей Bf 109 и Bf 110С появилась у острова Уайт, намереваясь сбросить бомбы на шедший у берега конвой. Немецкие самолеты засекла одна из береговых радиолокационных станций. Наперерез противнику взлетела эскадрилья «Харрикейнов» из Уэстхэмпетта. Над конвоем она атаковала немцев. За «Харрикейнами» к месту боя прибыли «Спитфайры», немцы тоже пустили в ход солидное подкрепление. В итоге только с английской стороны в схватке участвовали пять эскадрилий. В этот же день самолеты Люфтваффе крупными силами бомбили порт в Дувре и еще один конвой в устье Темзы. Немудрено, что англичане считают 8-е днем начала «битвы за Англию». Тем более что с этого момента все крупные удары сопровождалась попытками подавить систему ПВО — разрушить РЛС и взлетно-посадочные полосы аэродромов истребителей. 12 августа налетам подверглись наиболее важные РЛС на южном и юго-восточном побережье и крупные аэродромы в графстве Кент. Одна станция была уничтожена и четыре повреждены, три аэродрома работали вполсилы.

Сочтя это достаточным успехом, Геринг начал «Адлерангрифф». Целями днем стали аэродромы, ночью — заводы. Первый день, 13 августа, не принес немцам существенных успехов. Избранные для первого удара объекты находились в глубине страны, и своевременно поднятые в воздух истребители изрядно потрепали врага. Немцы потеряли 47 машин, англичане — 13. Часть целей в облаках вообще не нашли, с других аэродромов самолеты успели подняться в воздух. Из заводов пострадало лишь одно предприятие в Кэстл-Бромвиче, собиравшее «Спитфайры».



**Принц Кентский
беседует с летным
составом 601-й
эскадрильи**

15-го Герингу удалось организовать одновременный удар всех трех воздушных флотов. Около одиннадцати утра налетам подверглись передовые аэродромы. Затем крупные соединения бомбардировщиков двинулись на намеченные им цели. Их встретили английские истребители; началась настоящая мясорубка, продолжавшаяся до середины сентября. В боях подчас участвовало одновременно до 200 самолетов.

Учтя опыт прошлого, Королевские ВВС старались использовать «Харрикейны» и «Спитфайры» совместно. Первые прорывались к бомбардировщикам, вторые — связывали боем эскорт. Инициатором такой тактики стал Дуглас Бадер, в то время командир 242-й эскадрильи. Он считал, что надо вы-

**Вернувшись
после боя**



**Командир 242-й
эскадрильи
Дуглас Бадер**



пускать истребители крупными соединениями из расчета эскадрилью «Спитфайров» на две-три эскадрильи «Харрикейнов». Эскадрильи должны были эшелонироваться по высоте, на самом верху располагались «Спитфайры». Атаку требовалось начинать с обязательным превышением над противником, разгоняясь на снижении.

Идею поддержал вице-маршал авиации Парк, командир 11-й группы. Он дал в подчинение Бадеру крыло из двух эскадрилий «Харрикейнов» и одной — «Спитфайров». 7 сентября это крыло впервые провело координированную атаку на соединение не-

**Механик работает с
мотором «Мерлин»
на одном из аэро-
дромов Англии**



мецких бомбардировщиков. Результат — 20 сбитых самолетов противника.

Правда, оказалось, что огневая мощь «Харрикейна» маловата для уверенного уничтожения немецких бомбардировщиков He 111, Do 17 и новейшего Ju 88, живучих и обладавших неплохой бронезащитой. С пикировщиком Ju 87В английский истребитель справлялся достаточно легко, так же как и с двухмоторным истребителем Bf 110С, если «замотать» его на горизонталях и не лезть под огонь передних 20-мм пушек. А вот Bf 109Е был опасным противником. После нескольких первых дней «битвы» немцы стали выпускать группы Bf 109Е для «расчистки» воздуха перед очередным налетом. Они в первую очередь старались подловить английские машины на взлете и посадке или на стоянках. Немецкие бомбардировщики поспешно оснащались дополнительными пулеметами и листами брони.

Обе стороны несли огромные потери. Истребительное командование за день в среднем теряло полную эскадрилью «Харрикейнов», два десятка машин. Непрерывные налеты следовали один за другим, изматывая личный состав. Пилоты ели и отдыхали возле своих машин, пока заливали бензин и укладывали патронные ленты. Эскадрилья могла держать самолеты в воздухе, сменяясь, до 12–15 часов в день. На взлет по тревоге ей давали 10 минут. На практике укладывались и в пять.

Заводы не успевали восполнять потери. «Харрикейны» гибли не только в воздухе, но и на земле. 16 августа группа Ju 88 накрыла бомбами ангары 8-й части обслуживания (по-нашему — авиарембазы) в Брайз-Нортоне. Сгорело 28 истребителей. Ударам подвергались и стоянки авиазаводов. Пополнение техникой частично обеспечивалось за счет того, что бои шли над своей землей. Специальные команды оперативно разыскивали и вывозили поврежденные самолеты. Живучий «Харрикейн» ремонтировался довольно легко, и некоторые истребители успевали вновь вступить в строй. Из летных школ и учебных частей выгребали курсантов вместе с инструкторами. Боевое дежурство несли летчики-испытатели исследовательских центров и заводов, часть из них направили в строевые эскадрильи.

Самые ожесточенные бои шли с 26 августа по 6 сентября. За эти 12 дней англичане потеряли 134 «Харрикейна» (примерно семь эскадрилий полного состава). При этом 35 пилотов погибли, 60 — попали в госпитали. Премьер-министр Черчилль спал, не разде-



Летчики отдыхают между полетами, даже не сняв спасательных жилетов

ваясь, в штабном бункере Истребительно-го командования, где на огромном экране планшетики наносили обстановку в небе над всей страной. Горели английские города, под руинами находили свою смерть тысячи людей. И, поднимаясь в воздух, пилотам некогда было думать о недостатках «Харрикейна». Враг был рядом, он пришел жечь и убивать, и ответом ему были пулеметные очереди истребителей.

Британские летчики, защищая свою родину, проявляли настоящий героизм. Лей-

тенант Дж. Николсон, дважды раненный и обожженный, не покинул свою горящую машину, пока не рассчитался с неожиданно атаковавшим его Bf 110. Только после того, как немецкий истребитель в пламени завалился вниз, Николсон раскрыл свой парашют. Его, правда, чуть не подстрелили свои же ополченцы, охотившиеся за приземлявшимися пилотами Люфтваффе, но все кончилось благополучно. Выздоровев, он получил высшую награду страны — Крест Виктории. Погиб он позже...

«Харрикейн» I, сохранившийся до наших дней



**Летчики 303-й
эскадрильи после
боевого вылета
на аэродроме
Нортхолт,
октябрь 1940 г.**



Немцы несли еще большие потери, чем англичане. Шлагонка — кто раньше выдохнется. С 7 сентября интенсивность налетов начала спадать. Последним всплеском стали атаки на район Лондона 7–15 сентября. Немецких самолетов стало гораздо меньше, и Истребительное командование стало поднимать на перехват целые эскадрильи и крылья (полки). 17 сентября Гитлер отменил высадку на Британские острова. Немецкое «воздушное наступление» провалилось. Неудивительно, вот итог только одного дня 15 сентября: немцы потеряли 56 машин, англичане — 15 «Харрикейнов» и 11 «Спитфайров». Люфтваффе перешли в основном на ночные налеты на города Англии.

Британская же истребительная авиация не только приобрела неоценимый опыт, но и выросла качественно и количественно. К концу сентября она имела 35 эскадрилий «Харрикейнов».

Напоследок к «битве» присоединились итальянцы. Муссолини послал на помощь Гитлеру экспедиционный авиакорпус; его самолеты приземлились в Бельгии. 11 ноября итальянцы отправились в налет днем, десять бомбардировщиков BR.20 шли в сопровождении четырех десятков истребителей-бипланов CR.42. Их встретили три эскадрильи «Харрикейнов» — 46, 249 и 257-я. Противник потерял семь бомбардировщиков и четыре истребителя плюс два немецких «Мессершмитта», случайно «подвернувшихся под руку».

«Битва за Англию» действительно являлась колоссальным воздушным сражением. В ней было уничтожено 2648 самолетов обе-

их сторон. «Харрикейны» сбили 57% всех немецких машин, в том числе 272 Bf 109. Семь из семнадцати лучших асов «битвы» летали на «Харрикейнах». В истории останутся Дуглас Бадер, одноногий командир эскадрильи, южноафриканец Малан, закончивший войну с 38 победами, и другие.

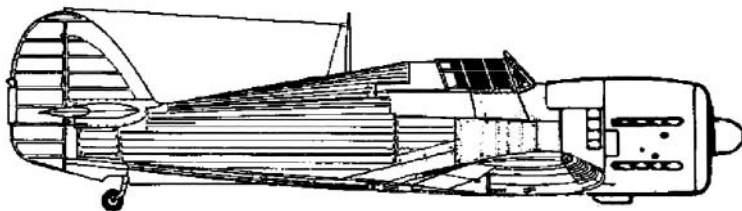
Англичане умеют создавать легенды. Одна из них — о леди Мак-Роберт. Три ее сына служили в одной и той же 94-й эскадрилье, которую немцы растрепали за месяц. Все трое погибли. Женщина сделала красивый жест: продав свое поместье, на все деньги она купила истребители, так, чтобы хватило на всю эскадрилью. Три «Харрикейна» были именными. Эскадрилья повоевала в Европе, затем в Африке и закончила свой путь где-то в Бирме. Самолеты были другие, личный состав тоже во многом уже сменился. В 1946 г. комэск получил приказ вернуться в Англию для расформирования. Прибыв на родину, летчики подали командованию петицию. Они просили разрешить изменить маршрут перелета, чтобы пролететь над домом родственницы, у которой стала приживалкой леди Мак-Роберт. Бензин и масло пилоты брались оплатить из своего кармана. Наверху нашелся умный человек, который согласился с новым маршрутом и денег с эскадрильи не потребовал. Истребители прошли над домом в парадном строю, а с шедшего в хвосте колонны транспортника сбросили на парашюте подарок — ящик индийского чая.

Можно сказать, что именно «Харрикейн» внес в то время наибольший вклад в победу в воздухе. «Битва за Англию» стала его «звездным часом».

ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ

Завершение «битвы за Англию» позволило вновь обратить внимание на недостатки «Харрикейна». По-прежнему отказаться от серийного выпуска этой машины казалось невозможным, но можно было выделить ресурсы для ее модернизации. Она шла по двум основным направлениям — совершенствование мотоустановки и усиление вооружения.

Еще в 1939 г. «Хокер» начала работы по поиску альтернативных двигателей для своего истребителя. Правда, тогда думали не столько о повышении летных данных, сколько об уязвимости британской авиамоторной промышленности. Машины слишком многих типов осна-

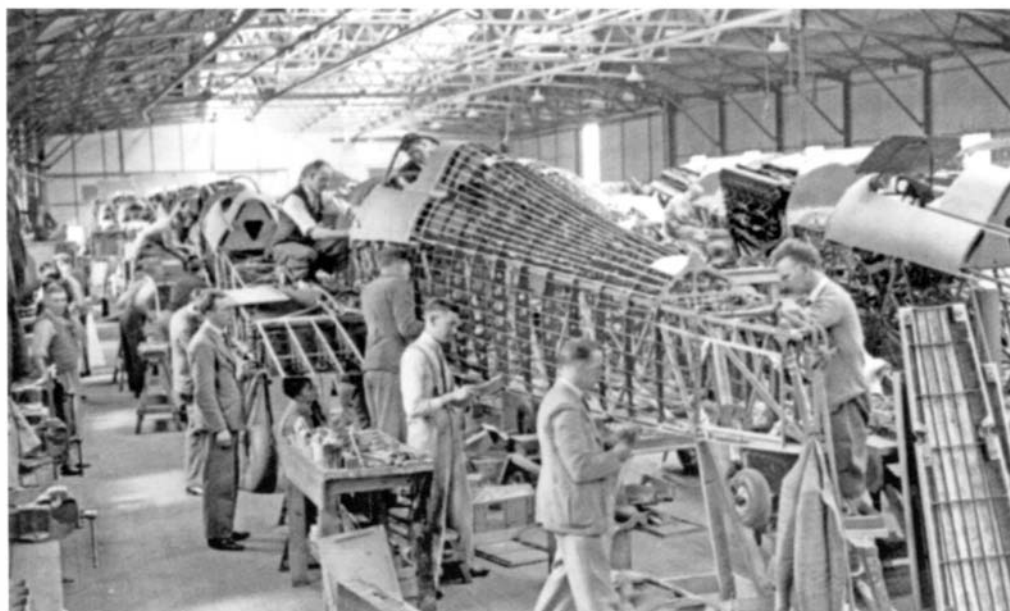


щались двигателями «Мерлин». Мощный удар по заводам компании «Роллс-Ройс» мог оставить Королевские ВВС без истребителей и, частично, без бомбардировщиков. Сотрудники Сиднея Кэмма выполнили проекты установки

**Проект
«Харрикейна»
с мотором «Дэггер»**



**Один из
истребителей
257-й эскадрильи
готовят к вылету
на аэродроме
Колтишелл,
зима 1941/42 г.**



**Сборка
«Харрикейнов»
на заводе**

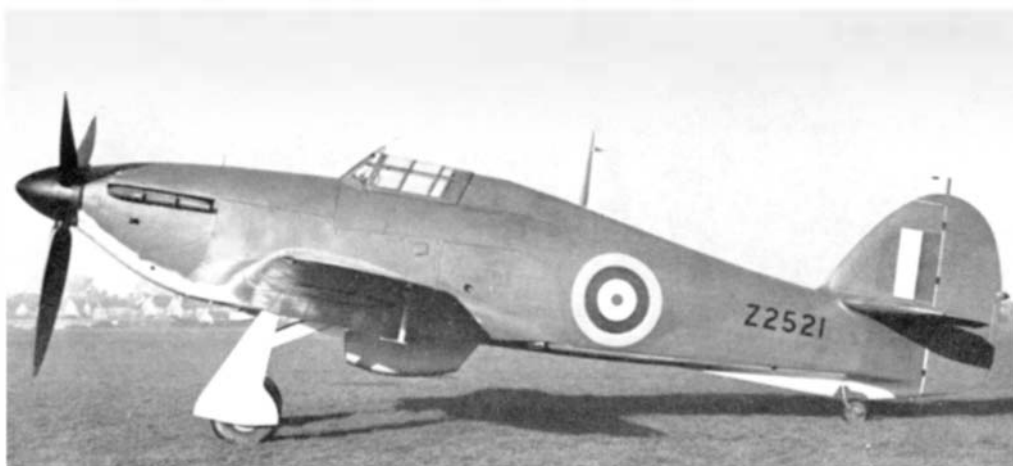


Летчики 257-й эскадрильи у «Харрикейна» на аэродроме Хонайли, весна 1942 г.

на «Харрикейн» 24-цилиндрового H-образного двигателя Нэпир «Дэггер» (955 л.с.), 14-цилиндрового звездообразного «Геркулеса» (1400 л.с.) фирмы «Бристоль», а позднее и новейшего мотора «Роллс-Ройс» — «Гриффона» (он тогда еще не имел названия и развивал 1720 л.с.).



Командир 135-й эскадрильи Кэри у своего «Харрикейна» IIA, весна 1941 г.



«Харрикейн» IIA 2-й серии

Но основным путем все-таки остались попытки замены двигателя «Мерлин» III на усовершенствованные модели того же provenного мотора. Самым перспективным выглядел «Мерлин» XX с двухступенчатым нагнетателем, развивавшим тогда 1185 л.с. При практически тех же габаритах и незначительном увеличении веса он сулил существенное улучшение скоростных качеств, особенно на средних и больших высотах. Такое сочетание позволяло без снижения темпов производства несколько поднять данные истребителя. Но надо было дорабатывать систему охлаждения: «двадцатка» заливалась не чистым «гликолем», а смесью его с дистиллированной водой в соотношении 30:70.

«Мерлин» XX впервые облетали на «Харрикейне» 11 июня 1940 г. В полете удалось достичь скорости 565 км/ч. Серийные машины в это время давали не более 515 — 530 км/ч. После ряда доработок (изменили радиатор, увеличили зеркало заднего обзора и добавили кое-что из оборудования) вес несколько возрос, и максимальная скорость упала до 560 км/ч. Новая модификация, названная «Харрикейн» II, очень быстро пошла в серию: уже в начале сентября 1940 г. все истребители, сходявшие с конвейера в Лэнгли, оснащались «Мерлином» XX. Через два месяца после израсходования запаса старых моторов на выпуск модификации II перешли другие заводы.

4 сентября британские ВВС приняли первые «Харрикейны» II. Их получила 111-я эскадрилья. Машины официально именовались «Харрикейн» IIA серия I и несли вооружение из восьми пулеметов. Однако это было явлением временным, связанным с нехваткой пулеметов «Браунинг». Еще в начале 1940 г. был создан проект оснащения «Харри-



**«Харрикейн»
IВ/Тгор
с подвесными
баками**

кейна» 12 пулеметами. Еще две пары разместили в консолях, значительно ближе к концам крыла. Это потребовало изменения каркаса, вспомогательные лонжероны частично были вырезаны.

Тем не менее и самолеты серии 2 сохранили старое вооружение. Зато фюзеляж был усилен так, что его можно было в будущем стыковать с новым усиленным же крылом. На поздних машинах серии 2 фюзеляж также несколько удлинили, создав небольшое пространство перед кабиной. Серия 2 фактически являлась переходной к модификации IВ, которую начали выпускать в Лэнгли в ноябре 1940 г. Она была вооружена 12 пулеметами и имела замки и топливную проводку для использования подвесных баков. Такие баки емкостью 166 л придумали сперва для перегонки самолетов на большие расстояния. Впервые они были опробованы в полете в мае 1940 г. Затем конструкцию усилили так, чтобы истребитель с баками мог маневрировать в бою, а еще позже сделали сбрасывающимися.

Существенно позже на модификации IВ появилась бомбовая подвеска. По мере насыщения британских ВВС «Спитфайрами» «Харрикейны» начали оттесняться на второстепенные театры военных действий и на роль самолета непосредственной поддержки. Для эффективных действий по наземным целям потребовался другой ассортимент вооружения, в первую очередь бомбы. В апреле 1941 г. в Боскомб-Дауне испытали «Харрикейн» I, под крыльями которого висели две бомбы по 113 кг. Министерство авиации одобрило эту попытку превратить «Харрикейн» в истребитель-бомбардировщик. Конструкторы Кэмма спроектировали подобную подвеску для модификации IВ. Чтобы упрятать в крыло балки бомбодержателей и тросовую проводку к замкам, пришлось снять четыре пулемета — по два крайних из каждого крыла. Самолет успешно испытали в мае 1941 г. Впоследствии часть машин действительно переоборудовали подобным образом, но большинство последующих получили усовершенствованный вариант подвески — с сохранением всех 12 пулеметов.



**«Харрикейн» II
с подвешенными
бомбами**

**Опытное
бомбометание
с малой высоты**



**Подвеска бомбы
под крылом**



С февраля 1941 г. самолеты типа ПВ выпускались и в тропическом варианте («Харрикейн» ПВ/Тгор) с дополнительными воздушными фильтрами. С этой модификации начал производство еще один завод — предприятие фирмы «Остин моторс» в Лонгбридже.

Следующим шагом в совершенствовании «Харрикейна» стало вооружение самолета пушками. Работы в этой области начались еще до войны. Первым такое предложение внес Кэмм еще в 1936 г. Когда в конце 1938 г. британские военные собрались купить лицензию на 20-мм авиапушку, решено было опробовать швейцарскую «Эрликон» и французскую «Испано». Для отстрела в воздухе министерство авиации заказало фир-

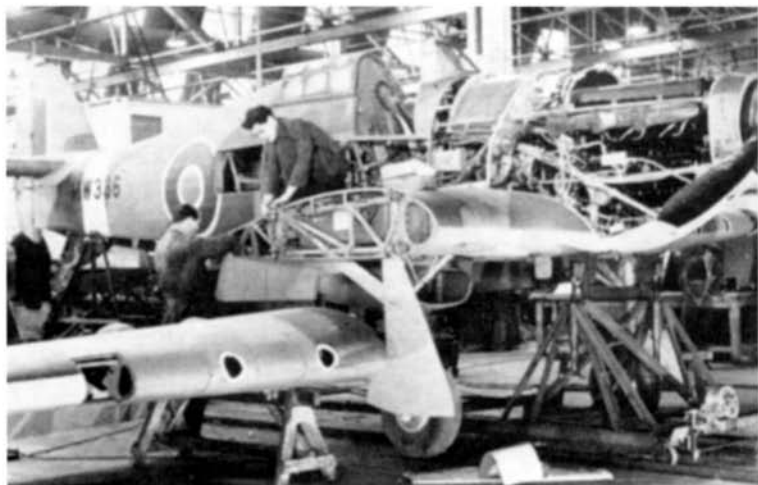
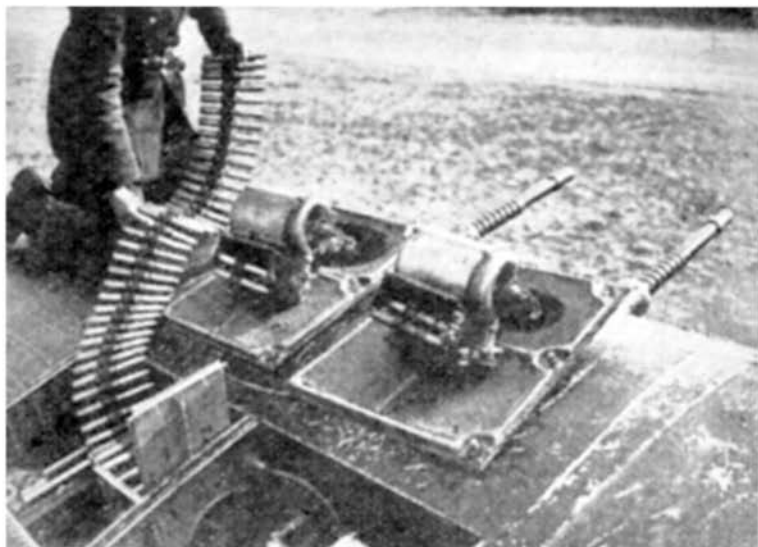
**«Харрикейн» IIА/Тгор, переделанный
заводом «Роллс-Ройс» из «Харрикейн» I,
на аэродроме Кано в Нигерии,
сентябрь 1941 г.**



ме «Хокер» «Харрикейн» с двумя пушками «Эрликон» — по одной в каждом крыле. Эту машину подняли в воздух 24 мая 1939 г. Под пушечное вооружение переделали истребитель ранней серии с мотором «Мерлин» II и двухлопастным винтом. Все пулеметы сняли; усилили крепление стрелкового прицела. При взлетном весе, равном 2803 кг, максимальная скорость была около 485 км/ч. После заводских испытаний самолет передали в центр ААЕЕ в Мартлшем-Хисе. Эту машину считали просто летающим стендом — по бытовавшему тогда мнению, «Харрикейн» был слишком легок, чтобы нести пушечное вооружение.

В дни «битвы за Англию» об этих экспериментах вспомнили. Теперь на «Харрикейны» решили поставить сразу четыре пушки. Проект подготовили в мае 1940 г. Это опять был экспериментальный вариант, предназначенный для того, чтобы проверить, а выдержит ли истребитель отдачу четырех орудий. Фирме разрешили использовать один из истребителей «Харрикейн» I, прибывших в Лэнгли на ремонт, — у него были искорежены консоли. Для самолета сделали новые крылья, в которые упрятали пушки со старыми магазинами-барабанами. 7 июня 1940 г. Р. Рейнелл оторвал эту машину от взлетной полосы в Лэнгли. Самолет весил 3376 кг, и скорость упала до 467 км/ч; но следует учесть, что это был уже потрепанный истребитель с изношенным мотором. За дюжиной полетов в Лэнгли последовал отстрел пушек на земле и в воздухе на полигоне в Боскомб-Дауне, и уже 19 августа боевая 151-я эскадрилья приняла машину на войсковые испытания. Документальных свидетельств участия пушечного «Харрикейна» в воздушных боях, увы, не сохранилось.

Ободренная успехом, в ноябре «Хокер» получила разрешение забрать с ремонтных баз 30 комплектов поврежденных крыльев. В мастерских фирмы их кустарно переделали под пушечное вооружение и смонтировали на выходящих из ремонта истребителях. Первый из них взлетел 5 декабря. Это были разношерстные машины разных заводов



Вверху: Подготовка «Харрикейна» ИС к боевому вылету

В центре: Укладка лент к пушкам «Испано»

Внизу: Сборка «Харрикейна» ИС на заводе в Лэнгли



**Поздний
«Харрикейн» IIC
с подвесными
баками.
Камуфляж –
«пустынный»**

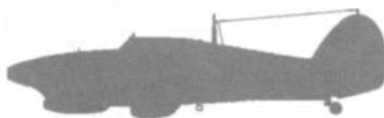
и разных серий. Все они получили пушки с магазинным питанием, винты Ротол RX.5/5 и элероны с металлической обшивкой. Чтобы уменьшить вес, сократили запас горючего. На первых трех самолетах зафиксировали максимальную скорость около 470 км/ч.

Но крыльев в итоге сделали больше, чем требовалось для ремонтируемых машин. Их стали ставить на новые «Харрикейны» II. Первый такой истребитель, который облетал пилот Сет-Смит 6 февраля 1941 г., и стал считаться опытным образцом пушечной модификации IIC. На нем устанавливались пушки не с барабанным, а с ленточным питанием по типу установки, спроектированной для нового истребителя «Тайфун». В феврале три полукустарных «Харрикейна» IIC прибыли в Боскомб-Даун для прохождения испытаний. При весе около 3680 кг скорость удержалась на приличном уровне – около 540 км/ч (за счет большей мощности мотора «Мерлин» XX). Даже с тропическим фильтром (при весе 3755 кг) она не опускалась ниже 515 км/ч. В серии максимальная скорость впоследствии колебалась в пределах 4% в зависимости от

уровня квалификации бригад сборщиков. После ремонта скорость обычно падала, хотя бывали случаи, что она даже возрастала.

С мая 1941 г. в Лэнгли началось настоящее серийное производство модификации IIC. В следующем месяце новые машины стали поступать в строевые части. Несколько первых месяцев из-за нехватки механизмов подачи впережку собирали самолеты то с магазинным, то с ленточным питанием пушек, а далее – только с ленточным. При этом оказалось, что вторая схема не только обеспечивает больший боезапас, но и менее склонна к замерзанию на высоте. Машины типа IIC активно применялись на различных театрах боевых действий.

Уже в октябре – декабре 1941 г. на «двойках» разных вариантов летали 57 эскадрилий в метрополии и еще 25 на других театрах. При этом учитывались части только собственно британских ВВС. Две трети машин за рубежом оснащались тропическими фильтрами. В различных частях применялись либо только «Харрикейны» IIC, либо смесь пушечных и пулеметных истребителей.



НЕ ТОЛЬКО БРИТАНЦЫ

В рядах Королевских ВВС сражались не только жители Великобритании. Все британские доминионы имели собственные военно-воздушные силы, финансировавшиеся из их бюджета. Они, кстати, тоже именовались Королевскими, поскольку главой государства во всех доминионах считался английский король. Для них все расходы оплачивал соответствующий доминион. Канадские, австралийские, южноафриканские, новозеландские эскадрильи действовали на разных фронтах. Но никто не препятствовал уроженцам доминионов и колоний (если они были белыми, разумеется) поступать на службу в авиацию метрополии.

Кроме этого существовал совместный план Британского содружества, предусматривавший подготовку летных и технических кадров вдали от фронта, в тех же самых доминионах. Часть обученных там пилотов поступала в так называемые «инфильтрационные» эскадрильи Королевских ВВС. Технику для них покупала метрополия, она же платила личному составу и обеспечивала всевозможное снабжение. А вот летный и технический состав прибывал из-за границы. Как правило, в этих эскадрильях служила и какая-то доля уроженцев Британских островов.

Кроме того, в ряды Королевских ВВС принимали и иностранцев-волонтеров. Многие из них прибыли из стран, захваченных Гитлером. Больше всего было поляков. Среди них встречались и летчики польских ВВС, разными способами добравшиеся до Англии, и

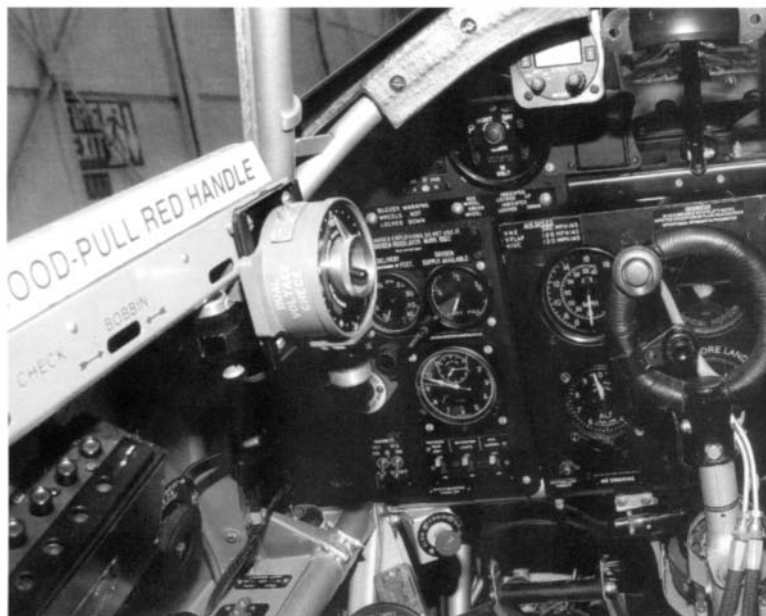
эмигранты, прошедшие обучение уже в английских летных школах. Кое-кто из них успел послужить во французской авиации и освоить тамошние «мораны», «блоки», «девуатины» и «кодроны». Первую польскую эскадрилью (у англичан она числилась 302-й, а поляки именовали ее «Познанской») начали формировать 17 июля 1940 г. Командиром назначили англичанина Дж. Сэтчелла. Да и летный состав не полностью состоял из поляков, их разбавили опытными пилотами Королевских ВВС.

Получила эскадрилья «Харрикейны» I; полный их комплект, 20 самолетов, собрали к 14 августа. Подобные машины должны были поступить на вооружение ВВС Польши осенью 1939 г., но помешало начало войны: самолеты прибыть не успели. Однако документацию на них заказчикам частично уже направили. Во всяком случае, одну инструкцию по пилотированию «Харрикейна» красноармейцы в сентябре нашли на одном из польских аэродромов. Так что кое-что польские летчики о новом истребителе знали. Тем не менее от привычного родного Р.11С английский самолет отличался очень сильно и по данным, и по технике пилотирования.

«Харрикейны» несли обычные опознавательные знаки и коды британских ВВС, но поляки добавили к этому маленькие польские опознавательные знаки — «шаховницы», нарисованные на левом борту у козырька пилотской кабины. Позднее такая практика стала традиционной для всех национальных эскадрилий.

**«Харрикейн» 312-й
(чехословацкой)
эскадрильи**





**Кабина
«Харрикейна»
выпуска августа
1940 г.**

Уже к 16 августа дюжину наиболее подготовленных пилотов допустили к боевому дежурству. Истребители патрулировали над участком восточного побережья от Гримсби до Скарборо. Основной целью для вражеских бомбардировщиков на нем был порт Гуль. Именно вблизи этого города над морем 20 августа Сэтчелл открыл боевой счет своей эскадрильи, уничтожив Ju 88A-1. На следующий день три «Харрикейна» атаковали группу таких же машин. Им удалось разбить строй, заставить противника поспешно сбросить бомбы и повредить два самолета.

В августе начали собирать вторую польскую эскадрилью, 303-ю (тоже на «Харрикейнах»). Уже 30 августа при перелете на передовой аэродром Сент-Олбэнс первая шестерка летчиков столкнулась с группой немецких самолетов. В последовавшем бою Л. Паскевия сбил бомбардировщик Do 17. На следующий день отряд вновь подняли в воздух — над Дувром снова шел бой. После него полякам записали шесть сбитых «Мессершмиттов»; потерь они не имели.

Обе польские эскадрильи активно участвовали в «битве за Англию». Так, 26 сентября 303-я эскадрилья уничтожила дюжину самолетов врага — девять бомбардировщиков He 111 и три истребителя Bf 109E. Эта часть оказалась вообще самой результативной — с конца августа до начала октября на ее счету 115 машин, в то время как 302-я уничтожила только 16.

В ноябре 1940 г. начали воевать еще две польские эскадрильи — 306-я и 308-я. Посте-

пенно их количество дошло до девяти, считая учебную 317-ю. Постепенно все они перевооружались более современными истребителями. Последней их сдала в марте 1944 г. 318-я эскадрилья, дислоцировавшаяся в то время в Египте.

Из чехов и словаков в Англии собрали четыре эскадрильи. Одна из них была бомбардировочной, созданную последней 313-ю сразу укомплектовали «Спитфайрами». А вот еще две повоевали на «Харрикейнах». 310-ю эскадрилью начали формировать в Даксфорде 12 июля 1940 г. Она получила «Харрикейны» I. Чуть более месяца спустя, 17 августа, она достигла боевой готовности. В первый бой летчики 310-й вступили поблизости от Хорнчерча 26 августа. Атаковав группу бомбардировщиков Do 17, они сбили три самолета. Через пять дней эскадрилья достигла еще большего успеха — шесть машин врага были уничтожены и еще две отнесли к категории «вероятных» побед. Эта часть с честью прошла через всю «битву за Англию», входя в состав сил ПВО, прикрывавших Лондон. В марте 1941 г. 310-ю эскадрилью перевооружили «Харрикейнами» II, а летом того же года — «Спитфайрами».

В сентябре 1940 г. в Даксфорде стали собирать вторую чехословацкую истребительную эскадрилью, 312-ю. Она тоже получила «Харрикейны». 312-я эскадрилья достигла стадии боеготовности 2 октября, далее она прикрывала с воздуха Ливерпуль, базируясь на аэродроме Спик. Первый самолет противника, бомбардировщик Ju 88, три «Харрикейна» сбили 8 октября. Эту чехословацкую эскадрилью перевооружили на «Спитфайры» в начале 1942 г.

Но самый результативный чешский летчик, Й. Франтишек, служил в польской 303-й эскадрилье. До своей гибели при вынужденной посадке 8 октября 1940 г. он успел одержать 17 побед.

Надо сказать, что все пилоты из оккупированных стран сильно рисковали, летая над территорией, занятой противником. Дело в том, что немцы не считали их военнопленными, а рассматривали как партизан с соответствующими последствиями.

Еще до того как США вступили во Вторую мировую войну, американцы начали сражаться в Европе в английской форме. Первоначально их собирали в 609-й эскадрилье, укомплектованной канадцами. Поскольку участие американцев в войне не афишировали, то их часто за канадцев и выдавали. На это были определенные основания, поскольку

ку большинство из них проходило через рекрутские пункты в Канаде. Когда американцев стало больше, сформировали особую 71-ю истребительную эскадрилью, получившую название «Иглз» («Орлы»). Ее начали собирать на аэродроме Черч-Фентон 19 сентября 1940 г. Первоначально и самолеты ей хотели дать американские — Брюстер «Буффало», но реально в ноябре эскадрилья получила «Харрикейны» I. А вот командиром назначили англичанина У. Черчилля (он был Уолтер, а не Уинстон, и родственником премьера не являлся).

С 5 февраля 1941 г. 71-я приступила к патрулированию района к северу от своей базы, но столкновений с противником не имела. В апреле «орлов» перебросили на юг, разместив в Мартлшем-Хис. Уже 17 апреля имел место первый бой, но ни одна сторона потерь не понесла. Лишь 15 мая летчику К. Александру удалось сбить первого немца — истребитель Bf 109.

За день до этого в Киртоне начали формировать вторую американскую эскадрилью, 121-ю. Ею тоже командовал англичанин, Р. Пауэлл. Эскадрилья получила уже порядком потрепанные «Харрикейны» I. Эту часть бросили в бой 21 июля. Она прикрывала с воздуха порт в Гулле и сопровождала у побережья конвои судов. 8 августа летчики Эднер и Муни открыли боевой счет части, сбив бомбардировщик Ju 88.

71-ю эскадрилью к этому времени перевооружили на истребители модификации IIВ и

дали ей другого командира — skuадрон-лидера Вудхауза. Она патрулировала над Ла-Маншем и совершала рейды на противоположный берег пролива. Летчики эскадрильи начали довольно быстро пополняли свой боевой счет. Так, 2 июля Вудхауз сбил в районе Лилля Bf 109.

1 августа 1941 г. приступили к формированию в Колтишелле третьей американской эскадрильи, 133-й. Она сразу же была укомплектована «двойками». В бой ее направили в конце сентября, а в начале ноября перевели в Северную Ирландию. При перелете четыре машины совершили вынужденные посадки на острове Мэн; их летчики погибли. Название «Орлы» применялось ко всем трем американским эскадрильям.

С августа 1941 г. американцев начали пересаживать на «Спитфайры». Порядок был тот же, что и при формировании. Первой стала 71-я эскадрилья; 121-я последовала за ней в ноябре. Дольше всех «Харрикейны» эксплуатировала 133-я. В мае 1942 г. ее перевели в Южную Англию, на аэродром Биггин-Хилл. Оттуда истребители стали летать на французский берег. Ходили на сопровождение бомбардировщиков и самостоятельно на охоту за самолетами, поездами и автомобилями.

Последней крупной операцией, в которой участвовали «Харрикейны» с американскими пилотами, стал десант в Дьеппе в июле 1942 г. Это была своего рода разведка боем. Десантники захватили город и порт, уничтожили все важные для противника объекты и эва-

Летчики 71-й (американской) эскадрильи перед «Харрикейном»





**«Харрикейн» из
335-й (греческой)
эскадрильи призем-
ляется на площадку
в Западной
пустыне, 1942 г.**

куировались. В поддержке рейда задействовали один отряд 133-й эскадрильи, которым командовал Д. Блэйксли. Он дислоцировался на передовом аэродроме Лаймпн. В первом же вылете летчик Бейкер сбил FW 190! Трудно сказать, чего здесь было больше — умения или везения. Старичок «Харрикейн» и «Фокке-Вульф» — новинка германского самолетостроения — очень сильно отличались по своим возможностям. Скорее всего, Бейкеру просто повезло. Но в следующем вылете флайт-лейтенант Бреттелл сбил еще одну такую же машину! Так что, наверное, рано было списывать «Харрикейн» со счетов... Блэйксли добавил к этому и бомбардировщик Do 217. Всего под Дьеппом отряд сделал четыре боевых вылета. Вскоре всю 133-ю эскадрилью опять собрали вместе и начали перевооружать «Спитфайрами». Больше американцы на «Харрикейнах» не летали.

Когда немцы оккупировали Грецию, остатки греческой авиации перелетели сначала на

Кипр, а оттуда в Египет. Там из пилотов, летавших ранее на «Гладиаторах» и P.24, в октябре 1941 г. сформировали истребительную эскадрилью. Она сначала именовалась 361-й, а затем стала 335-й. Командовал ею К. Варварессос. Эскадрилья сначала передали восемь «Харрикейнов» I, а в ноябре добавили еще девять. Переучивание завершилось в январе 1942 г., после чего 335-ю разместили в Хелуане на берегу Нила.

В тылу эскадрилья пробыла недолго, ее перебросили на фронт в Западную пустыню. Часть базировалась на разных аэродромах, сменила старые машины на новые, типа ПВ, участвовала в сражении под Эль-Аламейном.

В феврале 1943 г. появилась вторая греческая эскадрилья, 336-я. Ее тоже сначала вооружили «Харрикейнами». Эти машины эксплуатировались греками до апреля 1944 г., когда 336-я получила «Спитфайры». 335-я эскадрилья перешла на такие же истребители на три месяца раньше.

НОЧНАЯ ЖАТВА

Хотя официально «Харрикейн» продолжал считаться дневным истребителем, на практике в этом качестве его теперь применяли мало — уж слишком велика была разница в скорости и скороподъемности с «Мессершмиттами» и появившимися позже «Фокке-Вульфами». Зато «Харрикейн» освоил множество других «профессий» — ночного истребителя, дневного и ночного истребителя-бомбардировщика и штурмовика, ближнего разведчика и спасательного самолета. Это обусловило продолжение массового производства самолета даже в условиях постоянного совершенствования истребительной авиации противника.

Огромные потери в ходе «битвы за Англию» вынудили немцев перейти в основном к ночным налетам бомбардировщиков. Интенсивность их оказалась немногим меньше, чем у дневных. С 7 сентября по 13 ноября британская система ПВО зафиксировала более 12 000 самолетов-вылетов. За это время на Лондон упало более 13 000 т фугасных бомб и примерно миллион «зажигалок». За сентябрь и октябрь в городе погибло около 13 000 человек и 20 000 было ранено. В ходе крупных налетов над британской столицей появились соединения численностью от 150 до 300 машин. А в известном налете на Ковентри в ночь на 15 ноября участвовало 437 бомбардировщиков.

Налеты отбивали зенитчики, которым помогали прожектористы и аэростатные команды. Задействовали и истребители. Ночных истребителей специальной постройки у англичан еще не имелось, радиолокационные станции были тяжелы и громоздки.

В воздух стали поднимать проверенные «Харрикейны». Бомбардировщики в темноте летели без сопровождения, так что опасности столкнуться с «Мессершмиттами» не было. А для того, чтобы догнать, например, He 111H, скорости «Харрикейна» вполне хватало. Кроме того, эта машина была проще на взлете и посадке, чем неустойчивый из-за малой колеи «Спитфайр».

Никакого специального оборудования для поиска вражеских самолетов не устанавливали. Собранные в части ночников машины отличались только небольшими щитками, прикрывавшими от пилота выхлопные патрубки — против ослепления, и окраской в черный цвет. По ночам летали «двойки» всех вариантов — А, В, С.

Для летчиков-истребителей полеты во тьме были в новинку. До войны их этому практически не учили. Истребители воевали только днем и при хорошей погоде. Здесь же все совсем другое: вокруг темнота, только тускло светятся приборы. Найти ориентиры внизу при полной светомаскировке можно только при свете луны. Пришлось тренировать пилотов в навигации, одиночных и групповых полетах в лунные и безлунные ночи. Позже к этому добавили еще и маневрирование в строю.

Первоначально тактика действий выглядела так. Истребители поднимались в воздух парами и должны были осуществлять патрулирование на определенных позициях — линиях. Эти линии кодировались буквами (А, В, С...) и обозначались на местности световыми сигналами, объединенными в группы, отстоявшие на 10 миль друг от друга. Высота патрулирования обычно задавалась 3000 — 3500 м. Истребители



**Ночной истребитель
«Харрикейн» IIC**

должны были двигаться вдоль линии вперед-назад в пределах отведенного участка.

Но на практике самолеты часто плутали. Единственным прибором, который мог использовать пилот, являлся не очень точный магнитный компас. Сигналы на земле с высоты можно было различить лишь в хорошую погоду. По воспоминаниям летчиков, в темную ночь над облаками или туманом через час-полтора только очень хороший пилот мог более-менее точно сказать, где находится.

Ведомый шел за хвостом ведущего, ориентируясь по вспышкам выхлопов. Примерно с 400 м они становились невидимыми, поэтому требовалось точно держать дистанцию.

Делали попытки засекать положение машины по радиопередачам. Несколько наземных станций одновременно определяли направление на истребитель, но эта схема оказалась сложной и ненадежной. Радиокompаса на «Харрикейне» не имелось, и сам летчик не мог засечь направление на радиомаяк или мощную работающую станцию.

Это сильно сказывалось при возвращении с патрулирования, когда шли по компасу и расчету времени. Но если пилот ошибался в своем первоначальном местонахождении, то и тщательное выдерживание курса не спасало его от возможности оказаться черт знает где. Поэтому ныряли под облака, снижались до земли в надежде обнаружить хоть один знакомый ориентир. Несмотря на светомаскировку, к моменту возвращения истребителей обязательно зажигали аэродромные огни (в виде двух рядов парафиновых ламп — фактически больших свечек), а кое-где обозначали посадочные площадки направленными вверх прожекторными лучами. Летчики имели приказ садиться на первом же обнаруженном аэродроме.

Найти в небе немецкий самолет тоже было нелегко. В темноте обзору мешало толстое бронестекло и переплеты фонаря. Если противник все-таки появлялся в поле зрения, довольно трудно было определить расстояние до него и направление его движения. Стрелковый прицел имел подсветку, но яркие метки слепили пилота на фоне темноты.

Летчики предпочитали наблюдать за действиями прожектористов. Когда им удавалось захватить бомбардировщик лучом, истребитель получал возможность атаковать. Но иногда и сам «Харрикейн» попадал в луч, слепивший пилота. Другим распространенным вариантом было слежение с высоты. Бомбардировщик на фоне горящего города

вырисовывался черным силуэтом. Тут его и обстреливали.

Эффективность при столь ненадежной тактике оказалась соответствующей. По английским данным, во время ночных налетов на Лондон удалось сбить 81 самолет, но только восемь из них были уничтожены истребителями. Даже случаи атак были достаточно редки. Известный впоследствии английский ас Р. Бьюмонт осенью 1941 г. служил в 87-й эскадрилье, «Харрикейны» которой занимались ночной охотой над городами Англии. За пять месяцев ему всего несколько раз удавалось найти вражеские самолеты; дважды он открывал огонь. В обоих случаях это были бомбардировщики Ju 88А. Никаких следов своей стрельбы летчик не увидел, но за рекой Северн отметки немецких машин на экранах наземных РЛС исчезли. В результате Бьюмонта их засчитали как «вероятно уничтоженные». Но в той же эскадрилье отмечен и бесспорный случай: летчик Смолвуд во время налета немцев на Бристоль увидел внизу движущиеся огни. Он спикировал вниз и обнаружил группу бомбардировщиков He 111, идущую с включенными синими строевыми огнями. Атака оказалась успешной, один из немецких самолетов упал в пригороде.

Сами англичане в ночных полетах потеряли существенно больше машин. Кто-то разбился на посадке, кто-то заблудился, сжег бензин и выпрыгнул с парашютом. Бывали и случаи столкновения с тросами аэростатов заграждения.

Позже истребители стали наводить по радио на основании данных наземных РЛС или наблюдательных постов. Но здесь проблемой стала низкая надежность стоявших на «Харрикейнах» радиостанций TR.9: они имели малую дальность работы и сильно страдали от атмосферных помех. Летчик истребителя мог получить сообщение с земли, но не всегда мог на него ответить.

С начала 1941 г. стали летать группами вместе с двухмоторными истребителями, несущими бортовые радиолокаторы. Они искали врага, а атаквали все вместе. Рубежи перехвата вынесли за пределы Англии, в море или даже к побережью Франции. К концу 1941 г. ночные налеты немцев ослабли, а ПВО Великобритании пополнилась новыми типами ночных истребителей.

«Харрикейны» с мая 1941 г. работали и вместе со специальными поисковыми самолетами — летающими прожекторами. Это были средние бомбардировщики «Бостон» («Хэвок») без вооружения, но с РЛС для по-



иска и мощным прожектором для подсветки цели. Такой вариант «Хэвока» назывался «Турбинлайт». «Хэвок» искал самолет противника и наводил на него «Харрикейн».

Первый отряд «Турбинлайтов», именовавшийся Частью подсветки воздушных целей, а затем 1422-м отрядом, сформировали в Хестоне в мае 1941 г. Он занимался выработкой тактики боевого применения «летающих прожекторов». «Турбинлайт» летал вместе с одним или двумя «Харрикейнами».

К декабрю того же года появились еще девять (по другим данным — десять) подобных отрядов. Фактически это были звенья — по три машины в каждом. Но реальность боевой практики разошлась с теоретическими выкладками. Истребители зачастую не могли найти в ночном небе сам «Турбинлайт», им не помогала даже помощь офицеров наведения с земли, ибо на «Харрикейне» не имелось никаких навигационных средств посерьезнее, чем обычный магнитный компас. А искать «Турбинлайт» приходилось постоянно, поскольку он принадлежал другой части и стартовал с другого аэродрома. Даже белые полосы вдоль задней кромки крыльев, ярко выделяющиеся на черном фоне, не помогали.

В сентябре 1942 г. ситуацию попробовали изменить, объединив «прожектора» и истребители. Из прежних отрядов сделали эскадрильи: в каждой — отряд «Турбинлайтов» и отряд «Харрикейнов». Но к этому времени Королевские ВВС начали получать новые двухмоторные ночные истребители «Бофайтер» и «Москито», которые могли сами и искать, и стрелять. В январе 1943 г. «прожекторные» эскадрильи распустили.

Постепенно «Харрикейны» были вытеснены из ночных частей ПВО более совершенными истребителями, оснащенными собственными РЛС.

Наряду с оборонительными ночными истребителями-перехватчиками, применялись «Харрикейны»-«интрадеры», охотники-блокировщики, специализировавшиеся на ночных атаках на бомбардировщики, возвращающиеся домой. Они подстерегали вражеских «бомберов» у самых аэродромов и били как в воздухе, так и на земле пулеметным и пушечным огнем, а позже и мелкими бомбами. Обычно они вылетали лунными ночами. «Интрадеры» внешне выглядели так же, как и ночные истребители, но, как правило, имели бомбодержатели. При дальних полетах на них вешали дополнительные баки. В нескольких случаях «интрадеры» являлись «поводырями» для более крупных машин. Они отыскивали цели и маркировали их светящимися бомбами.

«Интрадеры» совершали налеты и на аэродромы вражеских истребителей. Так, 7 мая 1941 г. был атакован аэродром Мэпертю под Шербуром, где базировались Bf 109. В лунном свете были хорошо видны ангары и стоянки самолетов. «Харрикейны» построились в колонну и стали заходить на цель один за другим. Немцы включили прожектора и открыли огонь из малокалиберных автоматических зенитных пушек. Прежде чем уйти, истребители обстреляли прожектора и зенитные батареи, а затем рассыпались в разные стороны. На обратном пути они еще спикировали на торпедный катер и выпустили по нему остаток патронов.

Покрашенные в черный цвет ночные «Харрикейны» ИС 87-й эскадрильи ведет ее командир Д. Смолвуд, зима 1941/42 г.

В НЕБЕ ГРЕЦИИ И ЮГОСЛАВИИ

10 июня 1940 г. Италия вступила во Вторую мировую войну; ее войска перешли французскую границу и приняли участие в захвате ряда районов на юге страны. Тем самым итальянцы оказались в состоянии войны не только с Францией, но и с Великобританией. Однако Муссолини этого показалось мало. 28 октября Италия предъявила Греции ультиматум, предлагая капитулировать и впустить на свою территорию оккупационные войска. Греки ультиматум отвергли и оказали сопротивление захватчикам. Им удалось остановить итальянские войска, двигавшиеся с территории Албании. Греческая авиация действовала довольно успешно, несмотря на численное превосходство противника. Греции оказала помощь Великобритания, отправившая в эту страну экспедиционный корпус, которому придали ряд авиачастей под общим командованием вице-маршала авиации Дж. д'Альбиака. С баз в Египте туда перебросили бомбардировщики «Веллингтон» и «Бленхейм» и истребители «Гладиатор». Они стали существенным подспорьем для ВВС Греции, понесших в боях существенные потери.

«Гладиаторы» успешно боролись с итальянскими бомбардировщиками и такими же устаревшими истребителями-бипланами CR.32 и CR.42, но им трудно было сражаться с монопланами C.200 и G.50. Поэтому в январе 1941 г. из Египта дополнительно отправили 33-ю эскадрилью, имевшую 15 «Харрикейнов». Командовал ею skuадрон-лидер Райли. Эскадрилья была укомплектована опытными летчиками, прошедшими школу боев в Северной Африке. Эту часть разместили на аэродроме Янина.

**«Харрикейн» I
из 33-й эскадрильи
в Греции**



Немного позже из Египта перелетела 112-я эскадрилья, имевшая смешанный состав из бипланов «Гладиатор» и монопланов «Харрикейн».

Одновременно «Харрикейны» доставили для перевооружения уже находившейся в Греции 80-й эскадрилья, летавшей до сих пор на «Гладиаторах». Как раз летчики этой части провели первый в небе Греции воздушный бой с участием «Харрикейнов». Это произошло 20 января. Шесть английских истребителей атаковали четыре итальянских, пытавшихся прорваться к группе бомбардировщиков «Бленхейм». В итоге всех четырех итальянцев сбили, но они успели все-таки повредить два бомбардировщика.

23 января итальянским пилотам повезло немного больше. Девятка «Бленхеймов» отправилась бомбить аэродром Валлона. Их сопровождало такое же число «Харрикейнов» из 33-й и 80-й эскадрилий. На подходе к цели их перехватили 13 бипланов CR.42. В последовавшей схватке итальянцы повредили пять бомбардировщиков; два из них потом разбились при вынужденной посадке. Англичане заявили об уничтожении семи вражеских истребителей, но реально сбили только два.

Далее воздушные бои шли постоянно, греческая армия перешла в наступление и погнала итальянцев обратно в Албанию. В марте 80-ю эскадрилью отвели с фронта для полного переучивания на «Харрикейны». В 112-й, наоборот, сосредоточили «Гладиаторы».

Муссолини запросил помощи у Гитлера и получил ее. Фюрер распорядился подготовить план вторжения в Югославию и Грецию. Он получил название «Марита». Союзниками при нападении на эти страны должны были стать Венгрия, Болгария и, разумеется, Италия.

У югославов имелись свои «Харрикейны». По соглашению, заключенному в 1938 г., «Хокер» поставляла в эту страну 12 «Харрикейнов» I и разрешала их выпуск на заводах «Рогожарский» и «Змай» в Белграде. Первый из купленных самолетов прибыл 15 декабря 1938 г. Это был типичный истребитель первых серий с деревянным винтом и крыльями, обтянутыми полотном. Такие и собирались строить в Югославии.

Освоение производства затянулось, и югославские ВВС купили еще 12 машин в Англии. Они уже имели моторы «Мерлин» IV, винты изменяемого шага и металличе-

кую обшивку крыльев. К моменту нападения немцев на Югославию из 60 заказанных самолетов «Змай» успел изготовить 20, а «Рогожарский» из 40 — ни одного. В Югославии один «Харрикейн» переоборудовали под немецкий двигатель DB 601A. Эта машина проходила испытания с начала 1941 г. и, по отзывам летчиков, превосходила стандартные; ее дальнейшая судьба неизвестна.

Всего в строю югославских ВВС на 6 апреля, в день нападения Германии, находилось 38 «Харрикейнов». Они состояли на вооружении трех групп: 52-й (15 машин) в составе 2-го полка в Книче, 33-й (13 самолетов) и 34-й (семь), обе размещались в Босанском Александроваче и входили в 4-й полк. В последней группе одна эскадрилья, 108-я, летала на «Харрикейнах», а другая, 107-я, на IK-2 местного производства. Еще три «Харрикейна» числились в учебной эскадрилье в Мостаре.

Английские истребители уже были неплохо освоены югославскими летчиками. К моменту нападения немцев они даже получили некоторый боевой опыт, поскольку с начала итало-греческой войны патрулировали границы. 14 декабря 1940 г. один из «Харрикейнов» 4-го полка вынудил к посадке греческий разведчик Hs 126, вошедший в воздушное пространство Югославии. Самолет и его экипаж интернировали. Позже таким же образом приземлили и несколько итальянских машин.

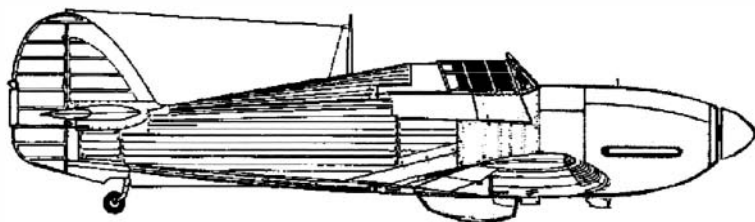
Ни один из аэродромов, на которых базировались югославские «Харрикейны», не попал под первые удары Люфтваффе утром 6 апреля. Первыми вступили в бой учебные машины; пилотируемые инструкторами, они приняли участие в отражении налета итальянских бомбардировщиков Z.1007bis на Мостар. На следующий день они же атаковали группы Ju 88 над Сараево, но неудачно. Два «Хар-



рикейна» были повреждены огнем с бомбардировщиков. Один из них разбился при вынужденной посадке, второго добили немецкие истребители Bf 109. Пилот выбросился с парашютом, но позже умер от ран.

Остальные «Харрикейны» югославы бросили в бой 8 апреля. Их авиация пыталась помочь войскам на земле остановить продвижение противника. Истребители 33-й группы использовали как штурмовики. Они с малой высоты обстреливали колонны немцев, которые отбивались пулеметами и 20-мм ав-

**«Харрикейн»,
предназначенный
для экспорта
в Югославию**



**Югославская пере-
делка «Харрикейна»
под немецкий мотор
Даймлер-Бенц
DB 601A**



**Пилоты 33-й эскад-
рильи у одного из
ее «Харрикейнов»
в Греции. В центре
лежит Дж. Пэтл**



**Югославский
«Харрикейн»
в полете**

томатическими зенитными пушками. Огнем с земли были сбиты два «Харрикейна». 107-я эскадрилья дралась в воздухе над Ровиной. Около двух десятков югославских истребителей разных типов (в том числе пять «Харрикейнов») вели бой с примерно таким же количеством немецких Bf 109. Они подбили двух немцев, но и сами лишились двух «Харрикейнов» и одного ИК-2.

Английские истребители действовали в Боснии и в районе Загреба как истребители и штурмовики до 13 апреля, когда последние машины были сожжены самими летчиками при подходе немцев к аэродромам. Один «Харрикейн» захватили итальянцы, которые вывезли его к себе для изучения.

Одновременно с ударом по Югославии немцы напали на Грецию. К этому времени англичане перебросили туда подкрепления, включая 208-ю эскадрилью, имевшую как истребители «Харрикейн», так и ближние разведчики «Лайсендер».

Немецкая авиация нанесла удары по Греции с территории Болгарии. «Харрикейны» приняли участие в их отражении с самого первого дня. Например, 33-й эскадрилье удалось нанести существенные потери эскадри-

лье 8/JG 27. Истребители Bf 109 последней шли на цель с бомбами. Атака англичан оказалась для них неожиданной. Бомбы значительно ограничивали маневренность «Мессершмиттов», и, пока они от них избавлялись, «Харрикейны» сбили четыре вражеских машины.

В последующие дни англичане большими успехами похвастаться не могли. 80-я эскадрилья попыталась действовать в качестве штурмовой, но лишь потеряла один истребитель, которому попали в двигатель. 33-я сбила и повредила несколько немецких и итальянских самолетов.

Когда югославская армия потерпела поражение, давление на Грецию усилилось. С 15 апреля начались систематические налеты на аэродромы. 33-я эскадрилья находилась на аэродроме Ларисса, когда туда пожаловали восемь «Мессершмиттов». Три «Харрикейна» успели взлететь и приняли бой. Один английский истребитель сбили сразу. Второй свалил одного немца и был подбит сам. Но и расстрелявший его Bf 109 попал под огонь английского летчика. Еще один «Харрикейн» сожгли за земле. Всего за 15 апреля англичане потеряли в Греции 14 машин этого типа. На следующий день британский контингент включал всего 18 «Харрикейнов», и не все из них могли подняться в воздух.

Греческая армия отступала перед превосходящими силами противника. Остатки английских воздушных сил из всех сил пытались помешать немецким бомбардировщикам «утюжить» греков. Так, 19 апреля семь «Харрикейнов» из 80-й эскадрильи пошли в атаку на группу из примерно 40 пикировщиков Ju 87В, которых сопровождали «Мессершмитты». В последовавшем бою результат оказался спорным. Англичане заявили о четырех сбитых бомбардировщиках, войска на земле сообщили о трех, немцы признали два. В свою очередь, пилоты «Мессершмиттов» отчитались о двух победах. На самом деле был подбит один «Харрикейн», который дотянул до своего аэродрома. Зато один Bf 109 плюхнулся на территории, занятой греками, и его летчик попал в плен (правда, ненадолго).

Неплошали англичане иногда и в боях с превосходящими их по данным «Мессершмиттами». В полдень 20 апреля немцы стали штурмовать два аэродрома в окрестностях Афин — Элевсис и Танагра. В общей сложности они использовали около 30 Bf 109. Навстречу им подняли 15 «Харрикейнов» — практически все имевшиеся. В этом бою командир 33-й эскадрильи Дж. Пэтгил сбил два

немецких истребителя и появившийся поблизости бомбардировщик Ju 88. Правда, последний записали просто с его слов, подтверждения войск на земле не получили. Пока в воздухе шла круговерть, прибыла еще одна группа немецких истребителей, которая прорынула к аэродрому и прошла по нему пулеметным огнем. Загорелись два из трех оставшихся на земле «Харрикейнов», два греческих истребителя и бензозаправщик.

К этому времени положение греческой армии и поддерживавших ее англичан было явно незавидным. Немецкие войска прошли по всей Греции и подошли к стенам Афин. 22 апреля обороняющиеся начали эвакуироваться на полуостров Пелопоннес. Там «Харрикейны» разместились на аэродроме Аргос. Их главной задачей стало прикрытие выходящих из порта Пирей судов, на которых остатки греческой армии перевозили на остров Крит. Уже на следующий день на Аргос пожаловали немецкие самолеты. Бомбы уничтожили пять «Харрикейнов» (из них один — на разбеге) и греческий учебный «Тьютор». Всего за день англичане лишились 13 «Харрикейнов». В целом во время этой кампании, в силу значительного превосходства противника в воздухе, потери на земле значительно превысили потери в воздушных боях. 24 апреля англичане получили приказ перелетать на Крит и в Египет. Несколько исправных машин действительно перегнали на Крит.

На Крите в это время размещалась уже повоевавшая на материке 112-я эскадрилья на «Гладиаторах», которую пополнили и вновь стали укомплектовывать «Харрикейнами». К началу мая она располагала 14 бипланами и 10 монопланами. Это была самая многочисленная и боеспособная авиационная часть на острове; самолетов у англичан на Крите имелось немного. С 3 мая британские истребители начали вести бои с авиацией немцев, атакующей транспорты и боевые корабли в заливе Суда. Им удалось сбить и повредить некоторое количество самолетов противника, но и сами они понесли серьезные потери. На 14 мая в строю оставалось 14 «Харрикейнов» и шесть «Гладиаторов».

Если верить реляциям немцев, то и их не должно было существовать. Немецкие пилоты записали себе побед значительно больше, чем вообще у англичан имелось техники на Крите. Так, в тот же день, 14 мая, над заливом Суда действовало около 60 «Мессершмиттов». Их летчики заявили о пяти сбитых «Харрикейнах», но англичане смогли поднять в воздух всего три! В неравной схватке



они сбили двух немцев, но и сами действительно пострадали. Один английский летчик выпрыгнул с парашютом, второй совершил вынужденную посадку, а третий все-таки дотянул до своего аэродрома Малеме; там его и расстреляли по ошибке свои же зенитчики...

Постоянные налеты немцев на цели на Крите и суда у его берегов являлись лишь прелюдией к массированному воздушному десанту, начавшемуся 20 мая. В нем участвовали парашютисты и десантные планеры, захватившие плацдармы, где стали приземляться транспортные самолеты.

Защитников острова попытались поддежать извне. В район Александрии в Египте послали 204-ю группу. В основном она состояла из бомбардировщиков, но в нее включили и три эскадрильи истребителей, из которых боеспособны были только две — обе на «Харрикейнах». Часть машин из 73-й эскадрильи решили перегнать на аэродром Гераклион на Крите. Из первой шестерки долетел один самолет, сожженный на аэродроме почти сразу после прибытия. Из второй шестерки добрались все, но обнаружили, что горючего мало, а патронов к пулеметам нет совсем. Решили лететь обратно. Вернулись только два самолета, причем один — с товарищем с сожженного ранее «Харрикейна» в кабине. Два совершили вынужденные посадки из-за нехватки бензина, двое летчиков пропали без вести.

«Харрикейны» из Египта совершили несколько рейдов к Криту и уничтожили с десятком транспортных самолетов Ju 52/3m, но в масштабах немецкого вторжения это была капля в море. К 31 мая весь остров контролировался немцами.

После этого основные силы Люфтваффе начали сосредотачиваться у границ Советского Союза — началась подготовка к операции «Барбаросса».

**Разбитый
английский
«Харрикейн»
на аэродроме
Аргос**

151-е КРЫЛО ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

Утром 22 июня 1941 г. войска Германии и ее союзников пересекли советскую границу, немецкая авиация начала бомбить приграничные районы. Началась война на огромном фронте от Баренцева до Черного моря.

Говорят, что враг твоего врага — твой друг. Английский премьер-министр Уинстон Черчилль очень не любил большевиков, но он был умным человеком и сразу пришел к выводу, что еще один союзник Великобритании точно не помешает. В своей речи он заявил о поддержке Советского Союза в войне с Германией и готовности оказать ей необходимую помощь. Советские и английские дипломаты и военные начали договариваться о механизме оказания такой помощи.

21 июля 1941 г. в послании И.В. Сталину Черчилль написал: «Мы также изучаем в качестве дальнейшего шага возможность базирования на Мурманск нескольких эскадрилий британских самолетов-истребителей». Для практической реализации этого предложения 12 августа на аэродроме Леконсфилд было сформировано 151-е крыло под командованием уинг-командера Х. Рэмсботтом-Ишервуда. В крыло вошли две новые эскад-

рильи — 81-я и 134-я. Для их укомплектования использовался достаточно опытный личный состав из других авиачастей, прошедших через боевые действия в небе Франции и Великобритании. Среди пилотов было немало участников «битвы за Англию». В частности, в 81-ю эскадрилью целиком влили отряд «А» из 504-й эскадрильи, начавшей боевой путь в 1939 г. во Франции. Летчики думали, что их пошлют в Африку, и убедились в своей ошибке только тогда, когда им начали выдавать зимнее обмундирование. Крылу предстояло воевать не в жаркой пустыне, а за полярным кругом — на Кольском полуострове.

151-е крыло отправилось под Мурманск с первым конвоем судов, шедшим из Англии в советские северные порты. 24 истребителя «Харрикейн» ПВ погрузили на авианосец «Аргус» и еще 15 упаковали в контейнеры в разобранном виде для доставки на торговых судах. Личный состав (более 500 человек) разместился на авианосце, транспортах и эсминцах охранения. 28 августа «Аргус» прибыл в Мурманск, но только 7 сентября истребители взлетели с него и приземлились на аэродроме Ваенга, эксплуатировавшемся ВВС Северного флота.

**«Харрикейн»
ПВ/Торп из 151-го
крыла на аэродроме
Ваенга, осень
1941 г.**





Истребители 134-й эскадрильи готовят к вылету

Транспортные суда разгружались в Архангельске. Там предстояло собрать полтора десятка истребителей. Команда из 38 человек под руководством инженера Гитгинса разместилась на старом колесном пароходе. Советская сторона направила им в помощь своего инженера и несколько красноармейцев. Использовали грузовые стрелы парохода и ручные лебедки. Козлы-стапеля сколотили сами из привезенных досок и брусьев.

Дни осенью были короткими — не более 6,5 часов светлого времени. Поэтому начинали и заканчивали работу с искусственным освещением, получалось по 12 — 13 часов в сутки. За первый день собрали три истребителя. Самой трудной операцией оказалась выгрузка машин на берег — ни одна из стрел не была рассчитана более чем на тонну. Пришлось мудрить со сложной подвеской. Эти три самолета после завершения всей подготовки подняли в воздух через пять дней. На девятый день все 15 истребителей перевезли на аэродром Кегостров, откуда они улетели в Мурманск. Сборщиков отправили туда же на пассажирском ПС-84.

Перед личным составом 151-го крыла были поставлены три задачи: продемонстрировать поддержку союзниками военных усилий СССР, подкрепить авиационную группировку под Мурманском (северный фланг Ленинградского фронта и ВВС Северного флота) и обеспечить ознакомление советских авиаторов с английскими самолетами. Все три задачи имели достаточно большое значение. 151-е крыло явилось первой воинской частью союзников, прибывшей на советскую землю.



Ирония судьбы заключалась в том, что именно летчики Королевских ВВС, бывшие противниками пилотов авиаотрядов Красной армии здесь же, на севере России, в годы Гражданской войны, первыми подали руку помощи своим советским коллегам.

Прибытие 39 «Харрикейнов» почти вдвое увеличило количественный состав истребительной авиации Северного флота, которой английское крыло передали в оперативное подчинение. Хотя «Харрикейн» IIВ осенью 1941 г. уже далеко не был новинкой и во многом уступал как основным немецким, так и новейшим советским истребителям, он существенно превосходил устаревшие И-15бис, И-153 и И-16, составлявшие большинство в парке истребителей Северного флота. Появление под Мурманском английских самолетов позволяло существенно усилить прикрытие с воздуха этого ближайше-

Английские летчики обсуждают план полета

**«Харрикейны»
в Ваенге,
октябрь 1941 г.**



го к Англии советского порта. Крыло Рэмс-боттом-Ишервуда должно было стать и своеобразным учебным центром переподготовки советских летчиков и техников в преддверии начала поставки авиатехники из Великобритании и США.

Ангаров на русском аэродроме не оказалось. Все самолеты размещались в отдельных капонирах, сверху прикрытых маскировочными сетями и ветками. Это уменьшало потери от немецких налетов, проходивших достаточно часто.

Интересно, что английские самолеты сохранили оригинальную окраску и опознавательные знаки, но получили вместо привычных буквенных кодов цифровые тактические номера на советский манер.

Под Мурманском англичане столкнулись с непривычной пищей. Им пришлось осваивать «bortsh» и «tshi», чай почему-то подавали без молока и в граненых стаканах, да еще с черным хлебом, намазанным маслом, «бледным, как свиное сало». Зато общее одобрение получило вино, выдававшееся за ужином без ограничений. Что это было за вино, англичане так и не узнали. Русские официантки в столовой называли его просто «вино». По воспоминаниям летчиков, оно было похоже на портвейн.

Появились жалобы на клопов в казарме, закончившиеся ее полной дезинфекцией. Но самой большой экзотикой, похоже, стал сортир на улице, куда предстояло бегать по холодку. А на аэродроме уже было нежарко — все-таки Заполярье и середина сентября.

11 сентября англичане совершили первый боевой вылет на патрулирование у линии фронта, но никого не в воздухе не встретили. На следующий день первыми поднялись в воздух три «Харрикейна» из 134-й эскадрильи. Они заметили несколько немецких бомбардировщиков, но не смогли их перехватить. Взлетевшая за ними пара из 81-й эскадрильи столкнулась с вражеским двухмоторным истребителем Bf 110 и обстреляла его, но не сбила. Затем две тройки «Харрикейнов» ходили на сопровождение советских бомбардировщиков. Первые победы одержали в пятом вылете этого дня. Немецкий корректировщик Hs 126B, летевший под прикрытием пяти «Мессершмиттов», был атакован пятеркой «Харрикейнов» из 81-й эскадрильи. Фактор неожиданности удалось использовать в полной мере. Три немецких истребителя остались догорать в тундре, поврежденный корректировщик повернул назад; англичане потеряли один «Харрикейн»; его пилот,

**«Харрикейн»
на летном поле
в Ваенге. На заднем
плане виден совет-
ский бомбардиров-
щик СБ**



сержант Н. Смит, погиб. Это был единственный самолет 151-го крыла, сбитый немцами за полтора месяца боевых операций английских летчиков в Заполярье.

Под конец того же дня еще одна пятерка британских истребителей перехватила три вражеских бомбардировщика, летевших в сторону Архангельска. Четыре Bf 109, составлявшие их эскорт, от боя уклонились. «Харрикейны» заставили противника сбросить бомбы куда попало и повернуть назад.

В тот же день появление английских истребителей зафиксировала разведка противника. Она довольно точно определила их численность «от эскадрильи до крыла».

Затем пять суток стояла плохая погода. Лишь 17 сентября англичане вновь поднялись в воздух и сразу ввязались в бой. Он оказался для них успешным. Без собственных потерь они «завалили» три «Мессершмитта», и еще один был заявлен как «вероятно сбитый».

22 сентября уже пошел снег. Далее самолеты приходилось все время чистить от него и часто прогревать моторы, чтобы не замерзло масло. Бензин и масло были советскими. Англичане ими были не очень довольны и старались бензин постоянно фильтровать, чтобы избежать загрязнения магистралей и карбюраторов.

Летали на колесах со снега, который трамбовали и укатывали. На снежном поле пробег на посадке увеличился, а тормозами колес пользоваться надо было очень осторожно.

В тот же день, 22 сентября, к англичанам явился командующий ВВС Северного флота генерал-майор Кузнецов. Он решил лично освоить «Харрикейн». В качестве переводчицы генерал привез учительницу английского языка. Вместе они вычертили на бумаге приборную доску и перевели назначение приборов и меры измерения. А затем Кузнецов, как примерный ученик, начал раз за разом отвечать на вопрос «Что это?». После нескольких занятий с английскими летчиками 25 сентября генерал сам поднялся в воздух (двухместных «спарок» не было). Потом он довольно долго использовал «Харрикейн» в качестве персонального самолета. Эта машина затем переходила из рук в руки и, наконец, по весне совершила вынужденную посадку на замерзшем озере. Убрать оттуда ее не успели, лед растаял, и самолет утонул. «Харрикейн» лежал на дне почти 70 лет, после чего его подняли и отправили на реставрацию.

Но вернемся к боевой деятельности 151-го крыла. 24 сентября англичан впервые от-



правили эскортировать новые бомбардировщики Пе-2; ранее они ходили на сопровождение СБ. Оказалось, что за «пешкой» «Харрикейну» угнаться трудно, приходилось все время идти на полном газу, особенно на обратном пути, когда бомбардировщики летели налегке.

К 30 сентября англичане уже сбили дюжину вражеских самолетов. Советская сторона предложила выплачивать летчикам премиальные из расчета по 1000 рублей за каждую победу. Поскольку пересчет в английские фунты стерлингов делался по официальному курсу, то получалось немало — 240 фунтов, при том, что оклад командира отряда в Королевских ВВС в то время равнялся 20 фунтам. Но командование крыла от этих денег отка-

«Харрикейн» из 151-го крыла в своеобразном ангаре

Флайт-лейтенант Дж. Росс инструктирует перед полетом лейтенанта Максиминовича





**Б. Ф. Сафонов
отправляется в
первый полет на
«Харрикейне»**

залось, заявив, что это умаляет их профессиональную честь.

6 октября немцы бомбили Ваенгу. На одном «Харрикейне» осколки разбили стекло фонаря и пробili покрышки. Английские истребители под бомбами пошли на взлет. Перед машиной летчика С. Эдмисона произошел разрыв, и мотор остановился. Пилот высочил на крыло, и ударная волна от новой бомбы швырнула его на землю. Однако он не был ранен.

В воздушном бою были сбиты два немецких бомбардировщика Ju 88 и один «Мессер-



**Сквaдpон-лидер
Э. Рук, флайт-офи-
сер Мак-Грегoр и
сержант Хоу возле
«Харрикейна»,
сентябрь 1941 г.**

шмитт», еще три «Юнкерса» отнесли в категорию «вероятно», а шесть объявили поврежденными. Англичане потерь не имели.

Командир отряда М. Рук (брат командира 134-й эскадрильи), преследуя противника, оторвался от своих. Затем он заметил группу истребителей. Приняв их за родные «Харрикейны», он пошел с ними в строю и вдруг увидел кресты. Увидел очень вовремя, поскольку один из немцев в это время уже открыл по нему огонь. Рук увернулся и, в свою очередь, ответил залпом из всех 12 пулеметов. Немецкий истребитель взорвался в воздухе. В суматохе английскому летчику удалось ускользнуть и вернуться в Ваенгу.

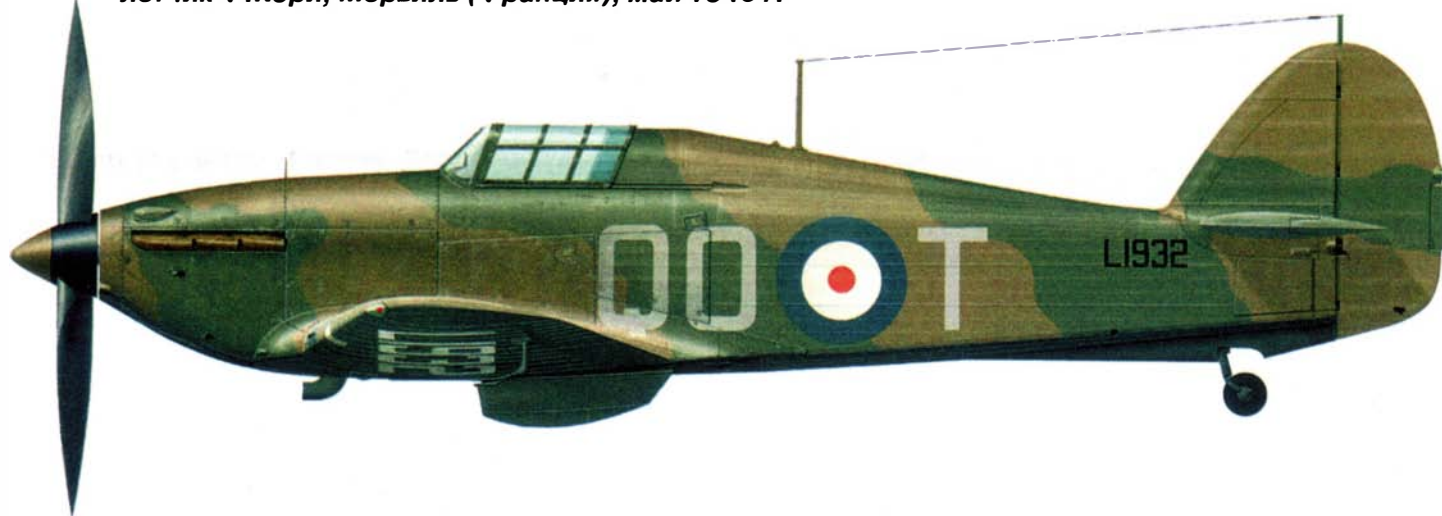
К этому времени основной деятельностью крыла стала учебная. Вторым советским летчиком, освоившим «Харрикейн», стал известный ас майор Б. Ф. Сафонов. Это произошло 8 октября. За ним переучились капитаны Кухаренко и Яковенко. К 16 октября подготовили уже десять советских летчиков.

До 20 октября британские пилоты совершили 365 самолето-вылетов, количество уничтоженных ими вражеских самолетов оценивается различными источниками от 12 до 16. Английские летчики прикрывали войска у линии фронта и город Мурманск, перехватывали немецкие бомбардировщики, сопровождали бомбардировщики советские. На сопровождение сделали более 30 вылетов, при этом ни один бомбардировщик не был сбит немцами.

Уже стояла настоящая зима, мороз перевалил за 30 градусов. Приближалась полярная ночь, светлое время, когда можно было летать, не превышало двух-трех часов. Технический состав замучался отгребать снег от самолетов.

В конце октября, закончив подготовку смены из личного состава советской морской авиации, англичане сдали 28 самолетов ВВС Северного флота (один истребитель потерпел катастрофу 27 сентября). Эти машины использовали для формирования 78-го истребительного авиаполка, командиром которого стал Б. Ф. Сафонов. Советское командование высоко оценило заслуги британских авиаторов. Четверо из них (командир крыла Рамсботтом-Ишервуд, командиры эскадрилий Э. Рук и Э. Миллер и сержант И. Хоу) удостоились ордена Ленина. Они, кстати, единственные английские военнослужащие, обладающие этой советской наградой. Последние специалисты из состава 151-го крыла вернулись домой на крейсере «Кения» в начале декабря 1941 г.

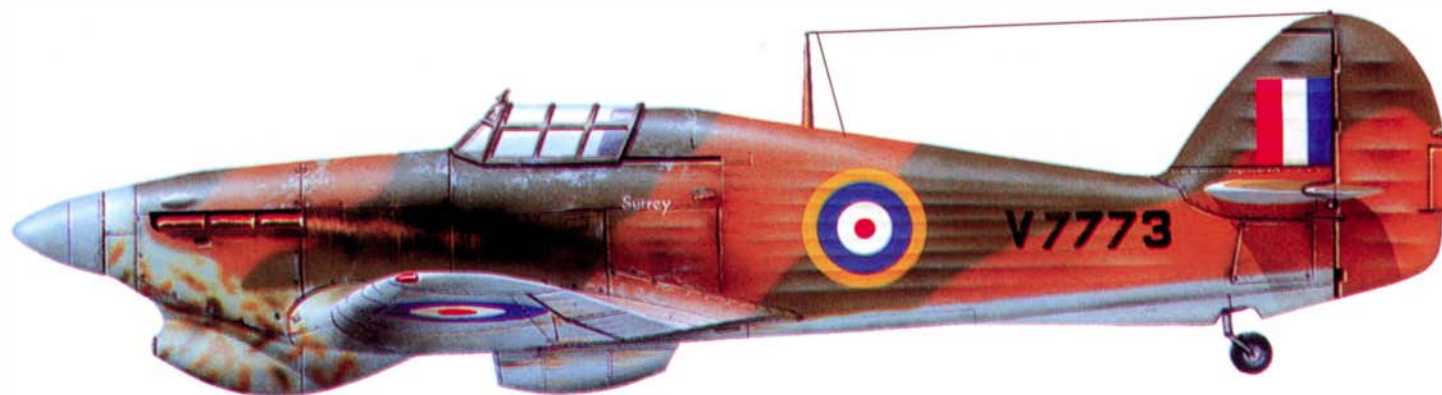
**«Харрикейн» I из 3-й эскадрильи британских ВВС,
летчик Ф.Кэри, Мервиль (Франция), май 1940 г.**



**«Харрикейн» I из 2-й эскадрильи I группы 2-го полка ВВС Бельгии,
сентябрь 1939 г.**



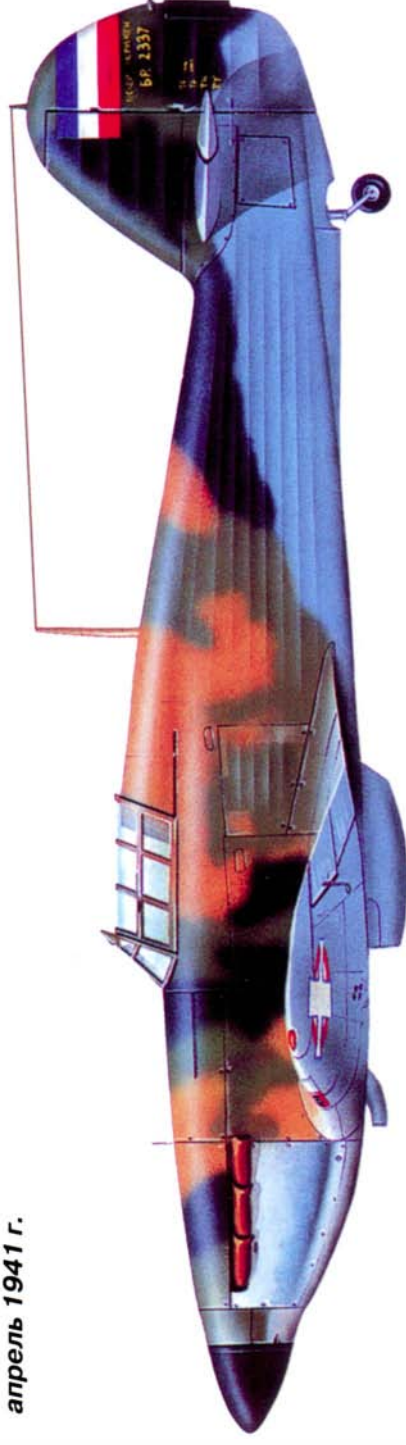
**«Харрикейн» I/Trop из 80-й эскадрильи британских ВВС,
пилот сержант М. Беннетт, апрель 1941 г.**



**«Харрикейн» IIA из 135-й эскадрильи, аэродром Бэгинтон,
сентябрь 1941 г.**



«Харрикейн» Югославских ВВС,
апрель 1941 г.



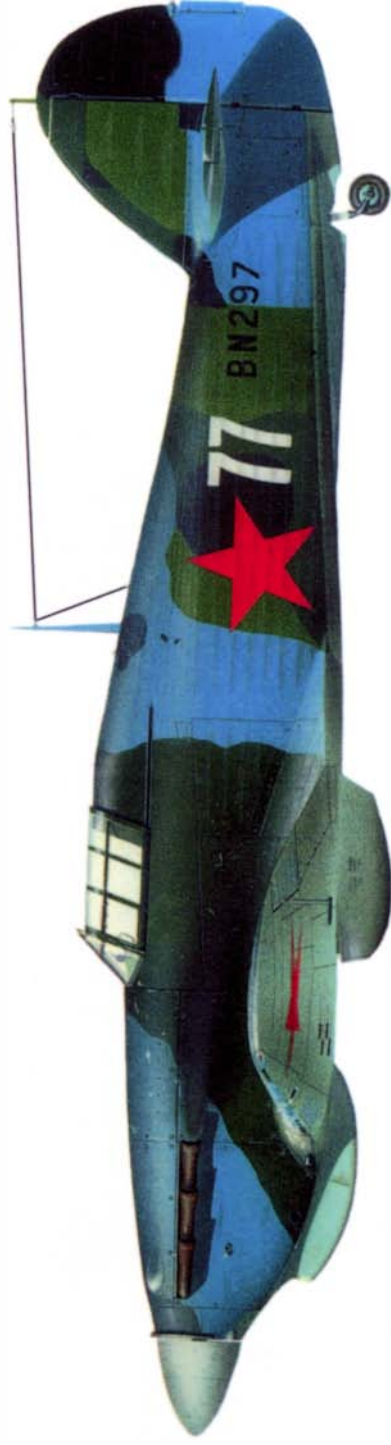
«Харрикейн» I из эскадрильи LeLv 32, конец 1941 г.



«Харрикейн» I В/Тгор из 73-й эскадрильи, Египет, 1942 г.



«Харрикейн» I В/Тгор из 78-го иап ВВС Северного флота, начало 1942 г.



С КРАСНЫМИ ЗВЕЗДАМИ

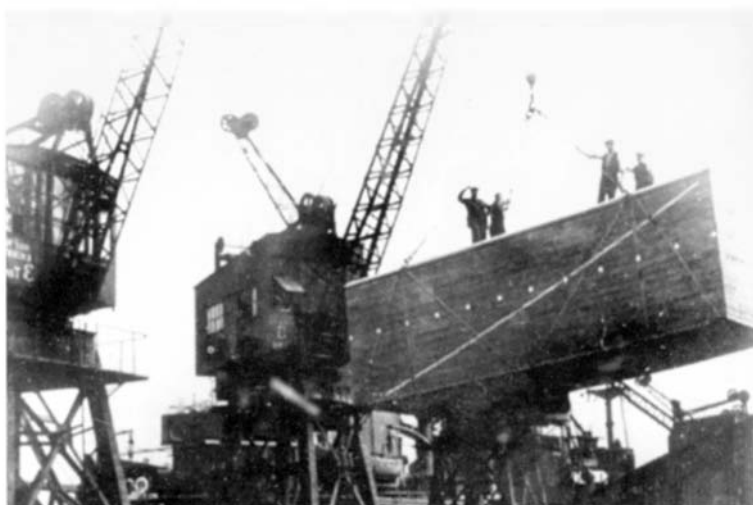
Первые сведения о появлении в Великобритании нового истребителя-моноплана, созданного конструкторами фирмы «Хокер», попали в Советский Союз осенью 1935 г., когда самолет только вышел на заводские испытания. Машина вызвала у наших специалистов интерес, и в январе 1936 г. ее включили в утвержденный Советом труда и обороны список самолетов, образцы которых хотели приобрести за рубежом. На закупку выделили значительное количество валюты и через советское торгпредство в Лондоне начали переговоры с «Хокер». Но истребитель тогда продать отказались, мотивируя его секретностью.

Побывавшей на воздушном празднике в Фарнборо советской делегации лишь удалось поглядеть на самолет со стороны. По-настоящему с английским истребителем удалось ознакомиться... в Германии, где в марте 1941 г. советской авиационной делегации продемонстрировали трофейный «Харрикейн». Но по сравнению со стоявшим рядом «Спитфайром» машину сочли уже устаревшей.

Однако ситуация вновь изменилась. Германия из потенциального союзника стала противником. В конце июня 1941 г. Советский Союз запросил у Великобритании в виде военной помощи сразу 3000 истребителей. В ответ нам предложили один «Харрикейн» — как образец. 18 июля последовал второй запрос — если англичане не могут дать свои истребители, то пусть поделятся получаемыми из Америки. Уже через два дня на это премьер-министр

Черчилль согласился, пообещав 200 «Томагавков», а 18 августа добавил к ним 200 «Харрикейнов» и две английские эскадрильи.

После нападения Гитлера на СССР «Харрикейны» стали первыми боевыми самолетами союзников, прибывшими на помощь ВВС РККА. Как уже говорилось, 28 августа 1941 г. 24 истребителя «Харрикейн» II В поднялись с палубы авианосца «Аргус» и затем приземлились на аэродроме Ваенга под Мурманском. Впоследствии все уцелевшие истребители 151-го крыла передали 78-му иап ВВС Северного флота. За этой горсткой «Харрикейнов» последовал мощный поток самолетов этого типа, построенных английскими и канадскими (о которых речь пойдет далее) заводами.



Погрузка контейнеров с истребителями в одном из британских портов, осень 1941 г.



«Харрикейн», ставший персональным самолетом командующего ВВС Северного флота генерал-майора А.А. Кузнецова



**Буксировка
полуразобранного
«Харрикейна»
в Иваново**

Вслед за «первыми ласточками» с «Аргуса» на судах северных конвоев стали прибывать контейнеры со все новыми «Харрикейнами». Впоследствии эти истребители поступали в нашу страну и по южному маршруту — через Иран и Азербайджан. Всего за 1941—1944 гг. в СССР приняли 3082 самолета этого типа (в том числе военная авиация получила 2834 машины). Было отправлено, по крайней мере, 210 машин модификации IIA, 1557 — IIB и аналогичных канадских X, XI и XII, 1009 — IIC, 60 — IID и 30 — типа IV (описанного далее). Часть «Харрикейнов» IIA на самом деле являлась переделкой старых самолетов типа I, проведенной фирмой «Роллс-Ройс». Осенью 1942 г. к ним добавился и один морской «Си Харрикейн», выпущенный с «САМ-шипа» (оборудованного катапультной транспортной «Эмпайр Морн», шедшего в составе конвоя PQ 18. Пилот Берр сбил на нем немецкий торпедоносец и сел в Архангельске, где машина и осталась.

**Североморский
ас П.Г. Сгибнев
(в центре) после
боевого вылета**



Интересно, что, по английским официальным данным, самолетов в СССР поставлено существенно меньше, 2952 штуки. Разни-

ца получилась за счет того, что вместо групповых комплектов запчастей (положенных в советских ВВС на определенное количество машин одного типа) из Великобритании отправляли дополнительные истребители, часто недоукомплектованные или поврежденные. У нас же их все равно учитывали не как запчасти, а как самолеты.

То, что первые годы англичане поставляли в нашу страну одни «Харрикейны» во многом является, как ни странно, «заслугой» товарища Сталина. В сентябре 1941 г. в Москве проводилась конференция, посвященная организации поставок союзниками военной техники в нашу страну. На ней, в том числе, определялись типы самолетов и их количество. Английская делегация усердно «втюхивала» «Харрикейны», советская сторона упиралась, требуя «Спитфайры», причем модификации III, существовавшей тогда в единственном опытном образце и в серию так и не запущенной. В итоге англичане предложили «фифти-фифти» — поровну «Спитфайров» и «Харрикейнов». Наши вроде согласились. Входивший в британскую делегацию министр авиационной промышленности лорд Бивербрук даже отбил в Лондон соответствующую телеграмму. Нотут вмешался Сталин — это однозначно следует из стенограммы переговоров. Поняв, что общим для двух истребителей являлся только мотор, вожь поболялся, что параллельное освоение сразу двух незнакомых машин для наших ВВС создаст большие сложности. Сталин спросил Бивербрука, смогут ли англичане закрыть весь объем поставок «Спитфайрами», и получил отрицательный ответ. «А «Харрикейнами» можете?» — «Да». Нарком авиапромышленности Шахурин попытался отговорить Сталина, но не смог. В итоге советская сторона согласилась на «Харрикейны».

28 «Харрикейнов» IIB 151-го крыла официально передали советской стороне в октябре 1941 г. Приказ об этом пришел из Англии 21 октября. А значительно раньше этого, 22 сентября, комиссия НИИ ВВС под председательством полковника К.А. Груздева приняла первый «Харрикейн» (номер Z2899), поставленный в нашу страну «напрямую». Комиссия сделала свое заключение только на основании осмотра машины, поскольку лишь на следующий день в СССР отправили инструкцию и описание. В акте констатировано, что самолет далеко не новый, потрепанный, не хватало рукоятки запуска, часов и боекомплекта. Этот случай не был исключением — наоборот, для первых партий «Хар-



**«Харрикейн»
ИВ/Тгор в НИИ ВВС**

рикейнов» это являлось нормой. Правда, потом оказалось, что это вроде и не истребитель, а набор запчастей.

Специалисты, занимавшиеся приемкой английской техники, отмечали, что многие истребители (не в пример прибывшим из США) нуждались в доукомплектовании и ремонте. Встречались машины, налет которых перевалил за 100 часов.

Переподготовкой летчиков и укомплектованием частей «Харрикейнами» занимались несколько запасных полков и учебных подразделений. Первыми из них были 27-й зап, располагавшийся в районе Вологды (аэродром Кадников), и части 6-й заб, размещенной в Иванове. Поначалу там работали английские летчики-инструкторы, инженеры и механики.

Внедрение «Харрикейнов» у нас началось с севера. Там с ноября — декабря 1941 г. начали боевые операции 72-й и 78-й полки ВВС Северного флота и 152-й и 760-й — авиации Ленинградского (позднее Карельского) фронта. Эти полки осваивали новую технику с помощью англичан или самостоятельно.

Первыми же частями, выпущенными из запасных бригад и полков, являлись 4-й и 28-й иап, закончившие переучивание в начале декабря 1941 г. 4-й иап отвели с фронта в ноябре, после того как он потерял большую часть своих истребителей МиГ-3. К 1 декабря все

летчики полка уже освоили «Харрикейны». С января полк вошел в систему ПВО района Ярославль — Рыбинск.

Всего за 1941 г. в СССР успели прибыть 484 «Харрикейна».

Английский истребитель по размерам казался нашим летчикам непривычно большим. Отечественные Як-1, ЛаГГ-3 и МиГ-3 были куда меньше, а И-16 и И-153 выглядели по сравнению с ним какими-то блохами.

Первые же случаи боевого применения «Харрикейнов» на фронте выявили большое количество недостатков. Больше всего нареканий вызывало вооружение — 8—12 пулеметов калибра 7,69 мм не наносили существенного ущерба хорошо бронированным и достаточно «живучим» немецким самолетам. Вот характерный пример: в январе 1942 г. три «Харрикейна» ИВ из 191-го полка десять минут преследовали разведчик «Юнкерс» Ju 88, непрерывно поливая его огнем, но так и не сбили. Надежность работы вооружения также была невысокой. На холоде замки пулеметов, расположенных в крыле, часто замерзали, и самолет оказывался небоеспособным. Слабость вооружения иногда заставляла летчиков прибегать к тарану.

31 мая 1942 г. известный впоследствии ас Амет-Хан Султан, расстреляв все патроны, таранил своим самолетом Ju 88. Истребитель ударился о немецкий бомбардировщик сни-



**«Харрикейн»
ИВ/Тгор на испытаниях в НИИ ВВС**

зу, крыло вражеской машины смяло фонарь «Харрикейна», зажав pilota в кабине. Самолеты сцепились. Амет-Хану удалось отжать свой истребитель руками, а затем выпрыгнуть из покореженной машины.

Не вызвали большого восторга и летные характеристики. В НИИ ВВС поступил «Харрикейн» ПВ с восемью пулеметами и дополнительным «тропическим» воздушным фильтром. По данным испытаний, оперативно проведенных в НИИ, по скорости машина занимала промежуточное положение между И-16 и Як-1. Своему основному противнику на Севере, немецкому Bf 109E, он уступал в скорости на малых и средних высотах (на 40–50 км/ч) и в скороподъемности. Лишь на высотах 6500 – 7000 м их возможности становились примерно равными. Максимальная скорость, полученная на испытаниях, равнялась 522 км/ч. При пикировании громоздкий «Харрикейн» «парашютиро-

«Харрикейны» над тундрой Кольского полуострова



вал», что не позволяло ему быстро разгоняться. Правда, в актив ему можно было записать небольшой радиус разворота, достигавшийся за счет малой нагрузки на крыло, что позволяло вести бой на горизонталях.

Весьма неудачно с советской точки зрения было сконструировано шасси. Несмотря на достаточно заднюю центровку, капотажный угол был всего 24° с учетом торможения, в то время как наш НИИ ВВС определял минимум в 26,5°. Он становился еще меньше после израсходования боеприпасов и горючего. Поэтому при посадке на неровный грунт полевых аэродромов опасность скапотировать была очень высока. При этом в первую очередь ломались деревянные лопасти винта «Ротол»; в отличие от металлических, ремонту они почти не поддавались.

Скапотировать «Харрикейн» мог и при рулежке. У этого истребителя была неприятная склонность поднимать хвост при работающем моторе (аналогичное свойство наблюдалось и у отечественных «яков»). Чтобы предохранить машину от неприятностей, нередко на заднюю часть фюзеляжа сажали одного-двух механиков. Иногда они не успевали вовремя спрыгнуть и поневоле поднимались в небо. В 151-м крыле таким образом разбились один самолет, причем погибли два механика и был ранен летчик.

Боеспособность «Харрикейнов» снижалась и вследствие нехватки запчастей. Самым большим дефицитом были пропеллеры «Ротол». Они не только ломались при скапотировании, растрескивались от попадания пуль, но и повреждались подсаживаемыми на взлете камнями. Временами из-за винтов до половины поставленных самолетов стояло «на приколе». В конечном итоге в марте – апреле 1942 г. в Советском Союзе наладили выпуск запасных лопастей к английским винтам.

Временами потеря боеспособности «Харрикейнов» достигала ужасающего уровня. Весной 1942 г. из-за отсутствия ряда деталей и узлов из 18 самолетов 488-го иап в воздух могли подняться лишь два. А в ноябре того же года 122-я иад, прикрывавшая Мурманск, из 69 своих самолетов могла рассчитывать лишь на три боеспособных истребителя.

Осваивая английские машины, советский персонал столкнулся с непривычными мерами, футами и галлонами, нанесенными на шкалах приборов. Необычна была и «ломающаяся» ручка управления – ко всему этому нужно было привыкнуть.

Вот отзыв о «Харрикейне» летчика И.Н. Степаненко из 4-го иап: «Самолет тяжелый и

скорее напоминает штурмовик, чем истребитель...» А вот как отреагировал командир 485-го иап Г.В. Зимин на результат учебного боя с американским Р-39 во время обучения в Иванове: «С таким же успехом я мог бы, увя, драться с «Аэрокоброй», сидя верхом на птеродактиле». В 769-м вообще прилепили английский истребителю прозвище «Летающая корова».

Однако не стоит выставять «Харрикейн» лишь в черном свете. Наши летчики обнаружили у этого истребителя и вполне определенные достоинства. Несмотря на некоторую громоздкость, самолет оказался прост и послушен в пилотировании. Невелика была нагрузка на ручку, эффективны триммеры рулей. «Харрикейн» легко и устойчиво выполнял различные фигуры, будучи вполне доступен летчикам средней квалификации, что было немаловажно в условиях военного времени. Понравилась нашим пилотам и просторная кабина с хорошим обзором. Большим плюсом являлась полная радиофикация поступивших «Харрикейнов» (напомню, что на советских истребителях того времени передатчики полагалось ставить на каждый третий самолет, а в действительности и это не выполнялось). Летчик И.А. Каберов вспоминал: «Радио великолепно работает, как домашний телефон, ни шуму, ни треску». Но английские радиостанции работали на батарейном питании (хотя на самолете устанавливался аккумулятор), и зимой, особенно на Севере, их зарядахватало лишь на 1,5–2 часа работы, как их ни укутывали наши механики.

Следует учесть, что значительная часть «Харрикейнов» прибыла в Советский Союз в конце 1941 г. — начале 1942 г., когда ВВС нашей страны испытывали острую нехватку самолетов. Эвакуированная на восток промышленность уменьшила их выпуск и не покрывала даже потерь на фронте. Из гражданской авиации, учебных частей и аэроклубов изымали изношенные, часто уже снятые с вооружения машины и отправляли их на фронт. По сравнению с И-15бис и тем более с И-5 «Харрикейн» выглядел чудом современной техники.

Но даже с учетом всех плюсов итог был однозначен — в конце 1941 г. «Харрикейн» значительно уступал истребителям противника. Поэтому после получения этих машин их начали переделывать по своему разумению, стараясь если не устранить, то хотя бы смягчить основные недостатки английского истребителя.

Уже осенью 1941 г. в 78-м иап по предложению его командира Б.Ф. Сафонова бы-

ла произведена переделка полученных самолетов под советское вооружение. Вместо четырех «Браунингов» поставили два пулемета УБК калибра 12,7 мм с запасом по 100 патронов на ствол и добавили два держателя под 50-кг бомбы. Огневую мощь усилили также четырьмя реактивными снарядами РС-82. В январе 1942 г. в 191-м иап на самолете Н. Ф. Кузнецова поставили две 20-мм пушки ШВАК. Подобные работы проводились и в других частях, причем повсеместно монтировалось по четыре-шесть реактивных снарядов.

Нарекания вызывала и слабая бронезащита «Харрикейна». Поэтому штатные бронеспинки часто снимали и заменяли советскими. Это сначала делали прямо в полках (на самолете того же Кузнецова, к примеру, поставили спинку от разбитого И-16), а затем и в заводских условиях при замене вооружения, о чем речь пойдет далее.

Зимой 1941/42 г. на фронте уже имелось довольно большое число «Харрикейнов». Только в ВВС Северного флота к декабрю 1941 г. насчитывалось 70 таких истребителей. К полкам, действовавшим на Севере, в начале 1942 г. добавились 67, 429 и 488-й иап в Подмоскowie. Контрнаступление под Москвой было первой крупной операцией, в которой у нас участвовали «Харрикейны». Они активно действовали на фронте, прикрывая войска у передовой. Самолеты небольшими группами днем патрулировали в заданных районах.

Так, 18 марта 1942 г. истребители 67-го и 429-го иап вылетели с аэродрома Монино прикрывать войска в районе Красный Холм — Барятинская. Ведущий, старший лейтенант А.Н. Чемоданов, направил истребители на

**Механик
ремонтирует винт
«Харрикейна»,
128-й иап.
Подмосковье,
конец 1941 г.**



**Старший лейтенант
П.Г. Сгибнев
надевает парашют
перед полетом,
апрель 1942 г.**



звено бомбардировщиков Ju 88. Один из них сбил сам Чемоданов. В свою очередь, на «Харрикейны» напали немецкие истребители Bf 109. В бою они повредили самолет летчика Парменова. На помощь Парменову прилетел лейтенант Шляхов, который начал сопровождать его к своему аэродрому. К ним присоединился третий «Харрикейн» из 67-го полка. Лейтенант Спиридонов в горячке боя потерял своего ведущего Чемоданова и тоже пошел за этой тройкой. Чемоданов неожиданно остался один. Тут он увидел два истребителя и решил, что это его подчиненные. Чемоданов догнал их, но оказалось, что это «Мессершмитты». Одного из них старший лейтенант атаковал в лоб, а затем обстрелял сзади, после чего немец завалился на крыло и пошел вниз,

но второй противник поджег «Харрикейн». Чемоданову пришлось выпрыгнуть с парашютом.

Эта первая военная зима доставила немало хлопот полкам, эксплуатировавшим английские истребители. Отмечалось забивание грязью и льдом зарядных штуцеров пневмосистемы (у части машин они размещались в ступице колеса), разрывы или закупорка шлангов и трубок, выход из строя бортовых воздушных компрессоров, разрушение замерзшим маслом дроссельных заслонок карбюратора.

Проблемы с масляной системой возникали постоянно. Например, 16 января 1942 г. младший лейтенант Чистяков из 287-го иап, в составе звена патрулируя в полосе Химки — Крюково, обнаружил падение давления масла. Вслед за этим из выхлопных патрубков повалил серый дым. Лейтенант выключил мотор и начал планировать на заснеженное поле в 2 км от Химок. При посадке на «брюхо» он сломал винт, помял его кок, нижнюю часть капота мотора, снес радиатор, сломал правую консоль крыла и несколько стрингеров с правой стороны фюзеляжа. Потом оказалось, что промерз дренаж маслобака; при прогреве бак лопнул, и масло вытекло. Командир полка подполковник Додонов приказал утеплить маслобаки и ежедневно перед вылетом прочищать дренаж.

От холода замерзло оружие и элементы бортового оборудования. Для борьбы с этим в магистрали врезались дополнительные сливные краны, обеспечивавшие полный слив охлаждающей смеси и масла на стоянке, утепляли трубопроводы, аккумуляторы и батареи. Винты «Ротол» на малом шаге на сто-



Подбитый «Харрикейн», совершивший вынужденную посадку под Архангельском

янке промерзали (замерзало масло). Двух часов хватало, чтобы втулку полностью заклинило. Чтобы избежать этого, на втулку винта под кок надевали войлочный колпак. При температуре ниже -20° ослабевало крепление деревянных лопастей в стаканах, и их приходилось дополнительно прихватывать винтами. Радиаторы на стоянке затыкали специальными подушками, а в полете загораживали часть радиатора обыкновенной дощечкой, размеры которой рекомендовалось подбирать «опытным путем».

Ряд трудностей был связан с попыткой эксплуатировать «Харрикейн» с водой в системе охлаждения вместо «гликоля». Для этого в систему приходилось вносить ряд изменений: снимали термостат, отрегулированный по «гликолю» и не пропускавший в радиатор жидкость с температурой ниже 85° , убирали шунтовую трубу (в обход радиатора) и отключали ряд второстепенных контуров, таких, например, как подогрев карбюратора. Впоследствии у нас перешли на отечественные антифризы, отличавшиеся большей морозостойкостью. Приспособлением английских истребителей к русской зиме специально занималось конструкторское бюро А.П. Голубкова.

Массовое появление «Харрикейнов» на советско-германском фронте произошло весной—летом 1942 г. Пиком можно считать июль — в этом месяце на передовую выпустили сразу восемь полков на этих машинах. Их применяла морская авиация на Северном и Балтийском флотах, полки ВВС, действовавшие на Карельском, Калининском, Северо-Западном, Воронежском фронтах, и части ПВО в различных районах страны. Всего за 1941—1942 гг. на фронт отправилось 29 полков на английских истребителях.



Капитан Дижевский и старший лейтенант Дорошин после боевого вылета. ВВС Северного флота, 1942 г.

Недостатки «Харрикейнов» дорого обошлись советским летчикам. Потери были очень велики. Например, в марте 1942 г. на Северо-Западном фронте два полка, вооруженных английскими истребителями, были обескровлены немцами менее чем за неделю боев. Недостаточная скорость и плохие характеристики вертикального маневра вынуждали максимально уплотнять боевые порядки и вести бой с истребителями только на горизонталях. Известны случаи, когда при появлении немецких истребителей «Харрикейны» перестраивались в оборонительный круг и даже не пытались атаковать. В тяжелом 1942 г. среди потерянных нашими ВВС истребителей насчитывалось около 8% «Харрикейнов», что превышало их долю в общем парке.

Но в руках умелых летчиков и эти машины достигали существенных боевых успехов даже в условиях численного превосходства противника. Например, в апреле 1942 г.



Этот «Харрикейн» упал на территории Финляндии



«Харрикейн», переделанный под советское вооружение – две пушки ШВАК и два пулемета УБТ, на испытаниях в НИИ ВВС

четыре «Харрикейна» из 485-го иап под командованием лейтенанта Безверхнего смело вступили в бой с десятью Вф 109. Итог схватки: сбиты три «немца» и два «Харрикейна». 19 июня семь истребителей из этого же полка, ведомые его командиром Г.В. Зиминим, атаковали над Рамушевским «коридором» 12 пикировщиков Ju 87, которых прикрывали 15 «Мессершмиттов». Были сбиты десять немецких самолетов и один наш.

«Рекордсменом», по подсчетам Н.Г. Бодрихина, является капитан И.И. Забегайло из 1-го гв. иап, уничтоживший на «Харрикейне» 12 немецких машин.

Однако одного мастерства и героизма летчиков было мало. Еще в сентябре 1941 г. был поставлен вопрос о модернизации вооружения английского истребителя. Причиной являлась не только его недостаточная эффективность, о которой уже говорилось, но и нехватка патронов калибра 7,69 мм, причем в первую очередь не доставало трассирующих и зажигательных. 20 ноября Главное управление ВВС обратилось к НКАП с просьбой организовать перевооружение «Харрикейнов». Работу поручили ОКБ-15, которым руководил Б.Г. Шпитальный. Там рассмотрели три варианта переделки «Харрикейна»: с четырьмя 20-мм пушками ШВАК, двумя ШВАК и двумя крупнокалиберными пулеметами БК и, наконец, с четырьмя БК. Последний вариант давал выигрыш в весе без ущерба дру-

гим характеристикам, но не был принят, что можно было объяснить недостатком крупнокалиберных пулеметов в то время.

В ОКБ-15 подготовили чертежи доработки истребителя в двух вариантах: первый – под две пушки ШВАК, два пулемета БК и шесть реактивных орудий (пусковых балок) для снарядов РС-82, второй – четыре пушки ШВАК и шесть РС-82. Соответственно изготовили два опытных образца. В конце 1941 г. они прошли полигонные испытания. Второй вариант показал большую разрушительную мощь, но самолет стал тяжелее. С двумя ШВАК и двумя БК взлетный вес истребителя стал немного меньше, чем у стандартного «Харрикейна» IIВ. Этот вариант объявили основным, а его образец – эталоном.

Интересно, что пулеметы и пушки разместили асимметрично. Они имели небольшой, порядка 50 мм, сдвиг в правую сторону. Примерно таким же образом устанавливалась первая, ближняя к фюзеляжу, пара реактивных снарядов, только разница по отношению к оси самолета была больше – около 100 мм. Остальные РС-82 подвешивались симметрично.

Первоначально планировали, что «Харрикейны» будут дорабатываться непосредственно в строевых частях, затем хотели сосредоточить ее на заводе № 21 в Горьком. Но этот авиазавод был полностью загружен выпуском истребителей Лавочкина, поэтому

перделку английских самолетов под отечественное оружие поручили заводу № 81. Приказ об этом вышел 21 февраля 1942 г. К 20 апреля планировали доработать 400 истребителей, которые собирались постепенно забирать из различных авиачастей. Оборудование и рабочих, которые должны были заниматься перделкой «Харрикейнов», разместили в пустующих цехах эвакуированного из Москвы завода № 39 возле Центрального аэродрома. Туда перевезли документацию и «этalon».

К 15 марта план требовал выпуска первых 60 перевооруженных истребителей. Но с самого начала производственники столкнулись с рядом препятствий. Во-первых, выявились расхождения между чертежами и «эталоном». Во-вторых, выпуск пулеметов БК прекратили, заменив усовершенствованными УБ. 12 марта приняли решение ставить на самолеты пулеметы УБТ (турельного варианта). Они имелись в достаточном количестве, а, кроме того, механизм перезаряжания у них лучше подходил к «Харрикейну» по потребным усилиям. Пришлось перделать схему питания патронами и гильзоотвод.

Но и УБТ на заводском складе отсутствовали. Зато там лежала партия пушек ШВАК. Воспользовавшись чертежами ранее отвергнутого варианта, первые машины выпустили из цеха с комплектом из четырех пушек. Все эти неполадки задержали выполнение программы: к 18 апреля сдали всего 32 готовых истребителя, хотя довели темп до семи машин в день.

Но к началу мая все 400 «Харрикейнов» были перевооружены, а заводу дали заказ на перделку еще 400 истребителей, затем — дополнительных 200. Дорабатывались как вновь поступившие от англичан самолеты, так и уже побывавшие на фронте. Бригады с завода № 81 производили эту операцию и на подмосковных аэродромах в Кубинке, Химках, Монине и Егорьевске. На этих базах 6-го иак ПВО перевооружались машины, которые нельзя было перегнать на завод из-за различных неисправностей. К концу 1942 г. выпустили 925 «Харрикейнов» с советскими пушками и пулеметами. Каждая машина обошлась примерно в 13 000 рублей. Зато новое мощное вооружение расширило возможности самолета как в воздушном бою, так и при действиях по наземным целям. Правда, некоторое изменение центровки при этом привело к запаздыванию выхода истребителя из штопора и переходу штопора в плоский, но это не носило столь уж опасного характера.



В июле 1942 г. один из доработанных «Харрикейнов» прошел испытания в НИИ ВВС. Он имел две пушки ШВАК (с боезапасом по 120 патронов) и два пулемета УБТ (по 100 патронов). Под крыльями предусматривалась подвеска шести реактивных снарядов РС-82. В такой комплектации взлетный вес составлял 3352 кг.

Предусматривалась также подвеска под крылом двух бомб по 100 кг или химических выливных приборов ВАП-6. Вот последнее являлось новинкой. У англичан под «Харрикейнов» иногда вешали дымовые приборы для создания маскировочных завес, а вот наступательное химическое оружие для этой машины никогда не рассматривалось. Наш ВАП-6 представлял собой обтекаемой формы бак, в который заливали раствор отравля-

Летчик ВВС Северного флота возле «Харрикейна», перделанного под советское вооружение

Подполковник В. Белоусов, командир 17-го гв. шап, прикалывает орден одному из летчиков полка. Карельский фронт, лето 1942 г.





Летчики 3-го гв. иап ВВС Балтийского флота изучают кабину «Харрикейна», лето 1942 г.

ющего вещества. Штатными у нас тогда считались иприт и люизит, а растворителем являлся керосин. Жидкость вытеснялась из бака напором набегающего потока воздуха и разбрызгивалась через насадок. Выливные приборы предназначались для атаки с бреющего полета на войска на марше и на позициях, а также на обозы на дорогах.

Вооружение и боезапас добавили к взлетному весу «Харрикейна» 171 кг. Аэродинамика самолета несколько ухудшилась за счет выступающих направляющих под реактивные снаряды и бомбодержателей, а также стволов наших пушек и пулеметов. У «Харрикейна» ПВ стволы «Браунингов» исходно были упрятаны в крыло, а отверстия в пере-

дней кромке последнего перед стрельбой заклеивались бумагой.

Летали на испытаниях капитан Голфастов и майор Хомяков. Всего получилось 22 часа 15 минут летного времени. Увеличение веса и ухудшение аэродинамики, безусловно, сказались на летных данных. Максимальная скорость упала до 498 км/ч (по другому документу — до 490 км/ч), немного пострадали разбег и маневренность. Подвеска реактивных снарядов обошлась в 9 км/ч, бомбы «съедали» 16 км/ч, громоздкие выливные приборы — 19 км/ч. Можно это сравнить с тем, как влияет закрытие фонаря кабины, — это давало разницу в 13 км/ч. Центровка самолета после переделки сместилась вперед, несколько ухудшив штурманские характеристики, но сочли, что это не опасно.

Надо сказать, что «Харрикейн» в нашей стране тоже довольно часто использовался как истребитель-бомбардировщик и отчасти как штурмовик. Самолет с отечественным вооружением и с подвеской двух бомб ФАБ-100 легко управлялся, лишь незначительно ухудшились взлетные характеристики, а скорость снизилась на 42 км/ч. Самолет был живуч — как-то раз машина А.Л. Коженикова из 438-го иап получила 162 пробоины, но тем не менее летчику удалось благополучно сесть на своем аэродроме. Не раз отмечались удачные бомбо-штурмовые удары «Харрикейнов». Летом 1942 г. самолеты 191-го иап (имевшие советское вооружение) пушками и ракетами вдребезги разнесли немецкую автоколонну под Новым Осколом.



«Харрикейн» с советским вооружением на Северо-Западном фронте, 1942 г.



«Харрикейн» с подвеской шести РС-82 выруливает на взлет. Донской фронт, 1942 г.

А в августе 1943 г. «Харрикейны» совместно с Ил-2 разбомбили немецкий аэродром в районе Луостари, уничтожив 11 истребителей и один транспортный самолет Ju 52/3m. К таким операциям часто привлекали истребительные полки ВВС, но кое-где «Харрикейны» имелись и в чисто штурмовых полках, например в 65-м на Севере.

В августе 1942 г. на Балтийском флоте начал действовать 3-й гв. иап, полностью укомплектованный английскими истребителями, перевооруженными пушками ШВАК и пу-

леметами УБК (всего имелось 23 машины). С 14 августа он прикрывал Ораниенбаумский плацдарм. Летчики полка успешно боролись с бомбардировщиками противника. В то же время, осознавая недостаточность летных данных «Харрикейна» по сравнению с Bf 109, при появлении немецких истребителей применяли исключительно оборонительную тактику. Сначала попробовали ходить в лобовые атаки, но большой удачи это не принесло. Затем внедрили «карусель». Самолеты выстраивались в круг, а затем спиралью

«Харрикейн» вернулся после боевого вылета. Юго-Западный фронт, 1942 г.





**Перевозка
«Харрикейнов» по
железной дороге**

набирали высоту внутри круга «Мессершмиттов», имевших больший радиус разворота. Чем выше удавалось подняться, тем меньшим становилось преимущество противника. Затем «Харрикейны» делали попытку атаковать сверху. Наконец, остановились на простом оборонительном круге, в котором каждый летчик прикрывал хвост машины, идущей впереди. Круг постепенно смещался на свою территорию.

Несмотря на то что почти все бои шли при численном превосходстве немцев (в среднем в полтора раза), иногда летчикам 3-го гв. иап удавалось достичь неплохих результатов. 17 августа восемь «Харрикейнов» вели бой с шестью истребителями, определенными как «D.XXI с убирающимся шасси». Очевидно, это были финские G.50. Два из них сбили, не имея потерь. 11 сентября в районе Первого городка тоже восьмерка наших столкнулась с таким же количеством Bf 109F. Результат: сбиты три «Мессершмитта» и один «Харрикейн». Всего с 14 августа по 22 сентября полк уничтожил 51 самолет противника, потеряв 14 своих.

Серьезным испытанием для «Харрикейнов» стало участие в боях на Дону, а затем на дальних подступах в Сталинграду. Если на Севере немцы зачастую применяли устаревшую технику, то летом 1942 г. на юг они бросили все лучшее, чем располагали.

Именно туда срочно перебросили 235-ю иад под командованием подполковника И.Д. Подгорного. В нее сначала входили 191, 436 и 46-й полки, к которым потом добавили 180-й иап — все они были укомплектова-

ны только «Харрикейнами». В начале июня дивизия была готова к боевой работе. Однако в донесениях политотдела аккуратно говорилось о «недоверии летного состава к «Харрикейнам».

Наша авиация действовала в исключительно тяжелых условиях, когда противник господствовал в воздухе. За первые пять дней июля «Харрикейны», несмотря на постоянные перебазирования, нехватку бензина и запчастей, сбили 29 самолетов неприятеля. Особенно отличился старший политрук Х.М. Ибатулин, лично сбивший 1 июля две вражеские машины и не вышедший из боя, хотя на его «Харрикейне» сорвало капот мотора. Отчасти успех английских машин объяснялся их удачным взаимодействием с советскими самолетами и хорошей подготовкой летавших на них пилотов. За июль дивизия потеряла 17 «Харрикейнов», а противник, по крайней мере, вдвое больше боевых машин. Постепенно обе сражающиеся стороны повысили качественный уровень брошенной в бой авиационной техники. Над Сталинградом появились самые современные модификации «яковлевых» и «лавоочкиных». Отсутствие пополнений привело к тому, что английские истребители постепенно исчезли из парка 8-й воздушной армии. На 1 августа их осталось всего 11, из которых боеспособны были три.

Это явление было не локальным, а повсеместным. Если на 1 июля 1942 г. в ВВС имелось 202 «Харрикейна», то в ноябре их осталось лишь 130. Они продолжали играть заметную роль только на северных участках советско-германского фронта.

МАСТЕР НА ВСЕ РУКИ

В декабре 1940 г. тактика английских истребителей изменилась. Они стали делать упор на наступательные действия над чужой территорией. Использовались два варианта их. Под кодовым словом «Рубарбс» проходили рейды небольших групп истребителей. В выделенном районе они атаковали все замеченные воздушные цели, а также при случае что-то на земле, в основном транспортные средства. Словом «Серкус» обозначались действия более крупных смешанных групп самолетов, включавших и истребители, и бомбардировщики. В этом случае задавалась конкретная цель — завод, аэродром, железнодорожная станция. Истребители обеспечивали бомбардировщикам охранение на пути к цели и от нее, а также подавление средств ПВО.

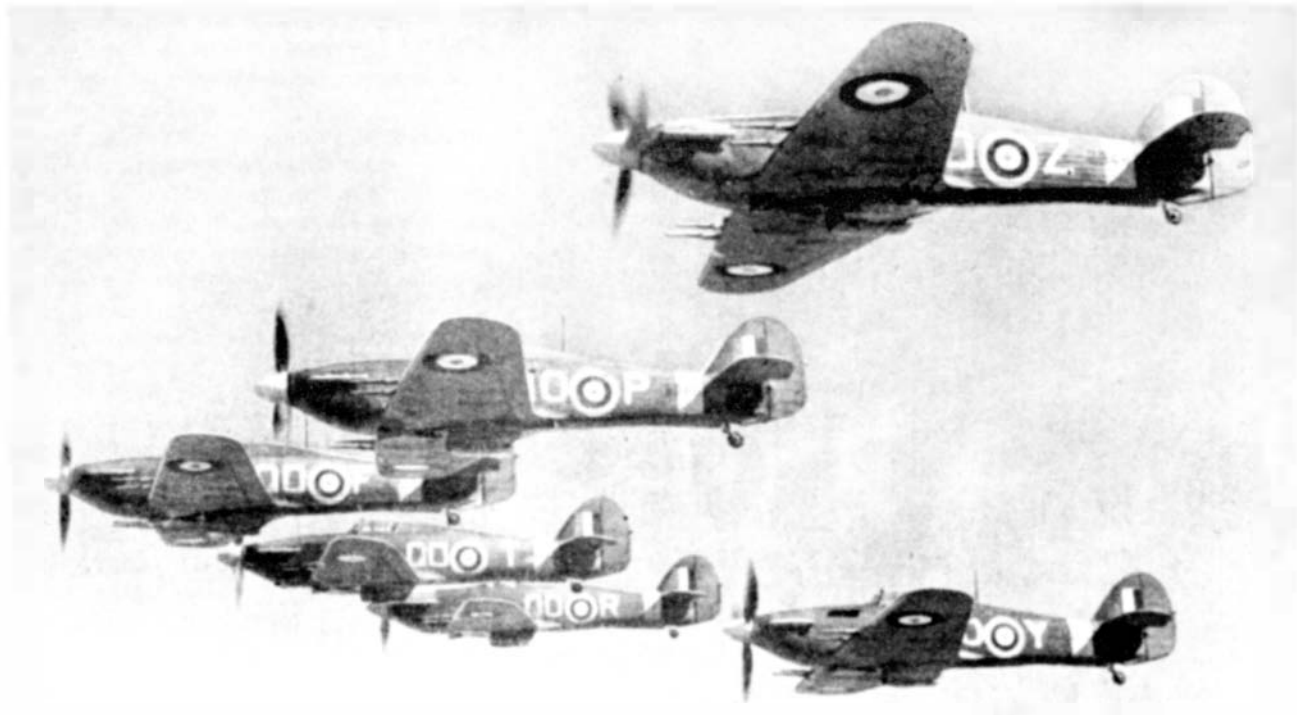
Весной 1941 г. из 56 эскадрилий, участвовавших в подобных операциях, 29 были вооружены «Харрикейнами». Постепенно зона их действий охватила и прибрежные районы Франции, Бельгии и Голландии, к пулеметному огню добавились бомбы.

Весь 1941 г. размах наступательных действий британских истребителей возрастал. Не последнюю роль в этих операциях играли «Харрикейны». Эффективность их действий резко возросла после поступления самолето-

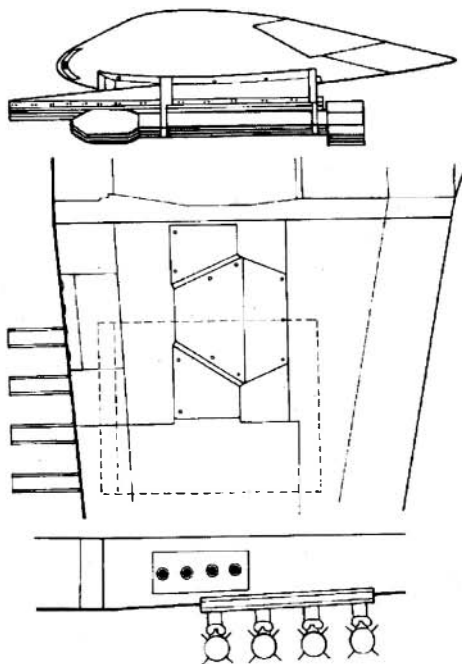
тов модификации ИС. Они успешно поражали паровозы, небольшие суда и легкобронированную технику. Следующим шагом стало внедрение бомбовой подвески. «Харрикейн» стал способен работать как легкий бомбардировщик, а сбросив груз — отбиваться, как истребитель.

В британской авиации с начала 1942 г. «Харрикейн» все больше переходил на роль истребителя-бомбардировщика и штурмовика. Как «чистый» истребитель он был уже мало пригоден и на Европейском театре боевых действий постепенно вытеснялся «Спитфайром». Ценность «Харрикейна» как штурмовика еще более возросла после оснащения его реактивными снарядами. Он стал первым британским одноместным истребителем, получившим подобное оружие. Самолет нес восемь неуправляемых ракет (по советской терминологии того времени — реактивных снарядов) типа UR. Предназначали их в первую очередь для поражения небольших судов. Заказ на оснащение «Харрикейна» ракетами поступил в октябре 1941 г. Первые три опытные «двойки» получили балки под три ракеты под каждым крылом. Ракета UR была весьма примитивна — просто труба, наполненная твердым топливом. Шашка имела внутри

**«Харрикейны» ИС
из 3-й эскадрильи
во время одного из
рейдов за Ла-Манш**



**Подвеска
английских 27-кг
реактивных
снарядов**



**Подвеска 112-кг
бомбы под крыло
«Харрикейна»**



продольный канал и зажигалась с переднего конца (от боеголовки). В хвосте имелись три треугольных кия. Первый «Харрикейн» IIA с подвеской ракет поднял в воздух К. Уоррен 23 февраля 1942 г. Уже на следующий день эта машина приступила к стрельбам на полигоне в Боскомб-Дауне. Хотя из-за плохих баллистических характеристик точность оказалась невысокой, простота и дешевизна ракетного оружия привели к его массовому производству и применению. Массу боеголовки в процессе доводки увеличили с 18 до 27 кг, а число ракет на истребителе — до восьми. Стабилизаторов у ракеты стало четыре, и они получили прямоугольную форму. Выпускали три варианта ракет: бронебойные, фугасные и учебные. Фугасными стреляли с дистанции 300–400 м, бронебойными — с 200 м.

А вот другой вид ракетной системы, испытывавшийся на «Харрикейне», так и остался в опытных образцах. Речь идет об одном из первых снарядов класса «воздух — воздух», называвшемся «Санфлауэр Сид». Правда, для «Харрикейна» это оружие не предназначалось, а лишь опробовалось на нем. Этими ракетами собирались отпугивать истребители немцев, осыпавшие сверху строй бомбардировщиков мелкими бомбами. Ракета выпускалась, как из миномета, из трубы, наклонно стоявшей за кабиной самолета. Как осуществлялось при этом прицеливание, не очень понятно.

Испытывали на «Харрикейне» и тяжелые (227 кг) неуправляемые ракеты «Лонг Том». Самолет нес их две — по одной с каждой стороны.

Все шире применялась бомбовая подвеска, разнообразнее становился ассортимент боеприпасов. Вместо крупных бомб по 113 или 227 кг под крыльями истребителя теперь можно было подвесить контейнеры для мелких бомб SBC. В гнезда этого контейнера обычно укладывали осколочные или учебные бомбы. Испытывали англичане и специальные противосамолетные бомбы. Они предназначались для поражения сверху строя бомбардировщиков противника. «Харрикейн» нес две такие бомбы по 113 кг. Взрыватель был фотоэлектрического типа и срабатывал от тени самолета-цели.

При использовании традиционных типов бомб «Харрикейны» летали парами, а чаще четверками. Бомбили с пикирования, осуществляя сброс с высоты 1500 — 3000 м. Радиус действия с бомбами был около 240 км.

Вместо бомб на бомбодержателях крепились дымовые приборы SCI, по одному с

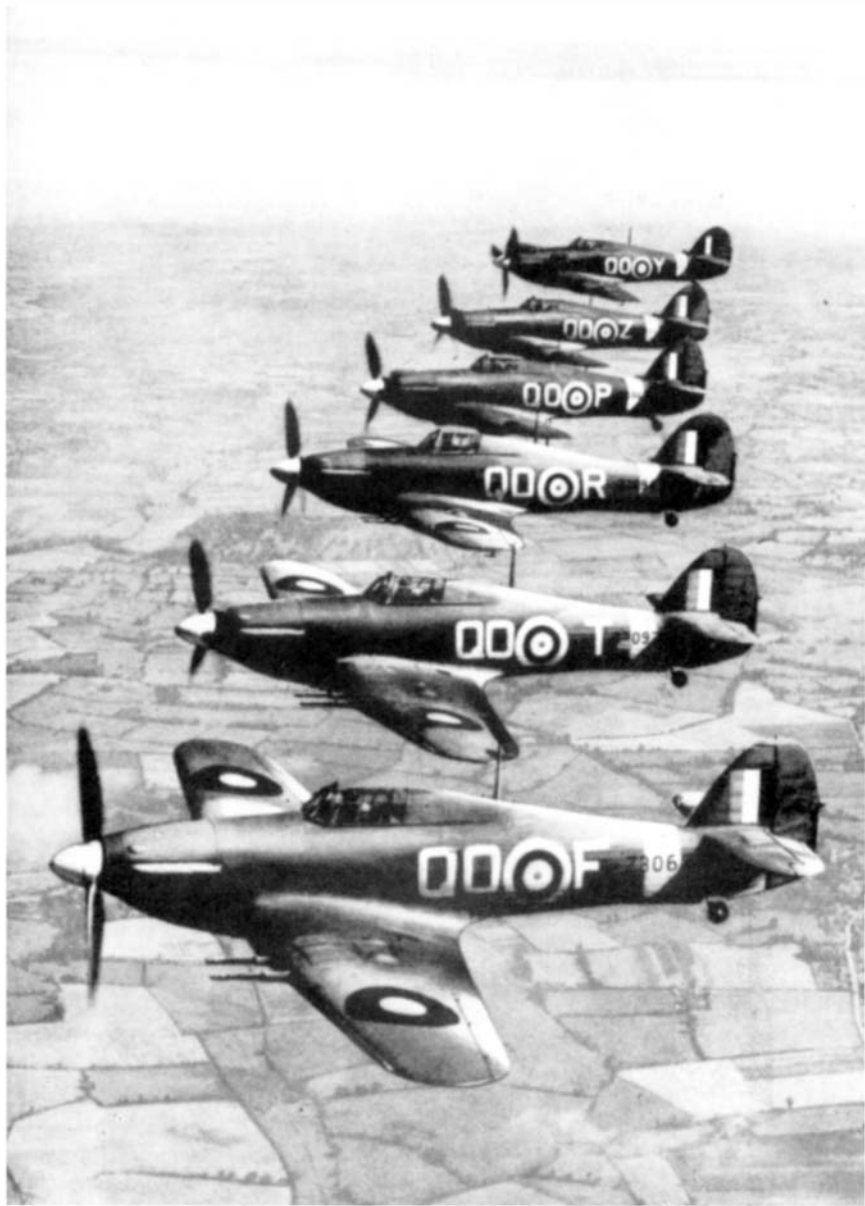
каждой стороны фюзеляжа. «Харрикейны»-дымозавесчики использовались в ряде операций в Европе в 1943—1944 гг.

В роли истребителей-бомбардировщиков и штурмовиков «Харрикейны» активно использовались в уже упоминавшемся рейде на Дьепп в мае 1942 г. К операции «Юбилей» привлекли шесть эскадрилий этих истребителей модификаций ПВ и ПС плюс две, 174-ю и 175-ю, машины которых были оснащены бомбодержателями. Перед высадкой десанта на восходе авиация нанесла удары по береговым и зенитным батареям. Первой налету подверглась береговая батарея «Гесс». Ее обстреляли из пушек «Харрикейны» ПС 43-й эскадрильи; один из истребителей был сбит немецкими зенитчиками. Затем на батарею обрушили бомбы двухмоторные бомбардировщики «Бостон».

Затем над побережьем появились истребители 3, 174, 245 и 253-й эскадрилий, которые шли под прикрытием «Спитфайров». Так, 3-й эскадрилье досталась зенитная батарея 37-мм пушек, стоявшая на набережной в Дьеппе. На первом же заходе один «Харрикейн» подожгли, и он упал.

174-я эскадрилья с пологого пикирования отбомбилась по береговой батарее «Гитлер». Сбрасывали бомбы по 113 и 227 кг. На отходе англичан перехватил одинокий «Фокке-Вульф», сбивший самолет командира эскадрильи Ла Файоля. Несколько машин были повреждены немецкими зенитчиками. Два летчика получили ранения, но дотянули до аэродрома в Англии, три самолета с задания не вернулись.

В течение всей операции в Дьеппе «Харрикейны» поддерживали высаженные на берег войска, частично возмещая нехватку артиллерии, препятствовали выдвижению немецких резервов, а позже прикрывали эвакуацию десантников.



**«Харрикейны» ПС
на патрулировании**



СРЕДИЗЕМНОЕ МОРЕ И АФРИКА

Более простой в эксплуатации и ремонте «Харрикейн» намного раньше, чем «Спитфайр», «освоил» разнообразные театры боевых действий. Одним из них стало Средиземноморье.

Вся авиация на этом театре подчинялась главному маршалу авиации Лонгмору. Она дислоцировалась на базах в Египте, Судане, Сомали, Адене, Палестине, Трансиордании (современной Иордании), Восточной Африке, Ираке, на Кипре и побережье Персидского залива. На все это пространство у него имелось всего лишь около 300 машин, в основном относившихся к разряду старья. Наиболее древними были транспортные самолеты «Валентиа», выпущенные в 1922 г. У итальянцев насчитывалось примерно столько же техники в Ливии плюс около 150 в Восточной Африке и полсотни на Додеканезских островах.

Английские колонии соприкасались с итальянскими в Восточной Африке. Сомали

тогда делилось пополам — на Британское Сомали (на севере) и Итальянское Сомали (на юге). С юга Итальянское Сомали граничило с другой британской колонией — Кенией. А Британское Сомали, в свою очередь, соприкасалось с запада с Абиссинией (Эфиопией), захваченной итальянцами несколько лет назад. На севере контролировавшийся англичанами Египет имел общую границу с итальянской Ливией. Формально Египет сохранял нейтралитет, но обе воюющие стороны это не смущало. Египетское правительство никто ни о чем и не спрашивал. Единственно — египетская армия в боевых действиях участия не принимала.

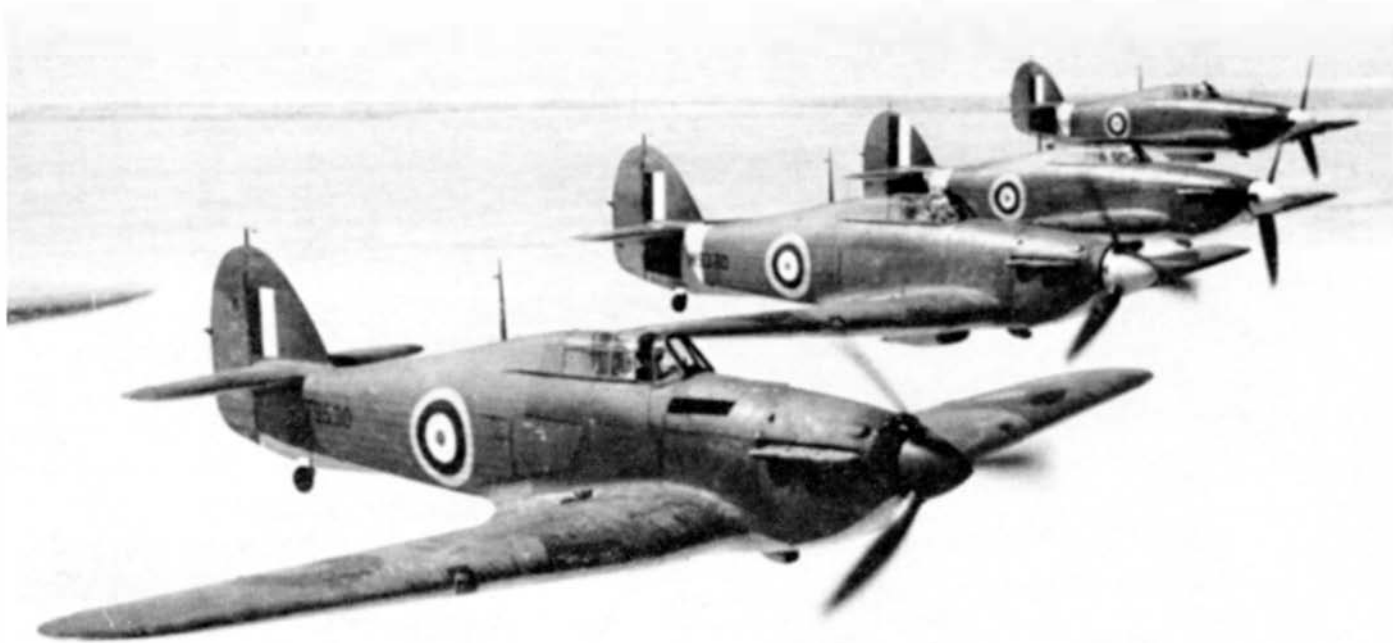
А «Харрикейн» у Лонгмора имелся всего один. В конце 1939 г. один из ранних «Харрикейнов» I прислали в Хартум (Судан) для тропических испытаний. Когда Италия вступила в войну, эту машину перебросили на фронт к ливийской границе. При этом Египет формально сохранял нейтралитет. Этот одинокий истребитель, прозванный «Линкор Колли» (на нем летал коммодор Р. Коллишоу, командовавший 202-й группой), появлялся то там, то здесь, чтобы создать у противника впечатление наличия у англичан значительного количества современной техники. На самом деле весь парк истребительной авиации у англичан в Африке тогда состоял из бипланов «Гладиатор» и еще более старых «Гонтлитов»; на юге у южноафриканцев летали «Фьюри», уже снятые с вооружения в метрополии. Но у итальянцев в колониях авиатехника тоже не отличалась новизной. Например, среди истребителей были только старомодные бипланы CR.32 и CR.42

**«Линкор Колли»
в полете, 1940 г.**



**«Харрикейн»
IIB/Тгор на Мальте**





с неубирающимся шасси и открытыми кабинами.

Граница с Ливией проходила в основном по пустыне, которую в Египте называли Западной пустыней. Обитаемые места сосредотачивались вдоль побережья, где шла и единственная в этих местах приличная дорога. В узкой полосе вдоль берега Средиземного моря и велись в основном боевые действия.

В это время в Адене выгрузили лишь первую партию запчастей для «Харрикейнов». Это был реквизированный заказ Польши: с надписями и инструкциями на польском языке. Сами же самолеты утонули вместе с перевозившим их пароходом.

На Мальте в начале войны всю систему ПВО обеспечивали четыре «Си Гладиатора», один из которых быстро вышел из строя, и его разобрали на запчасти. Через три недели к ним добавились четыре «Харрикейна». И вот эти семь машин противостояли двумстам самолетам противника, сосредоточенным на Сицилии! Из-за нехватки патронов на «Харрикейнах» оставили всего по шесть пулеметов. Запчастей не было: механики подбирали кое-что от разбитых самолетов других типов.

Но в августе авианосец «Аргус» привез дюжину «Харрикейнов» I, которые взлетели с палубы в 200 милях от Мальты. Запчасти и механиков доставляли на остров подводными лодками. Подобные рейсы совершали и позднее, и не всегда удачно. Так, 17 ноября тот же «Аргус», опасаясь вражеских бомбардировщиков, поднял истребители в воз-

дух слишком рано. Из 12 машин до Мальты долетели только четыре. У остальных кончилось горючее, и они упали в море.

В Египет самолеты шли с западного побережья Африки. Там, в портах британских колоний, чаще всего в Такоради (в современной Гане), их выгружали с судов, собирали и по воздуху гнали на фронт. Маршрут пролегал через Нигерию, французские колонии в Экваториальной Африке и Судан. Первые шесть «Харрикейнов», которые вел лидер — бомбардировщик «Бленхейм», вылетели из Такоради 19 февраля 1940 г. Спустя неделю пять из шести (одну машину потеряли по дороге) истребителей приземлились на аэродроме Абу-Суэйр в Египте.

В конце сентября 1940 г. в Абу-Суэйре сосредоточили первую полную эскадрилью «Харрикейнов» — 274-ю. Она приняла участие в отражении наступления противника, начавшегося 10 сентября. Войска итальянского маршала Грациани попытались, пройдя вдоль побережья, вторгнуться на территорию Египта. За два дня итальянцы углубились за линию границы примерно на 100 км, а затем застряли и простояли в обороне у деревни Сиди-Баррани почти два месяца.

К этому времени к силам Лонгмора прибавились еще две эскадрильи «Харрикейнов», 73-я и 208-я. В декабре эти самолеты участвовали в поддержке уже английского наступления в Ливию. Ими было уничтожено много машин типов SM.79, CR.42 и Ca 310, а также их привлекали к штурмовке отступающих

**«Харрикейны» I
в Египте,
конец 1940 г.**



**«Харрикейн»
ИС/Тгор в Ливии**

итальянских колонн. Господство английской авиации в воздухе было полным, у «Харрикейнов» по другую сторону фронта не находилось соперников. Итальянцы побежали, бросая технику и оружие. Девять дивизий противника попали в окружение. За два месяца англичане оккупировали все побережье Киренаики.

Но торжество было недолгим. С одной стороны, часть сил пришлось отправить в Грецию, с другой — на помощь итальянцам прибыл Африканский корпус Роммеля, поддержанный силами Люфтваффе. Встречный удар немецких танков оказался сокрушительным. К 31 марта 1941 г. противник опять вышел к египетской границе.

В конце апреля англичане заполучили новую «болячку». Регент Рашид Али в Ираке поднял мятеж и бросил иракскую армию против английских баз в этой стране. Основной удар наносился по учебному центру ВВС на аэродроме Хаббания близ Багдада. Рашида Али поддерживали немцы, приславшие не-

большое количество бомбардировщиков He 111 и тяжелых истребителей Bf 110. При перелете они использовали французские аэродромы в Сирии и Ливане, которые им предоставило сотрудничавшее с Германией правительство Виши. Мятеж довольно быстро подавили, попутно уничтожив практически всю иракскую авиацию. Здесь свой вклад внесли и «Харрикейны». Остатки немецкой авиагруппы через Сирию эвакуировались в Грецию.

На следующем этапе англичане решили лишить противника возможности использовать Сирию и Ливан, выбив оттуда вишистов. В июне туда вторглись британские, индийские и австралийские войска, поддержанные частями «Свободной Франции». Двумя колоннами они шли на Бейрут и Дамаск. С воздуха их прикрывали летчики Королевских ВВС. Действовали они достаточно эффективно: французы потеряли 55 самолетов, а англичане всего три истребителя. 12 июля войска вишистов в обеих колониях капитулировали.

**«Харрикейн»
сопровождает
колонну войск
в Западной
пустыне**





С марта 1941 г. старые «Харрикейны» I постепенно заменялись модификацией II. Война в Африке велась на два фронта — в Ливии и в Восточной Африке. В Эфиопии и Сомали дела шли прекрасно, там действовали в основном южноафриканские летчики, о которых будет рассказано позже. Итальянское старье сбивалось в воздухе и расстреливалось на аэродромах. В Ливии же англичанам противостояли опытные летчики Люфтваффе на вполне современной технике. Но постепенное усиление британской авиации в Египте плюс подкрепления из доминионов позволили достичь значительного количественного превосходства в воздухе. Однако на земле противник был достаточно силен, и бои шли с переменным успехом.

Чтобы лишить англичан важной опорной базы, немцы и итальянцы в конце декабря 1941 г. обрушили новые мощные воздушные удары на Мальту. За сутки на цели на острове совершали более 200 самолетов-вылетов. Налеты противника отражали в основном «Харрикейны»; первые «Спитфайры» прибыли лишь в апреле 1942 г.

Боевые действия в Северной Африке продолжались с переменным успехом. Условия для летного и технического состава были нелегкими. Жара, палящее солнце, нехватка воды, мелкая пыль, поднимаемая ветром. Оборудованных аэродромов имелось мало, базировались по большей части на твердых

солончаках. Пыль, проникающая в двигатели самолетов, быстро выводила их из строя. Лишь весной 1941 г. из Англии стали прибывать истребители с мощными «тропическими» фильтрами. Фильтр устанавливался перед штатным воздухозаборником карбюратора и закрывался новой, увеличенной, нижней панелью капота. «Харрикейн» при этом приобретал характерную «бороду».

Фильтр уменьшал износ деталей и увеличивал ресурс мотора, но сопротивление на входе в патрубок тоже росло, уменьшая мощность. Скорость самолета падала, взлетная дистанция увеличивалась. Отключить же фильтр в полете было невозможно.

«Харрикейны» честно служили во всех кампаниях боевых действий в Северной Африке как истребители, штурмовики и разведчики. В июне 1942 г. они помогали отразить очередное наступление, организованное Роммелем. Немецким танкам удалось значительно продвинуться в глубь Египта. Но дальше их остановила английская 8-я армия. А затем она и сама перешла в контрнаступление. «Харрикейны» боролись с самолетами противника и работали по целям на земле.

3 июля 1942 г. 274-я и 1-я южноафриканская эскадрильи перехватили шедшую к фронту группу из 15 пикировщиков Ju 87 и семи истребителей Bf 109. Летевшие выше англичане связали боем истребители, а южноафриканцы рванулись к бомбардировщи-

«Харрикейны» IIC 94-й эскадрильи после взлета с аэродрома Эль-Гамиль (Египет), лето 1942 г. На некоторых истребителях для облегчения сняли по две пушки



**«Харрикейн» из
128-й эскадрильи
во Фритауне
(Сьерра-Леоне),
начало 1942 г.**

кам. Позже все перемешались, но атака получилась чрезвычайно удачной. В общей сложности сбили 13 вражеских самолетов и два повредили. Наивысшего результата достиг южноафриканский лейтенант Коллингвуд, уничтоживший три пикировщика.

В боях под Эль-Аламейном, в которых немцы потерпели поражение, в октябре—ноябре 1942 г. шесть эскадрилий «Харрикейнов» уничтожили 39 танков, 212 грузовиков и бронетранспортеров, 42 орудия, свыше 200 других транспортных средств и четыре склада с боеприпасами и горючим. При этом было потеряно 11 летчиков.

13 ноября англичане взяли Тобрук, 19-го — Бенгази. А затем немцев взяли в клещи. Войска союзников высадились в Алжире и Марокко, создав еще один фронт на западе. Там тоже действовали «Харрикейны». Немцы от-

ступили на территорию Туниса. Флот и авиация союзников отрезали их от источников снабжения. Геринг попытался организовать воздушный мост в Тунис с Сицилии, но английские и американские истребители «пачками» расстреливали неуклюжие транспортники. Оставшиеся без продовольствия, боеприпасов и медикаментов остатки немецких и итальянских войск в Тунисе капитулировали 12 мая 1943 г.

«Харрикейны» базировались и в Западной Африке — в Гамбии, Либерии и Сьерра-Леоне. Там дислоцировалось несколько эскадрилий и отдельных отрядов. Немцев поблизости не было, опасались французов, колонии которых находились рядом. Истребители прикрывали порты, узлы перегонной трассы в Египет и сопровождали у побережья летающие лодки, охотившиеся за немецкими субмаринами.



ОХОТНИКИ ЗА ТАНКАМИ

С 1939 г. фирмами «Роллс-Ройс» и «Виккерс» велась разработка скорострельных противотанковых пушек калибра 40 мм. При этом предусматривалось их использование и на самолетах. Авиационные варианты готовились с мая 1940 г. Через год, в мае 1941 г., министерство авиапромышленности сообщило фирме «Хокер», что может предоставить две пушки Виккерс S.

30 мая цех в Кингстоне взялся за переделку серийного истребителя. Две пушки подвешивались в контейнерах под крыльями, там же в магазинах хранился и боезапас (15 снарядов на ствол). Из двенадцати пулеметов оставили только два — для пристрелки; они заряжались смесью обычных и трассирующих патронов. Вес самолета был всего 3390 кг — меньше, чем при установке четырех 20-мм пушек «Испано». На опытной машине также сняли всю броню. 18 сентября 1941 г. испытатель Сет-Смит совершил на противотанковом «Харрикейне» первый полет.

8 декабря из министерства авиапромышленности пришла бумага с предложением приспособить конструкцию под другую пушку — Роллс-Ройс BF с ленточным питанием. Как ни странно, боезапас здесь был меньше — всего 12 снарядов. Оба варианта, пройдя испытания, были запущены в серию, но вскоре все противотанковые машины, обозначенные IID, стали комплектоваться пушками Виккерс S. Большая часть выпущен-



ных «Харрикейнов» IID отправилась за рубеж, в основном на Ближний Восток, и была оснащена тропическими фильтрами. Первые серии имели такую же бронезащиту, как истребитель «Харрикейн» IIC, но в строевых частях ее снимали полностью или частично, чтобы улучшить летные данные.

Впервые тип IID применили в Северной Африке, в боях у Бир-Хакейма летом 1942 г. Пушки эффективно поражали с малых высот немецкие и итальянские танки и броневые автомобили. Однако из-за отсутствия брони или ее недостаточности «Харрикейн» IID сам оказался очень уязвим и со стороны ог-

**Летчик
6-й эскадрильи
у «Харрикейна» IID
в Северной Африке**

**Серийный
«Харрикейн» IID
с 40-мм пушками
Виккерс S**





**«Харрикейн» IV
с пусковыми
балками реактивных
снарядов.
Видны
бронелисты,
прикрывающие
двигатель**

на с земли, и от истребителей противника. Поэтому с июля 1942 г. броню нарастили, что подняло взлетный вес до 3935 кг и в сочетании с большим сопротивлением подкрыльных гондол серьезно ухудшило и скоростные, и маневренные качества самолета. «Харрикейны» IID летали обычно с сильным истребительным прикрытием, поскольку сами полноценно вести бой с истребителями противника не могли.

В Европе на машинах типа IID летала всего одна эскадрилья, 184-я, в Англии. Она имела на вооружении самолеты с пушками Роллс-Ройс BF. Она занималась в основном охотой

за транспортными средствами — автомобилями, поездами, небольшими судами — по ту сторону Ла-Манша.

Продолжением линии самолетов непосредственной поддержки стала модификация IIE. Разработку ее как специальной машины для Североафриканского театра начали в июне 1941 г. С ее фюзеляжем можно было стыковать как стандартные крылья типов В или С, так и новое усиленное крыло, ориентированное в основном на наружную подвеску. Грузом могли быть бомбы или ракеты, а с марта 1942 г. предусмотрели и контейнеры с 40-мм пушками, как у модификации IID. Бронезащиту самолета спереди усилили. С учетом работы в тропиках площадь радиатора увеличили, а снизу его прикрыли броней.

Опытный образец «Харрикейна» IIE поднялся в воздух 23 марта 1943 г. с низковысотным мотором «Мерлин» 27 (1620 л.с.) и трехлопастным пропеллером. Позднее его заменили на «Мерлин» 32 (1700 л.с.) с четырехлопастным винтом. Однако серия комплектовалась двигателями типов 24 или 27 (большинство) и старыми трехлопастными пропеллерами. Серийное производство модели IIE начали в Кингстоне в апреле 1943 г. После выпуска 290 машин в связи с большим количеством изменений самолет переименовали в «Харрикейн» IV (модификация III с мотором Паккард «Мерлин» 28 американского производства осталась лишь на бумаге). Все «четверки» имели тропические фильтры.



**Замаскированный
«Харрикейн» IV
на прифронтовом
аэродроме в Бирме,
весна 1945 г.**



«Харрикейн» IV отличался так называемым «универсальным» крылом. Оно позволяло подвесить под каждой плоскостью 40-мм пушку, или четыре неуправляемые ракеты, или одну бомбу в 113 или 227 кг, или одну кассету мелких бомб SBC, или один дымовой прибор SCI, или один дополнительный бензобак (их имелось три типа, из них два могли сбрасываться).

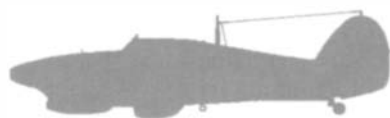
С июня 1943 г. «четверки» применили в Европе, с июля — в Тунисе. В Европе в основном охотились за паровозами, в Африке — за бронетехникой. Чаше летали с ракетами, реже — с пушками. Попытки брать под одно крыло ракеты, а под другое пушку провалились — асимметрия отдачи не позволяла точно попасть в цель, а ракеты от рывка после пушечного выстрела срывались с направляющих. А вот с подвесным баком с одной стороны и четырьмя ракетами — с другой летали часто и без серьезных затруднений. Всего «Харрикейн» IV использовали 11 эскадрилий.

В конце войны на «четверке» испытывали уже упоминавшиеся тяжелые неуправляемые ракеты «Лонг Том» в 227 кг. «Харрикейн» нес по одной ракете под каждым крылом. В бою их так и не применили.

Последние «Харрикейны» IV выпустили в июле 1944 г. К концу производства на каждые три истребителя модификации IIC собирали один самолет типа IV. Всего изготовили 524 машины этого варианта.

Последним штурмовиком стал «Харрикейн» V. Он являлся модернизацией «четверки» с мотором «Мерлин» 32 и четырехлопастным винтом и предназначался для Дальневосточного театра. У земли этот двигатель давал 1700 л.с. вместо 1620 л.с. у «Мерлина» 27, но из-за большой теплонапряженности был склонен к перегреву. В итоге два опытных самолета после испытаний переделали в стандартные «Харрикейны» IV. На «пятерках» эволюция конструкции «Харрикейна» закончилась.

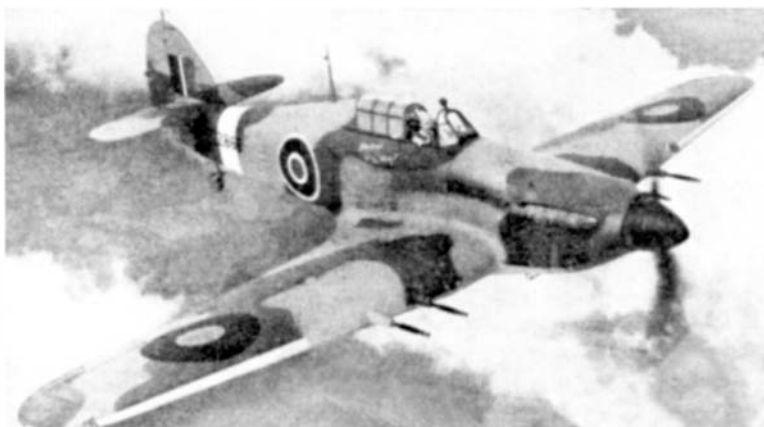
**«Харрикейн» V
в полете**



«ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МНОГИХ»

Параллельно с «четверками» британские заводы долго строили тип ПС. Он стал самой массовой модификацией «Харрикейна». Заводы фирм «Хокер», «Глостер» и «Остин» изготовили в общей сложности 4711 самолетов этого типа. Кроме того, под стандарт ПС при капитальном ремонте переделывались истребители более ранних вариантов; их количество неизвестно.

«Последний из многих» — 12 875-й «Харрикейн»



«Последний из многих» в полете, в кабине — летчик-испытатель Д. Симпсон

В ходе серийного производства «Харрикейн» ПС мало изменился. На поздних сериях лишь немного усовершенствовали лафеты пушек (внешне это отразилось в перемещении амортизационных пружин).

Несколько раз делались попытки улучшить обзор назад, на который шли справедливые нарекания летчиков. Его закрывал громоздкий гаргрот. Еще в октябре 1940 г. на модификации I опробовали фонарь кабины с боковыми выштамповками прозрачных панелей по образцу «Спитфайров»-фоторазведчиков.

Позднее такой фонарь установили на опытном образце «Харрикейна» II, добавив два зеркала по бокам. Но изображение через выступы сильно искажалось. В форму выштамповок последовательно внесли несколько изменений, но и это не помогло. «Харрикейн» так и остался до самого конца со своим старым фонарем. Интересно, что даже и не ставился вопрос о ликвидации гаргрота и введении фонаря-«пузыря» с круговым обзором.

Поскольку фирма не смогла предложить эффективное решение проблемы, летчики занялись самодеятельностью. В ряде эскадрилий в метрополии над козырьком ставили большое зеркальце от автомобиля. На этом попытки улучшить обзор из кабины закончились.

Именно самолет модификации ПС, получивший имя «Ласт оф зи мэни» — «Последний из многих», стал последним, 12 875-м, «Харрикейном», изготовленным в Великобритании. Это произошло в августе 1944 г.



ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ «ХАРРИКЕЙНЫ»

Следует упомянуть также о ряде интересных экспериментов, проводившихся с «Харрикейнами» II. Одна машина в начале 1941 г. испытывалась с ракетными ускорителями в попытке решить проблему взлета с маленьких площадок при перегрузочном весе. В том же году испытывали самолет с винтом, работавшим как аэродинамический тормоз на пикировании.

Фирма «Ф. Хиллс энд сон» из Манчестера для улучшения взлетно-посадочных характеристик истребителя в январе 1942 г. предложила другое решение — превратить моноплан в биплан. Не навсегда, а только на время разбега, набора высоты и крейсерского полета. Это обещало уменьшить дистанцию разбега, увеличить полезную нагрузку самолета и радиус действия. В бою «лишнее» крыло соби- рались сбрасывать. Министерство авиации идею одобрило, но денег не дало. Постановили считать проект частным и согласились только предоставить самолет. При этом он считался переданным в займы на шесть месяцев, а с фирмы взяли 7000 фунтов на оплату страховки. Сидней Кэмм отнесся к новаторам настороженно, но согласился помочь при необходимости.

Проект, разработанный под руководством конструктора Сайкса, назвали FH.40. Верхнее крыло по размаху и форме соответствовало нижнему. Оно имело деревянный набор с двумя коробчатыми лонжеронами, деревянными же нервюрами и обшивалось тонкой фанерой. Конструкция выполнялась предельно простой и дешевой, поскольку счита-

лась «одноразовой». В центроплане располагались дополнительные бензобаки, магистрали от них шли через стойки.

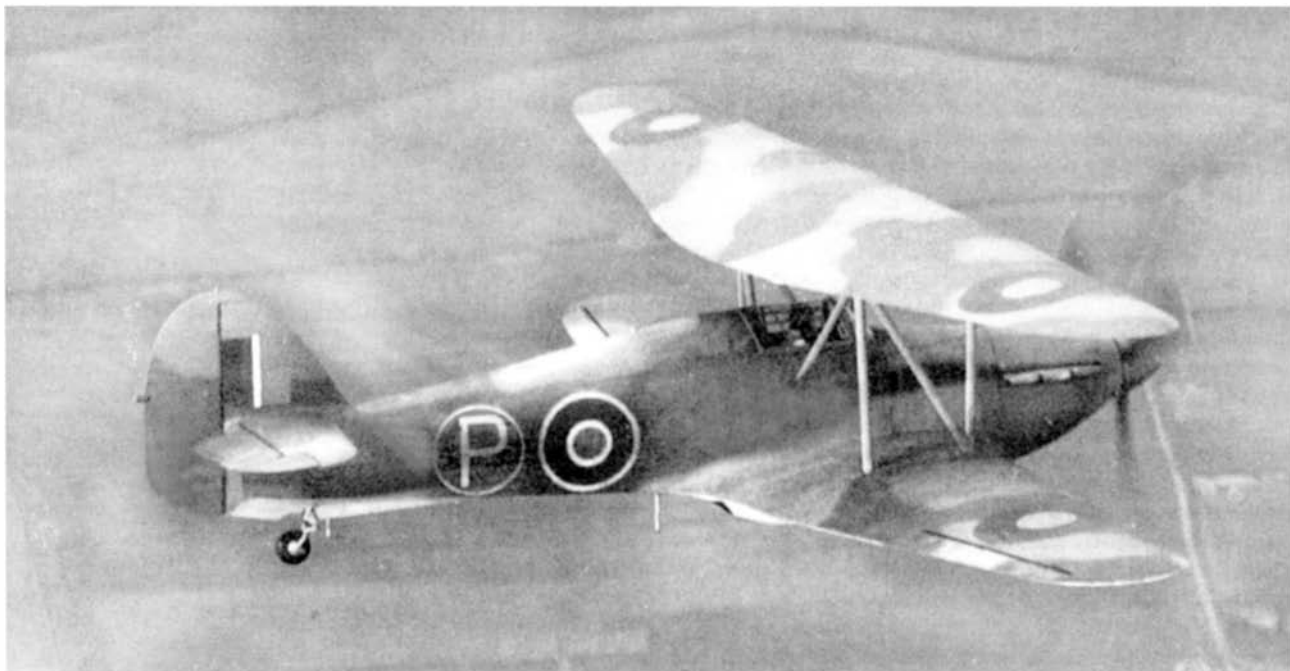
Площадь несущей поверхности убиплана более чем удваивалась по сравнению с обычным «Харрикейном» и была больше, чем у двухмоторного бомбардировщика «Бленхейм».

Верхнее крыло было связано с нижним и с фюзеляжем системой стоек и подкосов из труб. При сбросе четыре замка на стойках крыла должны были открываться гидравлическим приводом. Надо сказать, что у специалистов RAE схема сброса вызвала много сомнений. Не верилось, что крыло со стойками улетит, не задев оперение. Если же замки сработают не синхронно, то вероятность удара по фюзеляжу становилась очень высокой.

Истребитель выделили, но дать что-то хорошее пожадничали. Это оказался потрепанный «Харрикейн» I, который когда-то был экспортирован в Канаду, затем вернулся на родину вместе с канадской эскадрилей, а со временем попал в учебный центр. Крылья у него были деревянные, а проект предусматривал использование более прочного металлического. Фирма добилась такого комплекта, который в одной из частей обслуживания поставили на самолет. Верхнее крыло и стойки изготовила «Хиллс», а на заводе «Хокер» сделали увеличенный руль высоты. Шасси усилили, учитывая увеличившийся до 3360 кг взлетный вес. Все это собрали только в апреле 1943 г. На первом этапе механизм сброса не монтировался. К этому времени он уже был электромагнитным — соленоиды вытя-

**Биплан FH.40
на аэродроме**





FN.40 во время испытаний в ААЕЕ

гивали пальцы замков из вилок стоек. Предусматривался также механический (предварительно сжатыми пружинами) аварийный сброс.

26 мая 1943 г. FN.40 поднялся в воздух, его пилотировал П. Ричмонд. Шасси не убирало. Самолет медленно набрал высоту и выполнил «коробочку». Результаты этого полета объявили «весьма успешными». Далее пошли заводские испытания; машина летала при взлетном весе 3169 кг. Проверяли управляемость, устойчивость, взлетно-посадочные качества. Теперь уже крен доводили до 70°, вводили машину в пикирование и допускали перегрузки вплоть до двухкратных. Изношенность истребителя сказывалась: мотор не развивал полную мощность, подтекали масло и гликоль, в одном случае лопнула трубка, ведущая к тормозу колеса. Максимальная скорость не превышала 474 км/ч.

В сентябре FN.40 передали для официальных испытаний в ААЕЕ в Боскомб-Дауне. Там испытатели были перегружены более важной работой. Актуальность же дальней беспосадочной перегонки «Харрикейнов» уже в значительной мере пропала. Поэтому в ААЕЕ выполнили лишь небольшую часть намеченной программы, прежде чем в феврале 1944 г. поступило распоряжение перестать заниматься дополнительным крылом.

Сайкс предлагал дальнейшее развитие FN.40 с усиленным хвостовым колесом, доработанным крылом и взлетным весом, увеличенным до 3860 кг и даже 4200 кг. Но к этому времени уже была хорошо отработана технология использования сбрасываемых подвесных баков, которую признали более простой и надежной.

Фирма «Флайт рефьюэлинг» пыталась увеличить радиус действия истребителей сопровождения буксировкой за бомбардировщиком. «Харрикейн» тащили нейлоновым тросом, цепляя за замки на крыльях. Таким способом хотели перебрасывать самолеты на Мальту, но более традиционная схема опять победила. Существовал также совместный проект компаний «Хокер» и «Шорт бразерс», предусматривавший размещение истребителя сверху на фюзеляже бомбардировщика.

Предлагалось также поднимать в воздух перегруженный истребитель с помощью буксира, в качестве которого выступал четырехмоторный бомбардировщик «Либерейтор».

Для уничтожения немецких донных магнитных мин предназначался «Харрикейн»-тральщик. Под его крылом и фюзеляжем крепилось кольцо диаметром 14 м с электромагнитной катушкой. Откуда бралась необходимая для этого устройства немалая мощность — неизвестно. Но штука эта летала.

РАЗВЕДЧИКИ

«Харрикейн» никогда не был столь распространен в разведывательных частях, как «Спитфайр». В отличие от последних, выпускавшихся как разведчики прямо на заводах, «Харрикейны» дорабатывали для фотосъемки только кустарно. Это и понятно — уж слишком велика разница в их летных данных. Однако «Харрикейн» тоже внес свой вклад в воздушную разведку, особенно во время боевых действий в Северной Африке и Бирме.

В декабре 1940 г. 208-я эскадрилья переоборудовала один из своих «Харрикейнов» I в тактический разведчик, установив перспективную фотокамеру в корне крыла. В июне 1941 г. 2-я фоторазведывательная часть в Гелиополисе (Египет) имела три машины в варианте дальнего высотного фоторазведчика. Первая из них была готова в мае: она представляла собой доработку «Харрикейна» I под стандарт IIA серии I, но без вооружения и с тремя фотоаппаратами в задней части. Такие самолеты получили обозначение PR.II. Они иногда вели съемку с высот более 10 000 м. Впоследствии переоборудовали подобным образом еще шесть истребителей. По крайней мере один из них имел дополнительные крыльевые баки на 882 л в бывших отсеках вооружения. В августе 1942 г. эти машины сменились «Спитфайрами».

Более распространенные ТасR II, встречавшиеся там же, в Северной Африке, имели неполное вооружение или совсем не имели такового, зато несли в фюзеляже две перспективные камеры. Использувавшиеся истребительными частями, FR.II соответствовали самолету 208-й эскадрильи. Они сохраняли все вооружение (по типу А, В или С), но получали фотоаппарат F.24 в корне правого крыла.

Всего в разные варианты разведчиков переделали около 200 «Харрикейнов» (не считая подобных переделок в СССР).

«Харрикейны» 2-й фоторазведывательной части активно действовали в Ливии в июне—

июле 1942 г. и понесли значительные потери. 5-я (впоследствии 3-я) часть работала в Бирме. С октября 1942 г. и туда начали поступать «Спитфайры», а «Харрикейны» постепенно списываться. Зато на ТасR II в 1943—1944 гг. летали 2-я и 6-я индийские эскадрильи; они тоже действовали в Бирме.

Последние «Харрикейны»-разведчики применялись для съемки побережья Нормандии в мае 1944 г., но к «дню D», когда союзники провели свой десант, их уже вытеснили более современные машины. На Ближнем Востоке бывшие фоторазведчики стали использовать для срочной перевозки отснятых пленок с передовых площадок в глубокий тыл. Такие «курьеры» курсировали через Средиземное море по крайней мере до осени 1944 г.

«Харрикейны» также использовали в звеньях метеоразведки. До 1945 г. там эксплуатировались разоруженные истребители, дважды в день зондировавшие атмосферу в различных районах мира. Иногда эти самолеты именовались «Харрикейн» IIMet.

«Харрикейн» IIC, доработанный для ведения фоторазведки. Бирма, начало 1945 г. Полное вооружение из четырех 20-мм пушек на нем сохранено. Два техника под фюзеляжем как раз устанавливают фотоаппарат перед вылетом



Фоторазведчик PR II на аэродроме Кабрит, 1942 г.

«ХАРРИКЕЙНЫ» КАНАДСКОЙ ПОСТРОЙКИ

В Канаде во время Второй мировой войны был налажен поистине массовый выпуск «Харрикейнов». Но машины английского производства появились там раньше. В 1938 г. канадские ВВС заказали в Англии 20 «Харрикейнов» I. Они прибыли в Канаду в феврале—августе 1939 г. Эти машины относились к первым сериям, с деревянным винтом и полотняной обтяжкой крыльев. В июне 1940 г. они вернулись в Англию вместе с 1-й эскадрилей канадских ВВС, отправленной на помощь метрополии. Впоследствии несколько канадских авиачастей сражались на «Харрикейнах» в Европе и на Ближнем Востоке до сентября 1942 г.

Еще до начала Второй мировой войны британское правительство начало готовить себе тылы в заморских доминионах. По соглашению с властями Канады оно в феврале 1939 г. разместило заказ на «Харрикейны» у фирмы «Кэнэдиэн кар энд фаундри» из Монреаля. Она получила официальную лицензию и комплект документации. 2 марта того же года канадской фирме доставили самолет-образец. В июне началась сборка первой партии фюзеляжей. Сначала работа шла медленно. Лишь к 29 июля была готова ферма первого фюзеляжа, 30 сентября к ней присоединили каркас центроплана, месяц спустя на самолете появились мотор и шасси. 19 декабря на почти готовую машину для пробы поставили консоли крыла. Потом их опять сняли, чтобы перевезти истребитель на аэродром Сен-Юбер.

Первый «Харрикейн» I канадской постройки взлетел там 10 января 1940 г. Вскоре начались поставки в Англию. Канадские машины имели импортированные из-за океана моторы «Мерлин» III, металлическую об-

шивку крыльев и трехлопастные металлические винты фирмы «Де Хевилленд».

После выпуска 166 самолетов монреальский завод перешел на отличавшуюся от исходной английской модификацию Х. Она имела двигатель «Мерлин» 28, изготовлявшийся в США фирмой «Паккард», и американский же пропеллер Гамильтон Стандарт «Гайдромэтик». Вооружение состояло из восьми 7,69-мм пулеметов «Браунинг». Почти все «десятки» ушли в Англию; в Канаде их осталось только 25 штук. На одном самолете там установили неубирающиеся лыжи, но в серии лыжное шасси не прижилось. Канадцы, как в Великобритании, зимой продолжали летать на колесах.

Затем последовала модификация XI с оборудованием канадского, а не английского образца. Эти машины поставлялись только канадским ВВС.

Модель XII соответствовала английскому «Харрикейну» IIB; она и называлась сначала IIB (Can). Мотор был типа «Мерлин» 29, и большая часть этих самолетов не имела кока винта. Выпускались также истребители «Харрикейн» XIIA с вооружением по типу А (восемь пулеметов). Часть из них была собрана в палубном исполнении (о нем речь пойдет позже), как «Си Харрикейн» XIIA. Самолеты модификации XII поставлялись канадским ВВС, а также в СССР.

Один «Харрикейн» XII в Канаде также оснастили неубираемыми лыжами. Это произошло в начале 1943 г. Испытания прошли успешно, если не считать ограничения по максимальной скорости полета. Тем не менее сочли, что современной боевой машине лыжи не нужны, и в серию не внедрили. Выпуск вариантов модификации XII в Канаде прекратили летом 1943 г., когда англичане «Харрикейны» еще строили.

Всего в Канаде изготовили 1451 «Харрикейн» (по другим данным, 1448 или даже 1598), что внесло существенный вклад в общее производство. Часть этих машин прошла в Англии переоборудование в другие модификации.

Канадские части на канадских «Харрикейнах» не воевали. Однако их привлекали к противолодочному патрулированию восточного побережья страны. Ни одной субмарины, правда, они не нашли.

**Канадский
«Харрикейн» XII
на неубирающихся
лыжах**



«СИ ХАРРИКЕЙН»

К началу Второй мировой войны лучшим палубным истребителем, выпускавшимся в Великобритании, являлся Глостер «Си Гладиатор» — биплан с неубирающимся шасси, максимальная скорость которого не превышала 404 км/ч, а вооружение состояло из четырех пулеметов калибра 7,69 мм. Он оказался совершенно несостоятельным против современных истребителей немцев. Немного лучше проявил себя в воздушных боях дальний двухместный истребитель-разведчик «Фульмар», созданный на базе легкого бомбардировщика. Вооружение у него было посильнее, но к низкой скорости добавлялась и невысокая маневренность. Второй двухместный истребитель, «Рок», являвшийся переделкой палубного пикировщика «Скуа» под размещение тяжелой и громоздкой турели «Боултон-Пол» в задней кабине, даже не рискнули использовать на авианосцах.

Но нужды «Флит Эйр Арм» (FAA) — корабельной авиации Великобритании — в начале войны удовлетворялись в последнюю очередь. Все ресурсы поглощали ВВС, сперва действовавшие во Франции, а затем втянутые в грандиозную «битву за Англию» — отражение массированных налетов Люфтваффе. Для моряков в США заказали палубные истребители Грумман «Уайлдкэт», получившие в Великобритании название «Мартлет». Но первые партии этих машин прибыли лишь в конце 1940 г.

После победного завершения «битвы за Англию» возможности британской авиапромышленности несколько расширились. Но на разработку нового отечественного морского истребителя рассчитывать было нечего. Лорд Бивербрук, министр авиационной промышленности, железной рукой проводил политику сокращения количества выпускаемых типов самолетов, пытаясь таким путем поднять серийное производство. Решено было приспособить к эксплуатации на кораблях один из сухопутных истребителей. Командование ВВС согласилось передать флоту часть «Харрикейнов» — около 300 машин.

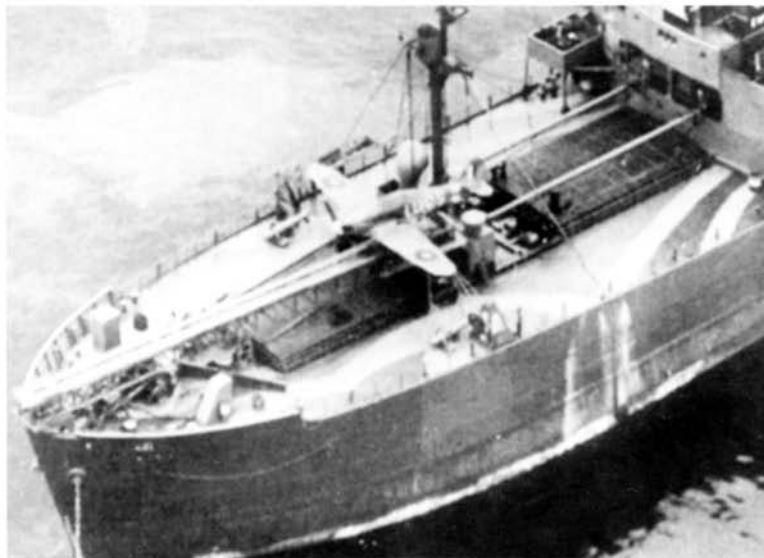
По своим данным «Харрикейн» существенно превосходил состоявший тогда на вооружении палубной авиации «Си Гладиатор», да и «Мартлет» тоже ему уступал.

С сентября 1940 г. в серийном производстве находилась модификация «Харрикейн» II с мотором «Мерлин» XX, но ВВС отдали не их, а более старые истребители типа I с моторами «Мерлин» III, заменяемые новыми.

Моряки брали их не от хорошей жизни. Вот как оценивал «Харрикейн» известный морской летчик-испытатель Э. Браун: «Малая дальность полета, плавают, как субмарины, ужасающие характеристики срыва, очень посредственный обзор для посадки на палубу и шасси, которое может зацепиться за тросы аэрофинишера». Хороший букет для кандидата в палубные истребители? На это мож-

**«Си Харрикейн» IА
на катапульте
торгового судна**





**«Си Харрикейн»
на катапульте**

но ответить, что никто и не создавал этот истребитель как палубный. Он проектировался в первую очередь для нужд ПВО Великобритании. Отсюда и сравнительно небольшие дальность и продолжительность полета, а плавать перехватчику и вовсе ни к чему... Да, собственно, никто и не предлагал Адмиралтейству ничего другого, поэтому вопрос стоял лишь о том, как рациональнее использовать то, что могли отдать.

Для «Харрикейна» нашли две сферы применения. Во-первых, доработать их в палубные истребители. То, что эта машина может стартовать с авианосца и сесть на него, уже было известно. Как уже говорилось, во время боевых действий в Норвегии самолеты 46-й эскадрильи успешно взлетели с авианосца «Ар-



**Летчики перед
«Си Харрикейном»,
установленным
на катапульту**

гус» и на него же потом вернулись. Во-вторых, появилось предложение запускать «Харрикейны» с катапульт на торговых судах. Таким образом можно было усилить воздушное прикрытие конвоев при нехватке авианосцев.

В октябре 1940 г. фирма «Хокер» получила задание рассмотреть возможность катапультирования «Харрикейна». Ведь при старте с катапульты перегрузки весьма велики, а нагрузка на конструкцию планера самолета распределяется совсем иначе, чем при взлете традиционным способом, на который рассчитывается сухопутный истребитель. Фирма решила задачу и сообщила, что готова за пять недель построить опытный образец. 19 января 1941 г. Адмиралтейство заказало сразу 20 комплектов для переделки «Харрикейна» для катапультирования, а на следующий день — еще 30.

В это время рабочие завода «Хокер» переоборудовали один подбитый и сланный в ремонт истребитель в опытный образец машины, которая могла не только взлететь с корабля, но и сесть на палубу. Для этого самолет получил посадочный гак для захвата тросов аэрофинишера. Этот «Харрикейн» начали испытывать в Фарнборо в марте 1941 г.

Таким образом, работа по обоим направлениям шла параллельно. Но для того, чтобы просто выстрелить машину с катапульты, переделок требовалось меньше. Поэтому «катафайтеры», как называли эти истребители, появились на море раньше. Концепция их применения была довольно проста. При появлении достойной цели (а ею мог считаться любой вражеский самолет, обнаруживший конвой в открытом море), «катафайтер» выстреливали в воздух. Пилот атаковал врага, если повезло — уничтожал. Задача выполнена, куда теперь деваться пилоту истребителя? Сесть он может только на сушу, если она близка. Если нет — машина становится «одноразовой», летчик обязан бросить ее после исчерпания запаса горючего.

Пожалуй, обменять маленький «Харрикейн» на двухмоторный He 111 или Ju 88 с экипажем из четырех-пяти человек явно выгодно. А если удалось «завалить» четырехмоторный дальний разведчик «Кондор» или большую летающую лодку? Вероятность уничтожения «катафайтером» самолета противника была довольно велика — ведь далеко от берегов летают лишь большие, сравнительно тихоходные и маломаневренные машины. Ни удрать от него, ни переманеврировать истребитель они не способны, только отстреливаться либо прятаться в облаках.

А уж с точки зрения стратегии помощь «катафайтера» была неоценима: лучший способ спасти конвой от врага — не встречаться с ним. А поэтому любой самолет или корабль, способный сообщить его координаты противнику, должен быть уничтожен, и желательно побыстрее.

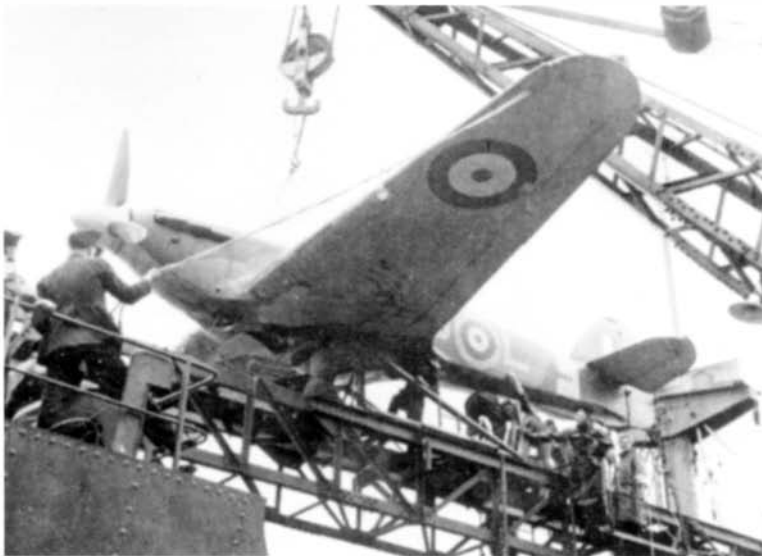
Первые эксперименты по катапультированию проводили на плавбазе «Пегасус», используя двухместный палубный истребитель «Фульмар». Но эта машина значительно уступала «Харрикейну» в скорости. Большие надежды возлагали на экспериментальный легкий истребитель Майлс М.20. Подкупали его малый вес и габариты, облегчавшие размещение на судне и катапультирование. Но М.20 так и не дошел до стадии серийного производства. Поэтому решили использовать параллельно «Фульмары» и «Харрикейны», отдавая предпочтение последним.

Официально «катафайтер» именовался «Си Харрикейн» IА, но чаще его называли «Харрикэт» (от «Харрикейна» и «катапульты»). Истребители для доработки поступали с начала мая 1941 г. ВВС передавали не новые машины, а уже побывавшие в эксплуатации старые типа I с моторами «Мерлин» III. При доработке они все приводились к одному стандарту по двигателю и оборудованию. Далее следовали усиление планера и монтаж катапультных захватов. Всего подобным образом перделали 50 истребителей.

Для установки катапульт сначала рассчитывали использовать танкеры: у них имелось необходимое пространство на палубе. Но суда этого назначения, как правило, были тихоходны и отличались плохой маневренностью. А для катапультирования истребителя требовалось быстро встать по ветру и развить ход не менее 10–12 узлов.

Использовать для запуска этих самолетов дорогие и громоздкие пневматические катапульты сочли нецелесообразным. В Англии к этому времени разработали довольно дешевые и простые системы, разгонявшие истребитель комплектом твердотопливных зарядов. Ферма длиной 24 м устанавливалась в носовой части судна. Тележка, пробегающая по рельсам 21,3 м, разгоняла истребитель до скорости 120 км/ч. Перегрузка составляла около 3,5 g. В конце пути тележку останавливал гидравлический буфер. Такие пороховые катапульты смонтировали на 35 различных торговых судах, занесенных в категорию САМ (catapult armed merchantman). Каждое из них несло по одному истребителю.

На судне находилась небольшая военная команда, включавшая двух механиков, офи-



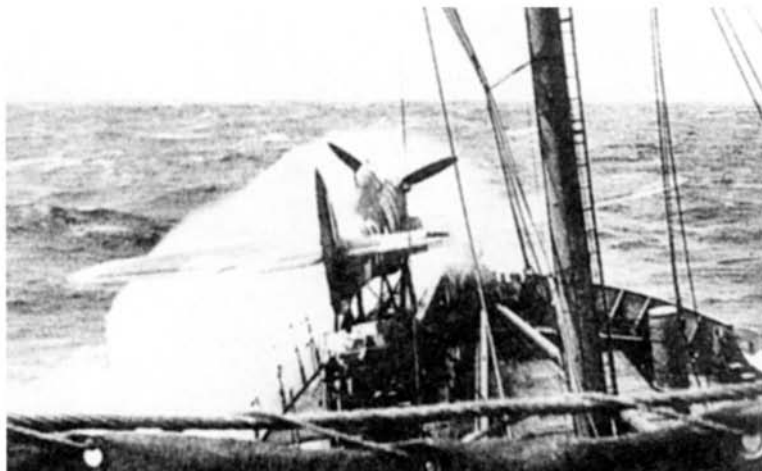
**«Си Харрикейн»
устанавливают
на катапульту**

цера по катапультированию, радиста, специалиста по вооружению и офицера наведения, к которому вскоре добавили оператора РЛС (каждый САМ обязательно имел радиолокатор). На один самолет полагались два пилота — на всякий случай. Летчиков набирали из ВВС, они являлись добровольцами. Подготовка первых судов типа САМ началась в феврале 1941 г.

24 апреля с судна «Майкл Е» «выстрелили» истребитель, пилотируемый суб-лейтенантом М. Бирреллом, морским летчиком, прикомандированным к ВВС. Учебный полет завершился посадкой на берегу. 28 мая «Майкл Е» ушел в море, но еще до первого запуска самолета в боевых условиях он был торпедирован подводной лодкой и затонул.

В это время завершалась подготовка летчиков ВВС. Для них сформировали специальное подразделение истребителей на тор-

**«Си Харрикейн» IА
на борту торгового
судна, 1941 г.**





**«Си Харрикейн» IB
в полете, 1942 г.**

говых судах (MSFU — merchant ship fighter unit), дислоцированное в Спике, старом аэропорту Ливерпуля. Первым курс подготовки закончил пилот-оффисер Г. Дэвидсон. 31 мая он катапультировался с судна «Эмпайр Рэйнбоу» в устье реки Клайд. На «Рэйнбоу» он и ушел в море 8 июня.

В придачу к судам типа CAM флот переоборудовал четыре бывших банановоза в авианесущие корабли типа FCS (fighter catapult ship). Почему выбрали банановозы? Это были быстроходные суда — бананы долго храниться не могут. У них тоже была одна катапульта, но истребителей — два. В отличие от судов типа CAM обычного груза они не брали и ходили под военно-морским флагом. Три из четырех комплектовались не «Харрикейнами», а двухместными «Фульмарами», обладавши-

**Заправка
«Си Харрикейна»
IB на авианосце
«Аргус»**



ми большим радиусом действия. «Си Харрикейны» имелись только на «Мэплине», в первый раз вышедшем в море 9 мая.

Стартовав с этого корабля 18 июля 1941 г., лейтенант Р. Эверетт осуществил первое боевое катапультирование. Его отправили убрать четырехмоторный разведчик FW 200C «Кондор», круживший над конвоем. Истребитель набрал высоту, а затем спикировал на врага. Эверетт атаковал его сверху в лоб. Дав очередь, он увидел, как кусок правого крыла отлетел и по спирали начал падать вниз. Разведчик перевернулся и упал в море; весь экипаж погиб. Истребитель же, хотя и был обстрелян зенитками своих же кораблей охраны, дотянул до берега бухты Донегал, где сел на пляже. За эту победу Эверетта наградили орденом.

2 августа он стартовал с катапульты во второй раз. «Мэплин» прикрывал конвой, шедший из Сьерра-Леоне. Эверетт долго гнал «Кондор»; он палил по разведчику, стрелки «Фокке-Вульфа» — по нему. Удача на этот раз оказалась на стороне немцев. Пули пробили масляную магистраль, козырек пилотской кабины забрызгало маслом. Погоню пришлось прекратить и возвратиться к конвою. Эверетт сел на воду у эсминца «Вандерер». Он только успел выпрыгнуть, как самолет затонул.

Эверетт погиб не в бою. 26 января 1942 г. он перегонял истребитель на ремонт. Самолет неожиданно упал в море на глазах наблюдателей поста Береговой охраны.

С июля 1941 г. от одного до четырех судов типа CAM стали включать в состав атлантичес-

ких конвоев, с сентября они ходили также на Гибралтар. 11 ноября пилот Дж. Вэрли атаковал «Кондор», заходивший на бомбометание по одному из судов конвоя. После обстрела немецкий самолет ушел с боевого курса, поспешно сбросил бомбы в море и ускользнул в облака. Вэрли навели на вторую цель, но это оказался патрульный «Либейтор», выискивавший немецкие подводные лодки. Горючее кончалось, пилот истребителя выпрыгнул с парашютом и был подобран катером с эсминца «Брук». Его вытащили так быстро, что он даже не успел забраться в свою надувную лодку.

С весны 1942 г. суда типа САМ сопровождали конвои в наши северные порты, Мурманск и Архангельск. На аэродроме Кегостров даже организовали небольшую базу, где хранили запасные самолеты и осуществляли ремонт. Первым был конвой PQ 15, шедший в апреле, в состав которого входило судно «Эмпайр Морн». Но использовать истребитель в этом рейсе ему не пришлось.

«Эмпайр Морн» вместе с «Эмпайр Лоренс» включили в конвой PQ 16 в мае 1942 г. На этот раз пилоту Кендалу с «Морна» пришлось катапультироваться. Сначала его послали сбить летающую лодку BV 138, следившую за судами. Но с подходом большой группы бомбардировщиков Ju 88 Кендала перенацелили на нее. Пилот выбрал один из бомбардировщиков и атаковал его сбоку. Первый заход ока-

зался неудачным, но зато после второго, с хвоста, один мотор «Юнкерса» встал, а из второго потянулся черный дым. С «Морна» видели, как «немец» упал в нескольких милях по правому борту. Когда бензин подошел к концу, Кендал выпрыгнул с парашютом; его подобрал эсминiec «Боадисеа».

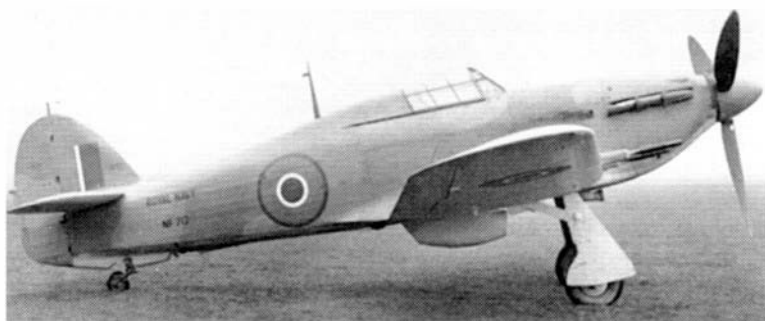
С «Лоренса» стартовал пилот Хэй, пошедший навстречу четверке He 111Н. Он спикировал на один из них и увидел красную вспышку на одном из моторов, затем посыпались какие-то обломки, и «Хейнкель» завалился в море. Ко второму бомбардировщику Хэй подошел справа. Несмотря на огонь стрелков, он дал длинную очередь с близкого расстояния. На фюзеляже за кабиной появились дыры. Хэй хотел дать еще очередь, но в этот момент ветровой козырек разлетелся, а контрольная лампа показала утечку гликоля. За бронеспинкой разорвался небольшой снаряд. Некоторые источники указывают, что истребитель в суматохе подбили зенитчики транспорта «Карлтон». Пилот все-таки прицелился в уходящий «Хейнкель» и выпустил ему вслед все оставшиеся патроны. Затем Хэй, раненный в ногу, выпрыгнул с парашютом. Его спасательная лодка оказалась дырявой, но через шесть минут летчика выудили из воды матросы эсминца «Волонтир».

В следующий конвой, PQ 17, отправившийся в путь в июле того же года, включи-

**«Си Харрикейны»
готовятся к взлету
с авианосца**



**Посадка
«Си Харрикейна»
на авианосец**



«Си Харрикейн» ИС

**«Си Харрикейн»
сел на палубу
авианосца
«Викториз»**

ли судно «Эмпайр Тайд» (новенькое — 1941 г. постройки). Интересно, что кроме штатного «Си Харрикейна» на нем имелся деревянный макет, который собирались поставить на катапульту после «израсходования» настоящей машины — для дезинформации противника. Но макет не понадобился. Истребитель дважды готовили к катапультированию, но,

увидев вращение винта, немецкие воздушные разведчики тут же уходили прочь. Конвой был разгромлен немцами, но «Эмпайр Тайд» добрался до берегов Новой Земли, а затем пришел в Архангельск.

В конвой PQ 18 (сентябрь 1942 г.) входило судно «Эмпайр Морн». Уже в конце пути, 18 сентября, отражая налет He 111Н, с него взлетел Дж. Барр. Он прижал один из бомбардировщиков к воде и при попытке повернуть «Хейнкель» врезался в волны. Барр стрелял и стрелял. Когда на смену He 111Н пришли Ju 88, он имитировал атаки, сбивая противников с боевого курса. Прикинув запас топлива, летчик направился к берегу. Через несколько часов Барр приземлился на Кегострове.

Удачному исходу способствовало то, что с осени 1941 г. на «Си Харрикейнах» стали подвешивать под крыльями дополнительные топливные баки емкостью по 170 л, что уве-





личивало как время патрулирования над конвоем, так и возможность дотянуть до суши. Правда, взлетный вес при этом возрос, и пришлось увеличить заряды катапульт. Маневренность машины с баками также несколько ухудшилась. «Катафайтеры» применялись на море немногим более двух лет. После появления достаточно большого количества эскаортных авианосцев от применения «одноразовых» истребителей отказались.

Но не следует считать, что пилоты «Харрикэтов» являлись разновидностью камикадзе, хотя к подобной работе привлекали только добровольцев. По выполнению задания летчик обязан был выбраться с парашютом у любого судна конвоя. У него имелись спасательный жилет и надувная лодка типа К. В полярных водах надевали специальный комбинезон, защищавший от переохлаждения в воде. Наилучшим вариантом было возвращение к судну-матке, на борту которого находилась специально натренированная команда спасателей с быстроходным катером. Эти люди вытаскивали пилота буквально через несколько минут после приводнения. Это особенно важно в северных водах, где человек быстро погибал от переохлаждения. Из восьми случаев боевого запуска «катафайтеров» почти все прошли успешно, было сбито шесть немецких самолетов, и только один английский летчик погиб. Суды типа САМ совершили 175 рейсов, пройдя в общей сложности 2600 миль.

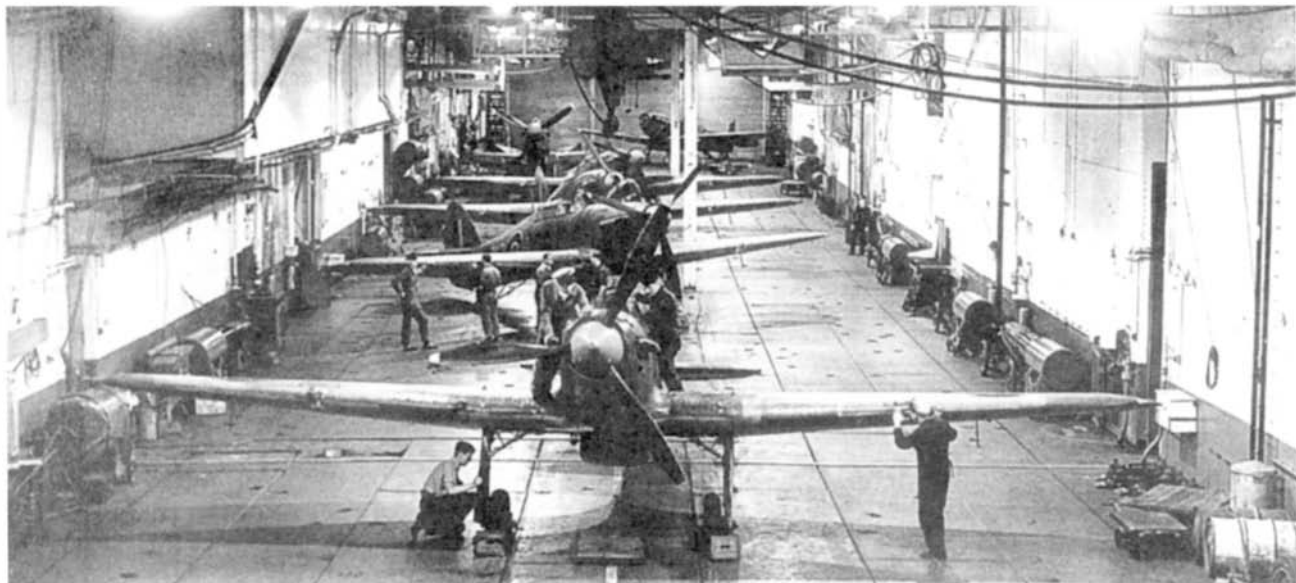
Однако при всей простоте катапультных стартов затея эта получалась недешевой. 12 судов погибли вместе со своими самолетами. Гораздо более эффективным казалось применение авианосцев. Переделка сухопутных «Харрикейнов» I серии 2 в палубные «Си

Харрикейны» IV осуществлялась фирмой «Дженерал эйркрафт» на заводе в Хэнуорте, а позже также «Остин моторз» в Лонгбридже. В отличие от «Харрикэтов» эти машины могли не только взлетать с корабля, но и приземляться на него, пользуясь аэрофинишером.

Первой начала освоение новой техники 880-я эскадрилья. «Си Харрикейн» был тогда самым быстроходным палубным истребителем британского флота, превосходя в этом отношении и «Фульмар», и американский «Мартлет» («Уайлдкэт»). В целом летчики неплохо приняли новые машины, отличавшиеся хорошими устойчивостью и управляемостью. После «Си Гладиаторов» новые монопланы оценивались летчиками неплохо, но высказывались резонные упреки в недостаточных продолжительности полета и огневой мощи (хотя секундный залп «Си Харрикейна» более чем вдвое превышал тот же показатель у «Си Гладиатора»). Критику вызывал и плохой обзор из кабины на посадке. Из-за этого садились, непременно открыв фонарь. А вот перспектива приводнения вызывала у летчиков ужас. Достаточно было поглядеть на входное отверстие для радиатора под центропланом, чтобы понять, почему. По расчетам конструкторов «Хокер», самолет мог продержаться на воде менее двух секунд. За 880-й эскадрильей летом и осенью 1941 г. последовали 803, 806, 801 и 883-я. Эти эскадрильи предназначались для размещения на авианосцах «Фьюриэс», «Индомитэйбл», «Формидэйбл», «Корейджес», «Аргус», «Игл» и «Эвенджер».

Боевое применение «Си Харрикейнов» с авианосцев началось с марта 1942 г., когда «Игл» вошел в состав «соединения Н», сопровождавшего конвой на Мальту. На его

«Си Харрикейн» IV из 804-й эскадрильи взлетает с авианосца «Фьюриэс»



**«Си Харрикейны»
в ангаре авианосца**

борту находилась 813-я эскадрилья, включавшая четыре «Си Харрикейна» IV. Под прикрытием «Игла» и других боевых кораблей шесть быстроходных транспортов прорвались в Ла-Валетту.

В ответ в январе 1942 г. в морскую авиацию начали поступать истребители типа IC с вооружением из четырех 20-мм пушек. Все они тоже являлись переделками серийных сухопутных машин, в том числе и «б/у», сланных ВВС. Это была комбинация из старого фюзеляжа и мотора и нового крыла. Первой такими машинами вооружили 811-ю эскадрилью,

за ней последовали 802, 883, 880 и 885-я. Их разместили на авианосцах «Игл», «Фьюриэс» и «Викториэс». Из-за добавочного веса летные данные истребителя немного упали, но эффективность вооружения выросла. Теперь самолет мог не только сбить бомбардировщик, но и нанести существенные повреждения небольшому судну или подводной лодке. К июлю 1942 г. британская морская авиация обладала примерно 300 «Си Харрикейнами». Часть из них комплектовалась тропическим оборудованием для эксплуатации с береговых аэродромов в Африке.

**«Си Харрикейн» IIC
из 797-й эскадрильи в Даксфорде,
1942 г.**





В конце 1942 г. на флот поступила модель ИС, тоже с четырьмя пушками, но уже на базе долгожданного типа II с мотором «Мерлин» XX. Максимальная скорость поднялась до 550 км/ч по сравнению с 474 км/ч у IC. Это были новые сухопутные истребители, доработанные на заводе «Дженерал эйркрафт». Часть этих машин, предназначавшаяся для эксплуатации на кораблях типа МАС, катапультных захватов не имела. Из Канады, как уже говорилось, поступали палубные истребители «Си Харрикейн» ХIIА с моторами Паккард «Мерлин» 29, американскими воздушными винтами и вооружением из восьми пулеметов. Внешне «двенадцатые» отличались отсутствием кока на ступице пропеллера. Они сразу собирались как машины для авианосцев. Всего было выпущено около 650 «Си Харрикейнов» разных модификаций. Последние из них вышли из цехов в сентябре 1943 г.

В августе 1942 г. к Мальте пробивался крупный конвой, в охранение которого входили авианосцы «Индомитэйбл», «Игл» и «Викториз», несшие 70 истребителей. На двух первых базировались три эскадрильи «Си Хар-

рикейнов» (800, 801 и 885-я). Противник бросил против них около 500 боевых самолетов. Конвой потерял «Игл», потопленный немецкой подводной лодкой U-73, но прошел. За три дня воздушных боев английские истребители сбили 39 немецких и итальянских самолетов (в том числе «Харрикейны» — 25), потеряв восемь своих машин. лейтенант Корк на «Си Харрикейне» в одиночку уничтожил три немецких и три итальянских самолета. Но с осени 1942 г. на больших авианосцах «Си Харрикейны» стали заменять более совершенными «Сифайрами», представлявшими собой палубный вариант знаменитого «Спитфайра».

С весны 1942 г. «Си Харрикейны» размещались и на кораблях типа МАС, являвшихся торговыми судами, поверх надстроек которых настелили летную палубу. Ни ангаров, ни лифтов, ни катапульт на них не имелось. Такой эрзац-авианосец обычно брал полдюжины «Си Харрикейнов» и столько же больших бипланов «Суордфиш», оснащенных для поиска подводных лодок. Все они стояли в задней части полетной палубы, взлетали на полном газу моторов, когда корабль на всех

**Летающий
в наши дни
«Си Харрикейн» IB**

парах шел против ветра. Применять ранние «Си Харрикейны» таким образом было выгодно, поскольку крылья у них не складывались и в лифт они все равно бы не вошли. Но на кораблях типа МАС самолеты быстро выходили из строя. Простояв весь поход на палубе под дождем, снегом и солеными брызгами, они требовали существенного ремонта уже после 30 часов налета.

Большую роль сыграли палубные «Си Харрикейны» в проводке уже упоминавшегося конвоя PQ 18 в сентябре 1942 г. На эскортном авианосце «Эвенджер» базировалось полдюжины машин 883-й эскадрильи и столько же — 803-й. В одном случае они противостояли сразу 48 вражеским бомбардировщикам и торпедоносцам. Английские летчики якобы сбили пять немецких самолетов и повредили еще 17. Немцы официально не признали ни одного, но из опубликованных мемуаров следует, что только в одной эскадрилье из восьми поплавковых He 115 погибли пять, в

том числе три — со всем экипажем. Свои потери у англичан составили четыре истребителя и один пилот.

В ноябре 1942 г. самолеты с авианосцев «Эвенджер», «Битер» и «Дэшер» (на всех базировались «Си Харрикейны» ПС) участвовали в прикрытии высадки войск союзников в Алжире. С целью маскировки на истребители при этом нанесли американские опознавательные знаки.

В общей сложности в разное время «Си Харрикейнами» полностью или частично были вооружены 19 эскадрилий. К концу 1943 г. на большинстве авианосцев «Си Харрикейны» заменили «Сифайрами» или американскими истребителями «Уайлдкэт» и «Хэллкэт». Последним стал эскортный авианосец «Страйкер», на котором они находились до апреля 1944 г. На берегу «Си Харрикейны» использовали в системе ПВО военно-морских баз в Англии (две эскадрильи) и в Танганьике (одна); все их расформировали в 1943 г.

«ХАРРИКЕЙНЫ» В ЕВРОПЕ В КОНЦЕ ВОЙНЫ

В качестве истребителей-бомбардировщиков и штурмовиков «Харрикейны» применялись в Европе до конца войны. По-прежнему они совершали рейды в глубь оккупированной немцами территории, охотясь за самолетами, поездами, автомобилями, небольшими судами. Активность «Харрикейнов» у Ла-Манша продолжалась и в 1943—1944 гг. Вот цели одной только 184-й эскадрильи (на типе IID) за один день, 23 июля 1943 г.: уничтожены три паровоза и грузовик, две баржи повреждены.

При высадке войск союзников на Сицилии в июле 1943 г. «Харрикейны» работали как ночные истребители, патрулируя над районами выгрузки десанта.

Позже с итальянских аэродромов эти самолеты посылали на поиск и уничтожение судов в Адриатическом море. Они искали их у берегов Югославии и Албании и поражали неуправляемыми ракетами и пушечным огнем.

В Италии на «четверках» воевала 6-я эскадрилья. В 1944 г. она дислоцировалась на базе Гротгалья. Оттуда ее самолеты летали в Югославию, поддерживая действия армии маршала Тито и охотясь на технику немцев на дорогах. При этом применяли бронебойные бомбы и реактивные снаряды. 6-я эскадрилья оказалась последней частью Королевских ВВС, летавшей на «Харрикейнах».



НА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОМ ФРОНТЕ, 1943–1945

Всего за 1942 г. в СССР доставили 932 «Харрикейна» — немалое количество. Однако отставание английского истребителя от требований времени становилось все более очевидным. 25 ноября Г.А. Ворожейкин, первый заместитель командующего ВВС, докладывал Сталину: «На фронте «Харрикейны» показали себя плохо». Постепенное насыщение авиации на фронте более совершенной техникой привело к повышению требований советской стороны к поставкам из Великобритании. 5 ноября нарком торговли Микоян, через ведомство которого шли все закупки за рубежом, дал указание торгпредству в Лондоне добиваться приемки только новых самолетов или с налетом не более 30 часов. К борьбе с отправкой в нашу страну истребителей, бывших в эксплуатации, подключилась и «артиллерия главного калибра». «13.11.42 тов. Сталин лично указал, что принимать такие самолеты не нужно», — сообщали из штаба ВВС наркому торговли А.И. Микояну.

Осенью 1942 г. объем поставок «Харрикейнов» потребовали уменьшить до четверти от общего количества поставляемых из Великобритании истребителей, причем отправлять машины только типа С с пушечным вооружением, а с 1 января 1943 г. вообще жаждали получать одни «Спитфайры». Но англичане с этим не согласились, хотя доля «Харр-

рикейнов» в поставках действительно вскоре начала уменьшаться.

С получением значительного количества самолетов современных типов «Харрикейны» постепенно перестали применяться на фронте как истребители. Небольшое их количество использовалось в качестве ближних разведчиков и корректировщиков. Такие «Харрикейны» переоборудовались прямо в частях и, подобно своим английским аналогам, несли один плановый фотоаппарат (обычно типа АФА-И) в фюзеляже за местом пилота. Такими машинами располагали как специальные разведывательные полки (например, 118-й орап на Северном флоте), так и обычные истребительные (3-й гв. иап на Балтике). Число «Харрикейнов»-корректировщиков в общей сложности не превышало двух десятков. Они имелись на Ленинградском, Волховском, Калининском фронтах.

В Саратовской высшей авиационно-планерной школе (СВАПШ) «Харрикейны» перделали для буксировки десантных планеров А-7 и Г-11. Они совершили с планерами несколько полетов к партизанам.

В 1944 г. ВВС постепенно избавлялись от еще сохранявшихся в различных частях «Харрикейнов». За этот год списали 249 машин, причем 215 из них — просто по износу. Степень боевой активности английских

**«Харрикейн»
в одном строю
с истребителями
Яковлева
и Лавочкина**





**«Харрикейн»
ИС/Тор на испытани-
ях в НИИ ВВС**

истребителей в этот период легко определить по потерям: за год не вернулись из боевых вылетов по неизвестным причинам — 15, сбиты зенитчиками — пять, в воздушных боях не потеряли ни одного самолета. К 1 мая 1945 г. в действующей армии числилось всего восемь «Харрикейнов» и еще 34 дислоцировались в тыловых округах.

Основной сферой применения «Харрикейнов» во второй половине войны стали части ПВО. Как уже говорилось, туда эти машины стали поступать с декабря 1941 г. Так, в начале октября 1942 г. получил в Иваново 20 истребителей типа ПВ 26-й иап майора Г.Г. Петрова. Самолеты сразу перегнали в Москву для перевооружения. Все они получили пушки ШВАК, пулеметы УБК и реактивные снаряды. После переоборудования «Харрикейны» двумя партиями по десять машин перегнали на аэродром Левашово под Ленинградом. Английскими истребителями укомплектовали две из трех эскадрилий полка. Третью располагала МиГ-3 и И-16.

В ноябре 1942 г. немцы возобновили ночные налеты на город. «Харрикейны» стали использовать как ночные истребители. 30 (по другим документам — 29) ноября майор Н.Г. Молтенинов, патрулируя на высоте 5000 м, заметил в лучах прожекторов вражеский бомбардировщик He 111. Истребитель подо-

шел к нему с хвоста на 50 м и открыл огонь. «Хейнкель» упал в районе Красного Бора.

С конца 1942 г. процесс насыщения истребительной авиации ПВО «Харрикейна-ми» резко ускорился. Этому способствовало прибытие из Англии самолетов модификации ИС. Первым из них предположительно был истребитель с номером BN428. В то время ни один советский истребитель не имел столь мощного вооружения, как четыре 20-мм пушки. В то же время испытания «Харрикейна» ИС в НИИ ВВС резонно показали, что он еще тихходнее, чем ПВ, из-за большего веса. Он совершенно не годился для борьбы с истребителями, а вот для вражеских бомбардировщиков еще мог представлять собой немалую опасность. Поэтому неудивительно, что большинство поставленных в СССР машин этого типа попало в полки ПВО. Ими располагал, например, 964-й иап, прикрывавший в 1943 — 1944 гг. Тихвин и Ладужскую трассу. Если на 1 июля 1943 г. в ПВО было 495 «Харрикейнов», то на 1 июня 1944 г. — уже 711. Они прослужили там всю войну, на их боевом счету 252 самолета врага. Пополнение ПВО английскими истребителями позволило перебросить поближе к фронту более боеспособные полки, вооруженные отечественной техникой или американскими «Аэрокобрами».

Английские же машины довольно эффективно использовались в ПВО. Полная радиофикация позволяла уверенно наводить самолеты по радио по данным РЛС или передовых наземных пунктов наблюдения. Так, 24 марта 1942 г. звено «Харрикейнов» из 796-го иап навели на группу из восьми Ju 87 и десяти Bf 109, идущую на Мурманск. Два «Юнкерса» были сбиты, а остальные беспорядочно сбросили бомбы на сопки западнее города и бежали.

В этот период было зафиксировано несколько случаев срыва «Харрикейнов» ПС в штопор. Бывало, что в штопор самопроизвольно срывались и машины модификации ПВ, но это встречалось сравнительно редко. Так, 1 февраля 1942 г. во время учебного воздушного боя старший лейтенант Букштанович (67-й иап) на «Харрикейне» ПВ на высоте 2500 м сорвался в штопор. После трех витков штопор стал плоским, выйти из него Букштановичу не удалось. Самолет врезался в землю, пилот погиб. Как выяснила комиссия, на истребителе частично оторвался компенсатор руля поворота.

А вот «Харрикейны» ПС оказывались в такой ситуации довольно часто из-за некоторого смещения центровки вперед по сравнению с предыдущей модификацией. Описания аварий и катастроф повторяются. Во всех случаях следовали несколько витков обычного штопора, затем он переходил в плоский и самолет штопорил до земли. Например, 3 июля 1943 г. командир звена старший лейтенант Суханов сорвался в штопор при выполнении «бочки». 7 августа младший лейтенант Потаскаев угодил в штопор с боевого разворота. Сержант Серегин смог выйти из штопора, но ему не хватило высоты, чтобы перейти в горизонтальный полет; самолет врезался в землю, летчик погиб.

Наблюдались и случаи затягивания пикирования. Старший сержант Крименко сорвался в пикирование из правого разворота и слишком резко из него вышел. От перегрузки стойки шасси сорвало с замков и колеса пошли в противоположную сторону, повредив ниши и обшивку крыла. Сержанту пришлось совершить вынужденную посадку на фюзеляж.

Обеспокоенный повторением аварийных ситуаций, командующий Западным фронтом ПВО генерал-майор Пестов в августе 1943 г. дважды обращался к НИИ ВВС с требованием исследовать вопрос и дать рекомендации. Там действительно провели дополнительные испытания «Харрикейна» на штопор и оп-

ределили режимы, которых следовало избегать.

В 1944 г. часть «Харрикейнов» использовалась в ПВО как самолеты-осветители при отражении ночных налетов. Обычно машина этого типа брала по две осветительных бомбы САБ-100 и сбрасывала их, находясь на 2000 – 2500 м выше вражеских бомбардировщиков. Атаку выполняла ударная группа. В разных полках ПВО для этой цели держали по два-четыре «Харрикейна».

В 1944 г. даже немецкие разведчики уже не забирались в глубь страны. Но в Калмыкии последний боевой вылет «Харрикейн» совершил 23 мая 1944 г. Четверем летчиком из 933-го иап поручили найти и уничтожить в степях совершивший там для дозаправки промежуточную посадку немецкий транспортный самолет «Фокке-Вульф» FW 200С, доставлявший в глубокий тыл группу агентов. Пролетев около 270 км, истребители нашли и подожгли эту четырехмоторную машину, а затем поддержали огнем подразделение НКВД, захватившее экипаж и пассажиров.

На 1 мая 1945 г. в ПВО насчитывался 731 «Харрикейн». В подавляющем большинстве это были машины модификации ПС, их насчитывалось 570.

Дольше, чем в ВВС, задержались «Харрикейны» и в морской авиации — на Северном флоте. Они там в этот период в какой-то степени компенсировали нехватку бомбардировщиков и штурмовиков. На суше основными целями для них являлись аэродромы Хебугтен, Луостари, Салмиярви, Свартнес, где концентрировались самолеты 5-го воздушного флота немцев. На севере «Харрикейн» опробовали и в роли ночного бомбардировщика. В феврале 1943 г. они совершали беспокоящие налеты на Луостари и Хебугтен. Машины поодиночно, с интервалом 10–20 минут, проходили над целью, с высоты 400–800 м сбрасывая бомбы на стоянки самолетов.

«Харрикейны» привлекали и к действиям на морских коммуникациях — против мелких судов. Иногда для потопления мотобота или катера бомбы и не требовалось — обходились пушечным огнем. Здесь эффективно проявили себя «Харрикейны» ПС. 2 июня 1943 г. в Сюльге-фьорде таким способом пустили ко дну даже небольшой транспорт водоизмещением 800 т. Здесь, конечно, многое зависело от выучки летчиков. Так, на мотобот, потопленный к юго-востоку от Вардэ 4 июня, восьмерка «Харрикейнов» ПС израсходовала 540 снарядов, прежде чем он погрузился.

В строевых частях ВВС Северного флота «Харрикейны» использовались до октября 1944 г., когда последний полк, 27-й иап, перешел на более современную технику. На 1 января 1945 г. в списках осталось всего пять самолетов этого типа — все во вспомогательных подразделениях. На Балтике «Харрикейны» исчезли значительно раньше — в октябре 1942 г. Действовавший там 3-й гв. иап перевооружили на отечественные истребители ЛаГГ-3.

Достаточно успешно действовавшие в Африке и на Дальнем Востоке противотанковые «Харрикейны» IID в нашей стране «не прижились». Первую партию их доставили из Ирака в 11-й зап в Кировобаре в сентябре 1944 г. Все они были с моторами «Мерлин» XX и пушками Виккерс S. В начале 1944 г. в СССР прибыло, в общей сложности, 46 самолетов типа IID. Чуть позже прибыло несколько десятков «четверок».

Испытания «Харрикейна» IID в НИИ ВВС (февраль 1944 г.) показали, что как штурмовик он малопригоден, так как слабо бронирован и не имеет бомбардировочного вооружения. Все, что мог сделать самолет модификации IID, наш Ил-2 выполнял гораздо лучше. Кроме того, в нашей стране не имелось своих осколочно-фугасных и бронебойно-зажигательных снарядов калибра 40 мм; можно было полагаться только на поставки из Анг-

лии, что, конечно, снижало ценность машины. Решили использовать «Харрикейны» IID в системе ПВО тыловых районов против тихоходных бомбардировщиков. В конце 1943 г. машинами типов IID и IV вооружили 441-й иап 106-й дивизии ПВО, дислоцировавшийся в районе станции Бологое. Там они эксплуатировались в 1943 — 1944 гг. «Харрикейны» несколько раз поднимались на перехват, но ни одного случая боевого столкновения с противником не зафиксировано. Командир полка неоднократно обращался с просьбами забрать тяжеловесные и неуклюжие «Харрикейны» и пересадить пилотов на Як-9, на которых летали остальные полки дивизии, и в конце концов своего добился.

Тем не менее подобные самолеты все-таки попали на передовую. Еще до получения заключения НИИ ВВС, в ноябре 1943 г., в Аджикабуле на «Харрикейнах» IID из первых партий начали переучивать 246-й иап. Лишь в июне 1944 г. этот полк направили на фронт под Бобруйск. Но и эта часть практически не видела боевых действий. В сентябре ее полностью пересадили на Як-1.

Отдельные «Харрикейны» подверглись у нас интересным переделкам. Несколько машин переделали в учебные двухместные. Изготавливали их в разных местах, и практически все они отличались друг от друга. Например, вариант, созданный в 30-х авиамастерских

**«Харрикейн»,
переделанный
в двухместный
корректировщик с
пулеметом ШКАС
в задней кабине**



на Северном флоте, имел вторую кабину на месте бывшего гаргрота. Инструктор защищался от ветра только гнутым плексигласовым козырьком. Для улучшения обзора снимался и фонарь передней кабины, где сидел обучаемый. Известен вариант с задней подвижной стрелковой установкой, испытывавшийся в НИИ ВВС как корректировщик. В 1943 г. изготовили опытные образцы грузового и санитарного «Харрикейнов».

Учитывая условия русской зимы, английские истребители у нас пытались ставить на лыжи. В уже упоминавшейся СВАПШ один самолет оборудовали неубирающимися лыжами. Эту машину испытывал А.Э. Аугуль. А в начале 1942 г. на заводе № 81 один из истребителей 736-го иап, доставленных в ремонт, оснастили лыжным шасси, убравшимся в полете. Его испытывали с 5 по 15 февраля на Центральном аэродроме. Летал В.А. Степанчонок из НИИ ВВС, а также пилоты из 10-го гв. иап и 736-го иап. Но подобная переделка других истребителей не производилась, в зимних условиях «Харрикейны» продолжали летать на колесах по утрамбованному снегу.

Нехватка в первой половине войны запасных двигателей «Мерлин» и желание повысить летные данные истребителя за счет изменения силовой установки вызвали к жизни ряд проектов оснащения «Харрикейна» советскими моторами М-105, АМ-37А, М-88Б и М-82А. Два первых, как и «Мерлин», являлись 12-цилиндровыми двигателями жидкостного охлаждения. С М-105, уступавшим «англичанину» по мощности, экономичности и имевшим худшие высотные характеристики, данные самолета падали. АМ-37 был существенно тяжелее, и его установка сдвигала центровку вперед, что делало по-

садку еще опаснее, нежели со штатным мотором. М-88Б тоже уступал «Мерлину» по мощности, а его компоновка «двойной звезды» вынуждала дорабатывать фюзеляж боковыми надставками аналогично Ла-5, сделанному на основе ЛаГГ-3. Ликвидация системы жидкостного охлаждения перемещала центр масс вперед, что требовалось компенсировать перекомпоновкой оборудования. Выполненный по аналогичной схеме М-82А за счет роста тяги обещал прирост летных данных, особенно на малых и средних высотах. Однако его установка создавала те же трудности, что и с М-88Б. Ни один из этих проектов не довели до реализации.

Всего за войну советские ВВС и истребительная авиация ПВО потеряли 1813 «Харрикейнов». К лету 1945 г. этих английских машин осталось еще немало, но после победы над Германией они быстро исчезли из рядов советской военной авиации, их полностью заменили более современные отечественные и импортные истребители. В недолгой кампании против японской Квантунской армии в Китае «Харрикейны» не участвовали, в трех советских воздушных армиях на Дальнем Востоке их вообще не имелось.

Возвращать самолеты в Англию Советский Союз был не обязан, и они в своем большинстве быстро пошли на слом. В частности, по постановлению Совета министров СССР от 22 марта 1946 г. подлежал списанию 421 «Харрикейн». Это были практически все самолеты этого типа, находившиеся в это время в Советском Союзе и способные летать. После проведения послевоенного сокращения вооруженных сил эксплуатация «Харрикейнов» в нашей военной авиации фактически прекратилась.



НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ

А вот английские «Харрикейны» против японцев повоевали. В декабре 1941 г. Япония развязала войну на Тихом океане. В январе 1942 г. в Сингапур прибыла первая партия «Харрикейнов». Вскоре им пришлось вступить в бой с атакующими город и порт японскими бомбардировщиками. Столкнувшись с верткими палубными истребителями А6М, пилоты «Харрикейнов», привыкшие «заматывать» противника на горизонталях, поняли, что эта тактика здесь не проходит. В первом же бою японцы сбили пять английских истребителей. «Харрикейн» превосходил японскую машину на высоте более 6000 м, но пилоты Императорского флота так высоко не забирались. Кроме того, зашивавшие Сингапур «Харрикейны» перебросили с Ближне-

го Востока, и они были снабжены громоздкими и тяжелыми противопопыльными фильтрами, ухудшающими их данные. Разбитая английская армия сдала Сингапур, и уцелевшие «Харрикейны» перебрались на Суматру. Там они действовали в основном как штурмовики. 29 февраля дюжина истребителей удачно атаковала японский десант у Эретан-Ветана. Пулеметные очереди косили пехоту, сгрудившуюся в высадочных баржах. Но уже к 7 марта в строю осталось всего два самолета.

В Бирме «Харрикейны» появились в январе 1942 г. — их выгрузили в Рангуне, а затем перебросили на юг страны. Летчикам поставили задачу нанести удары по аэродромам противника в Таиланде. Им действительно удалось проштурмовать некоторые из них. Например, немало машин сожгли в Бангкоке. Во время наступления японцев на север истребители отвели к Рангуну, затем опять перебросили к фронту. «Харрикейны» обеспечивали прикрытие с воздуха важнейших аэродромов. Но в условиях значительного количественного перевеса противника они не смогли спасти ни Магве, ни Акьяб, разгромленные бомбардировщиками противника. Немногие уцелевшие самолеты перегнали в окрестности Калькутты.

В апреле 1942 г. японцы дотянулись до Цейлона. Авианосное соединение адмирала Нагумо нанесло удары по английским базам на острове. В отражении налетов вместе с морскими истребителями «Фульмар» участвовали «Харрикейны» 261, 258 и 30-й эскадрилий. Бои с японскими А6М опять не всегда были успешны. Так, 5 апреля во время отражения налета на Коломбо англичане потеря-



**Ремонт
«Харрикейна» IID
на острове Акьяб
у берегов Бирмы,
1942 г.**



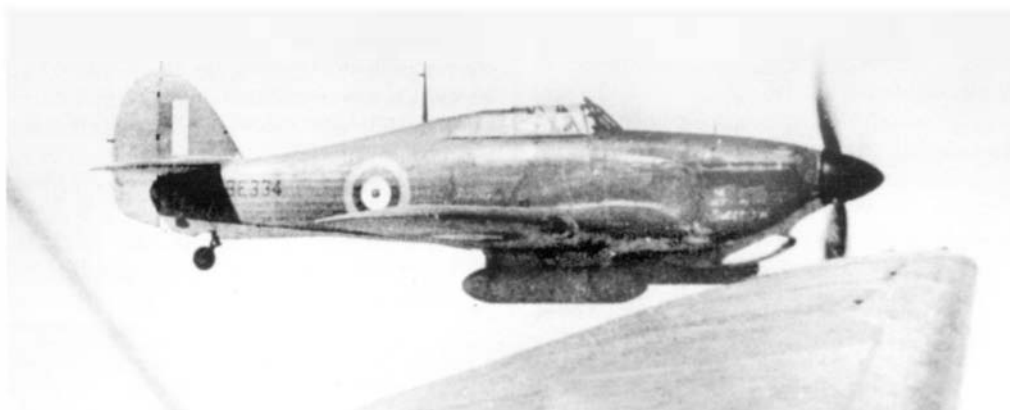
**«Харрикейн» IIC
взлетает
в предместьях
Калькутты, 1943 г.**

ли 15 самолетов, а сбили только три истребителя и четыре бомбардировщика. 9 апреля в воздушном бою над Тринкомали результаты оказались лучше. 261-я эскадрилья сбила 15 (по другим данным — 12) вражеских самолетов, свои потери составили восемь «Харрикейнов» и три «Фулмара».

Отступившие в Индию английские авиачасти переформировались и пополнились. К августу 1942 г. англичане уже могли выставить на фронт 11 эскадрилий одних «Харрикейнов». В частности, 4-я эскадрилья прикрывала Калькутту. Но когда в декабре 1942 г. японцы осуществили на город ночной налет, ни одного бомбардировщика ее летчики в небе даже не нашли. В условиях отсутствия системы РЛС и постов наведения «Харрикейны» оказались совершенно бесполезны как ночные истребители. Тем не менее они защищали границы и города Индии, а с начала 1943 г. перешли к наступательным операциям. С июня 1943 г. к самолетам модификаций IIB и IC добавились машины типа IID; к этому времени на «Харрикейнах» на этом те-



«Харрикейн» на одном из аэродромов у индо-бирманской границы



«Харрикейн» IIB/Троп с подвесными баками сопровождает транспортную «Дакоту», летящую на сброс грузов. Бирма, весна 1944 г.



Аварийная команда вывозит «Харрикейн» с места вынужденной посадки в Бирме

**Оружейники несут
неуправляемую
ракету, чтобы
подвесить ее под
«Харрикейн». Цен-
тральная Бирма,
начало 1945 г.**



атре летали 16 эскадрилий. Эти истребители обеспечили львиную долю авиационной поддержки, необходимой для наступательных действий в джунглях. Они сопровождали транспортные самолеты, вели разведку, замещали оставленную далеко позади артиллерию. В условиях господства авиации союзников в воздухе устаревшие истребители действовали достаточно эффективно. Наиболее существенным их недостатком на этом театре, где аэродромов имелось немного, а цели находились далеко, считался недостаточный радиус действия. В декабре 1943 г. на фронте имелось 970 «Харрикейнов» — английских и индийских.

Когда японцы попытались опять перейти в наступление, эти самолеты за 16 дней совер-

шили 2200 вылетов, сбросили на противника 2500 бомб.

Если в Европе к концу 1944 г. «Харрикейн» уже исчез из первой линии, то в Бирме они успешно дожили до конца войны. Их там насчитывалась 21 эскадрилья — это примерно две трети всей истребительной авиации на этом театре. Эти самолеты сопровождали наступление англо-индийской армии на юг. В передовых рядах шли авианаводчики, вызывавшие по радио самолеты при встреченном серьезном сопротивлении противника. Мощных укреплений у японцев не имелось, и вооружения «Харрикейна» вполне хватало для поражения большинства целей. Войну в Бирме закончили взятием Рангуна. 14 августа Япония капитулировала. Вторая мировая война закончилась.

**Истребитель-
бомбардировщик
штурмует мост
в Бирме, 1944 г.**



ПОД РАЗНЫМИ ФЛАГАМИ

«Харрикейны» поставлялись в различные страны. На первом месте, конечно, стоят страны Британского содружества. О Канаде разговор уже был. В Австралию прибыл всего один «Харрикейн» I, его прислали в сентябре 1941 г. как образец для ознакомления. Но австралийские пилоты получали истребители этого типа непосредственно на фронте и воевали на них в Египте и на Кипре (но не на Дальнем Востоке) до 1944 г. Образец же закончил свою судьбу связным самолетом в 1946 г.

В Южно-Африканский Союз (ныне Южно-Африканская Республика) первые два «Харрикейна» I отправили в ноябре 1938 г., за ними последовали еще. Первой партией самолетов перевооружили одно звено 1-й эскадрильи. Еще до вступления Италии во Вторую мировую войну британское командование начало стягивать силы к границам итальянских колоний. 22 мая четыре южноафриканских «Харрикейна» перелетели в Кению. В первый же день боевых действий, 10 июня, английские самолеты нанесли удары по целям в Итальянском Сомали. Первое же столкновение с итальянскими самолетами прошло для южноафриканских «Харрикейнов» не очень удачно. При сопровождении бомбардировщиков Ju 86Z-I на Йавелло они попали под удар пары бипланов CR.32; истребитель лейтенанта Гриффитса был сбит. Капитан Трутер, в свою очередь, «завалил» одного итальянца.

До января 1941 г. положение складывалось в пользу итальянцев, обладавших численным преимуществом. Но потом англичане и южноафриканцы перешли в наступление. Сре-



Вверху: Капитан Дж. Фрост в своем «Харрикейне»

В центре: Южноафриканский летчик забирается в кабину

«Харрикейн» из 3-й эскадрильи южноафриканских ВВС в Восточной Африке



**Южноафриканский
«Харрикейн» перед
вылетом**



**Южноафриканцы
ремонтируют
«Харрикейн»
7-й эскадрильи
в Египте**



**«Харрикейн»
индийской
эскадрильи**

ди поддерживающих их авиачастей уже насчитывалось три эскадрильи с «Харрикейна-ми» (но ни одна не была укомплектована ими полностью).

Признанный впоследствии ас капитан Дж. Фрост (15 побед), служивший тогда в 3-й эскадрилье, у местечка Диф атаковал группу итальянских бомбардировщиков с прикрытием. Подряд он сбил три трехмоторных Са 133 и два истребителя-биплана CR.42. За эти победы летчик получил свой первый орден.

В марте группа «Харрикейнов», в которую входил Фрост, штурмовала итальянский аэродром Диредауа в Эритрее. Самолет капитана был подбит и совершил вынужденную посадку. Фрост попытался поджечь машину, но не смог. Рядом с ним приземлился лейтенант Кершоу, в кабину к которому забрался капитан. Кершоу попробовал расстрелять оставшийся на земле «Харрикейн», но он так и не загорелся. Самолет Фроста так и стоял неподалеку от аэродрома.



**Финский
«Харрикейн»**

Когда итальянцы были вынуждены отступить, один CR.32 сделал три захода, поливая злосчастную машину из крупнокалиберных пулеметов. Но и на этот раз уничтожить южноафриканский истребитель не удалось. Тогда начальник итальянского гарнизона послал туземных солдат облить «Харрикейн» горючим и поджечь. Вот тут самолету Фроста пришел конец.

5 апреля британские войска взяли Аддис-Абебу, император Хайле Селассие вошел в город во главе отряда эфиопских партизан. Итальянцы еще с полгода сопротивлялись на севере страны, но 27 ноября 1941 г. им пришлось капитулировать.



**Румынский
«Харрикейн»
в ангаре**



**Румынский
«Харрикейн» на
аэродроме Пипера
под Бухарестом**

**«Харрикейны» IIС
турецких ВВС,
1942 г.**

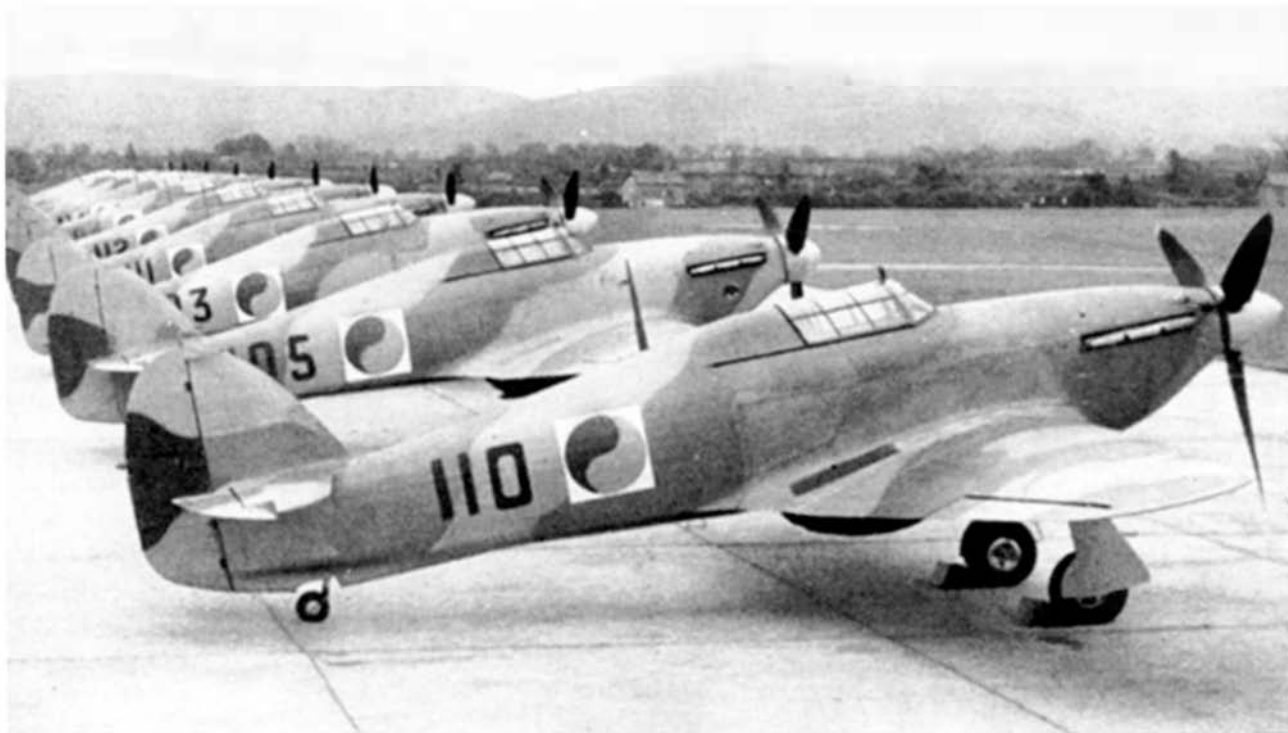


Когда сопротивление противника в Восточной Африке ослабло, часть южноафриканских эскадрилий перебросили на север, в Египет. 1-я эскадрилья прибыла туда в апреле 1941 г. Война с немцами оказалась совсем не такой, как с итальянцами. В первом же бою 15 июня из семи «Харрикейнов» потеряли три. Позже соотношение почти выправилось. Но бывали и «черные» дни: 9 сентября немцы сбили сразу шесть южноафриканских истребителей, из них четыре — известный ас Г.-Й. Марсель. Спаслись три пилота. Одно-го вывез с места приземления товарищ, двое вышли к своим пешком.

**«Харрикейны»
Авиационного
корпуса
ирландской
армии**

Количество южноафриканских «Харрикейнов» в Северной Африке постепенно увеличивалось. Так, летом 1942 г. там появилась 7-я эскадрилья, вооруженная машинами модификации IID.

Южноафриканские части в Египте летали на «Харрикейнах» типов IIВ и IIС до конца 1942 г. Например, 1-я эскадрилья в начале 1943 г. пересела на «Спитфайры». Последние машины этого типа применялись в ПВО Александрии. После окончания войны все «Харрикейны», оставшиеся в самой Южной Африке, поставили на стоянки, а затем пустили на слом.





**Португальский
«Харрикейн» ИС со
щитками ночного
истребителя**

«Харрикейн» стал основным типом истребителя в молодых индийских ВВС. Индия тогда считалась британским доминионом и являлась уникальным исключением — здесь в летные школы допускали представителей местных национальностей. В школе в Амбале выполнили оригинальную переделку — одноместный самолет превратили в трехместный. Два дополнительных сиденья закрепили по бокам от основного. Если сидевшему в центре оставили хотя бы козырек (фонарь сняли), то сбоку места вообще были открытыми. Летать эта машина, названная «Додо», не могла, а использовалась только для обучения курсантов рулению.

Единственная индийская истребительная эскадрилья перешла на эти самолеты в июне

1942 г. В сентябре сформировали вторую. К февралю 1944 г. на «Харрикейнах» модификаций IIВ, IIC, IV и XII летали семь индийских эскадрилий, в том числе две разведывательные. Индийцы использовали самолеты как истребители, истребители-бомбардировщики, ближние разведчики и штурмовики в боях в Бирме. В частности, они сыграли большую роль в наступлении на Аракан в декабре 1944 г. Когда в июне 1945 г. все индийские авиачасти отвели в Индию, в их строю имелось свыше 300 «Харрикейнов». На этих машинах получил боевой опыт весь костяк военно-воздушных сил будущих независимых Индии и Пакистана.

Некоторое время использовала «Харрикейны» и авиация «Свободной Франции» гене-

**Югославский
«Харрикейн» ИС**





Египетский министр обороны Селим (в центре) осматривает «Харрикейн» ИС 2-й эскадрильи, октябрь 1945 г.

рала де Голля. Французы воевали на них в Ливии. Еще две французских эскадрильи укомплектовали «Харрикейнами» в 1943 г., но в бой они пошли уже на американских «Тандерболтах». Также недолго летала на них эскадрилья GC III/3, воевавшая потом на P-39.

«Харрикейны» имелись и в некоторых странах, участвовавших во Второй мировой войне на стороне Германии. Финляндии в феврале 1940 г., во время советско-финляндской войны, выделили дюжину «Харрикейнов» I в виде помощи от Англии. 5 февраля в Великобританию прибыла на переучивание груп-

па финских пилотов. Подготовили их быстро: уже 29 февраля первые шесть истребителей вылетели из Шотландии в Швецию, а оттуда перелетели в Финляндию. 7 марта самолеты приняла на вооружение эскадрилья Lelv 22. За оставшиеся до перемирия три дня она, по-видимому, не успела совершить ни одного боевого вылета; во всяком случае, об этом не упоминают даже финские историки.

В период между окончанием «зимней войны» и началом Великой Отечественной «Харрикейны» перекидывали из эскадрильи в эскадрилью. Они побывали в Lelv 28 и Lelv 30. Звено из состава последней в июле 1941 г. разместили в Утти и включили в систему ПВО северо-восточной части Финляндии. В июле 1941 г., по финским данным, им были сбиты пять советских самолетов. С июня 1942 г. две машины использовались в ПВО Хельсинки. Но когда Советский Союз и Великобритания стали союзниками, поставка запасных частей к истребителям в Финляндию прекратилась. Поэтому во второй половине войны «Харрикейны» финнами применялись мало.

Случаев боев советских «Харрикейнов» с финскими неизвестно, хотя с машинами других типов они сталкивались. В частности, в ноябре 1941 г. летчики 65-го полка сбили один «Харрикейн» (на И-153). До конца мая 1944 г. последние финские «Харрикейны» служили как вспомогательные и учебные в эскадрилье HLeLv 34.

Еще один наш противник в Великой Отечественной войне, Румыния, приобрел партию из 12 «Харрикейнов» I еще до начала Второй мировой. Первые самолеты поступили в Румынию в августе 1939 г. Ими вооружили 52-ю эскадрилью 5-го авиаполка. В июне 1941 г. они использовались на фронте в Молдавии, а затем под Одессой. С ними неод-



«Харрикейны» ИС из 2-й эскадрильи египетских ВВС, 1944 г.



нократно сталкивались в воздухе наши летчики. Но у немцев силуэт «Харрикейна» вызывал четкий условный рефлекс: по румынским истребителям вовсю лупили зенитки и «Мессершмитгы». Спасая технику от подобного усердия союзников, уже в октябре 1941 г. румынское командование отправило «Харрикейны» в тыл. До 1943 г. они патрулировали побережье Черного моря.

Английские истребители эксплуатировались и в странах, поддерживавших нейтралитет. Турки купили в 1939 г. 15 «Харрикейнов» I. В порядке военной помощи в 1942 г. им передали еще одну небольшую партию самолетов модификаций IIB и IIC. Эти машины эксплуатировались турецкими ВВС до 1945 г.

Ирландцы интернировали один «Харрикейн», совершивший в 1942 г. вынужденную посадку на их территории, а затем и еще два. В 1943 г. Великобритания официально поставила в эту страну четыре «Харрикейна» I, но получила обратно два из ранее интернированных. К концу войны к ним добавили семь машин типа I и шесть IIC. Они несколько лет служили в Авиационном корпусе ирландской армии.

В 1943 г. Великобритания и Португалия заключили договор об обмене права на базы на Азорских островах на военную помощь. Вследствие этого в августе туда направили 15 «Харрикейнов» IIC, а в 1945 г. — дополнительные 50 машин. Ими оснастили полностью два полка и отдельную эскадрилью ПВО Лиссабона.

Формально нейтральный Египет периодически получал самолеты из резервов британских ВВС. С 1941 г. в их число вошли и «Харрикейны», около 20 машин. Две египетских эскадрильи летали на них до 1945 г.

В середине 1939 г. 18 «Харрикейнов» I заказало правительство Ирана. Но фактически отправили только две машины: одну в 1939 г. и одну в 1940 г. Остальные были реквизированы и попали в строй британских ВВС. Что случилось с двумя иранскими «Харрикейнами» в ходе вторжения советских и британских войск в августе 1941 г. — неизвестно. Правда, в конце войны иранцам передали десять самолетов из 74-й английской эскадрильи, базировавшейся тогда в Иране, оккупированном советскими и английскими войсками. Эти самолеты стали не нужны после перехода этой части на «Спитфайры». После войны «Хокер» восстановила контракт, подписанный в 1939 г., и в 1946 г. отправила иранцам 16 истребителей, прошедших капитальный ремонт. Вооружение с них было снято, и они считались учебными. Один из самолетов этой партии являлся двухместным. Это была первая подобная переделка, до этого «спарки» на базе «Харрикейна» в Англии не делали. Для доработки использовали самолет модели IIC. Сперва обе кабины были открытыми, а между ними находилась остекленная секция. Затем заднюю кабину прикрыли и, наконец, надели на нее каплевидный фонарь от истребителя «Темпест». В таком виде и отправили самолет в Иран.

В МИРНОМ НЕБЕ

Как сложилась послевоенная судьба «Харрикейна»?

В ВВС Великобритании единственной боевой частью, летавшей на этих машинах до конца войны, была 6-я эскадрилья, эксплуатировавшая «четверки». После окончания боевых действий ее отвели на Кипр, а затем перебросили в Палестину. В сентябре 1946 г. «Харрикейны» сняли с вооружения и списали. Никому не нужные устаревшие самолеты просто бросили на площадке недалеко от Яффы.

Последним же «Харрикейном», снятым с вооружения Королевских ВВС, стал персональный самолет вице-маршала авиации С. Винсента, на котором он летал до 1950 г. Это была разоруженная машина модификации ПС.

«Харрикейны» остались также в звеньях метеоразведки, но на отдаленных театрах. 1413-е звено было разбросано по аэродромам Сирии и Ливана, 1415-е находилось на базе Хаббания в Ираке. В сентябре 1945 г. «Харрикейны» в них заменили «Спитфайрами». Метеозвенья на Дальнем Востоке и в Индии сохраняли старую технику до конца 1946 г.

Один из ранних «Харрикейнов» II до 1948 г. использовался в исследовательском центре RAЕ в Фарнборо. На нем испытывалось разработанное конструкторами «Армстронг-Уитворт» ламинарное крыло. Еще один самолет применялся для слежения за экспериментами по буксировке мишеней истребителями «Си Фьюри» в 1959–1960 гг.; до этого он служил для тренировки пилотов фирмы «Хокер».

Часть самолетов попала в частные руки и в различные организации. Знаменитый «Ласт оф зи мэни», последний из построенных «Харрикейнов», после войны стал спортивной машиной. Принцесса Маргарет, сестра нынешней королевы Англии, в 1950 г. заняла на нем второе место в гонках на Королевский Кубок. Этот самолет участвовал в различных состязаниях до 1960 г., когда его опять замаскировали как летающий экспонат для воздушных парадов. Последний раз он послужил с практической целью, когда шли испытания вертикально взлетающего «Харриера», последнего самолета Сиднея Кэмма. На промежуточных режимах перехода от висения к горизонтальному полету из всего, что нашлось под рукой, только «Харрикейн» обладал подходящим диапазоном скоростей, чтобы следить за поведением своего реактивного собрата.

В индийских ВВС «Харрикейны» использовались в строевых частях в северо-западной части страны до 1946 г., примерно до этого же времени они эксплуатировались учебными подразделениями на юге Индии. По крайней мере, одна машина дожила до провозглашения независимости; этот «Харрикейн» XII канадского производства был списан в 1953 г.

В Португалию поставки английских истребителей, проходивших капитальный ремонт в Лэнгли, продолжались до 1946 г. «Харрикейны» ПС до 1951 г. базировались на аэродроме Танкос. В качестве запчастей для них использовались такие же самолеты, заранее разобранные в Англии.

Ирландские «Харрикейны» летали до 1947 г. Когда и как закончился путь иранских истребителей — неизвестно.

В Советском Союзе большую часть истребителей в 1946–1947 гг. пустили на слом. Эксплуатация их в ВВС, истребительной авиации ПВО и морской авиации прекратилась. Но части машин нашли новую работу. Разоруженные «Харрикейны» превратили в метеоразведчики. Такие самолеты использовала ведомственная авиация Главного управления Гидрометеослужбы (ГУГМС). Ее «Харрикейны» несли бортовые номера, начинающиеся с буквы «М». Туда в общей сложности перешло более полутора сотен машин. Они летали от западных границ до Якутии в составе различных авиаотрядов. Метеорологические «Харрикейны» проводили вертикальное зондирование атмосферы, фотосъемку облаков, различные измерения. Для этого их комплектовали специальными приборами. Чтобы облегчить полеты в облаках, некоторые самолеты оснастили радиополукомпасами. Например, на машине «М-324» стоял американский радиокompас MN-26, снятый с «Кингкобры». Фотосъемку обычно вели с двухместных самолетов — бывших учебных.

До конца 1947 г. парк метеорологических «Харрикейнов» уменьшался в основном за счет аварийности. За 1946 г. из-за аварий списали четыре самолета, в 1947 г. — два. В 1948 г. потеряли два «Харрикейна». 14 февраля 1948 г. на самолете «М-309» Киевского авиаотряда в двигателе произошел обрыв шатуна. Пилот А.Г. Ольховенко совершил вынужденную посадку, но неудачно. Летчик не пострадал, но машину списали. 4 декабря бесследно исчез самолет «М-292» Ташкентского отряда. В ходе



поисков не удалось найти ни обломков истребителя, ни летчика Матренко.

На 1 октября 1947 г. ГУГМС обладало 104 «Харрикейнами», в том числе 81 исправным. Но постепенно износ и нехватка запчастей давали о себе знать. На 1 июля 1948 г. в парке ведомства осталось всего 50 английских самолетов, на 1 января 1949 г. их число уменьшилось до 48. С начала этого года начали постепенно готовиться к полному спи-

санию всех машин этого типа. Согласно приказу эксплуатации «Харрикейнов» следовало прекратить с 1 января 1950 г. «по истечении амортизационных сроков службы». Фактически к этому моменту метеослужба располагала десятью «Харрикейнами», из которых лишь пять еще могли подняться в воздух. Все они были списаны к 1 апреля.

На этом история советских «Харрикейнов» закончилась.

Последний «Харрикейн», состоявший на вооружении Королевских ВВС, 1949 г. Его использовал как персональную машину вице-маршал авиации С. Винсент. Это, вообще-то, модификация IIC, но вооружение с нее снято



ПОСЛЕДНИЕ ИЗ МОГИКАН

В настоящее время немало «Харрикейнов» находится в различных музеях и частных коллекциях. Разумеется, больше всего их в Великобритании. Там только летающих самолетов этого типа числится шесть. Два из них принадлежат Мемориальному отряду ВВС, открывающему все воздушные парады. Например, они участвовали в параде, посвященном 50-летию «битвы за Англию» в августе 1990 г. Остальными обладают общественные объединения и частные лица. В основном это «двойки», но есть и одна «четверка», восстановлен-

ная в 2003 г., и одна заслуженная «единичка». Летает и один палубный «Си Харрикейн» IA (разумеется, на авианосцы его не пускают).

Способные подняться в воздух машины есть также в США и Канаде (там это по большей части местные «двенадцатые»). Одним летающим «Харрикейном» обладает знаменитая «Элпайн файтер коллекшн» в Ванаке (Новая Зеландия).

Около десятка истребителей в Англии и Канаде сейчас находятся на реставрации с задачей довести их до летного состояния.

Это не настоящие «Харрикейны»: музей «битвы за Англию» в Хокинге создал экспозицию с использованием трех полноразмерных макетов

Восстановленный в Англии «Харрикейн» XII готовят к перевозке на аэродром, 2006 г.





Вверху: На «Харрикейне» прогревают мотор. Бруклендс, 1997 г.

Справа: «Харрикейн» в экспозиции музея Королевских ВВС в Хендоне



Внизу: Один из сохранившихся в Англии в летном состоянии «Харрикейнов», 2000 г.





**«Харрикейн» II
Мемориального
отряда, несущий
обозначения
«Харрикейна» I
из 17-й эскадрильи
периода «битвы
за Англию»**

Гораздо больше «Харрикейнов» просто стоит в музейных экспозициях. Они есть в Великобритании (много), США, Канаде, Индии, Финляндии, Бельгии, Южно-Африканской Республике, Сербии и на Мальте.

В нашей стране за последние двадцать-тридцать лет найдено несколько десятков «Харрикейнов», в основном в Карелии и на Кольском полуострове, а также в районе Ар-

хангельска. Некоторые из них были восстановлены до музейного состояния или установлены как памятники.

В последние годы большинство их продали за рубеж. Теперь «Харрикейн» воочию можно увидеть в музее ВВС Северного флота в поселке Сафоново, в Музее техники Вадима Задорожного под Москвой и на площади в поселке Ревда.



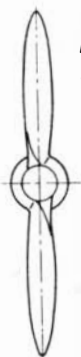
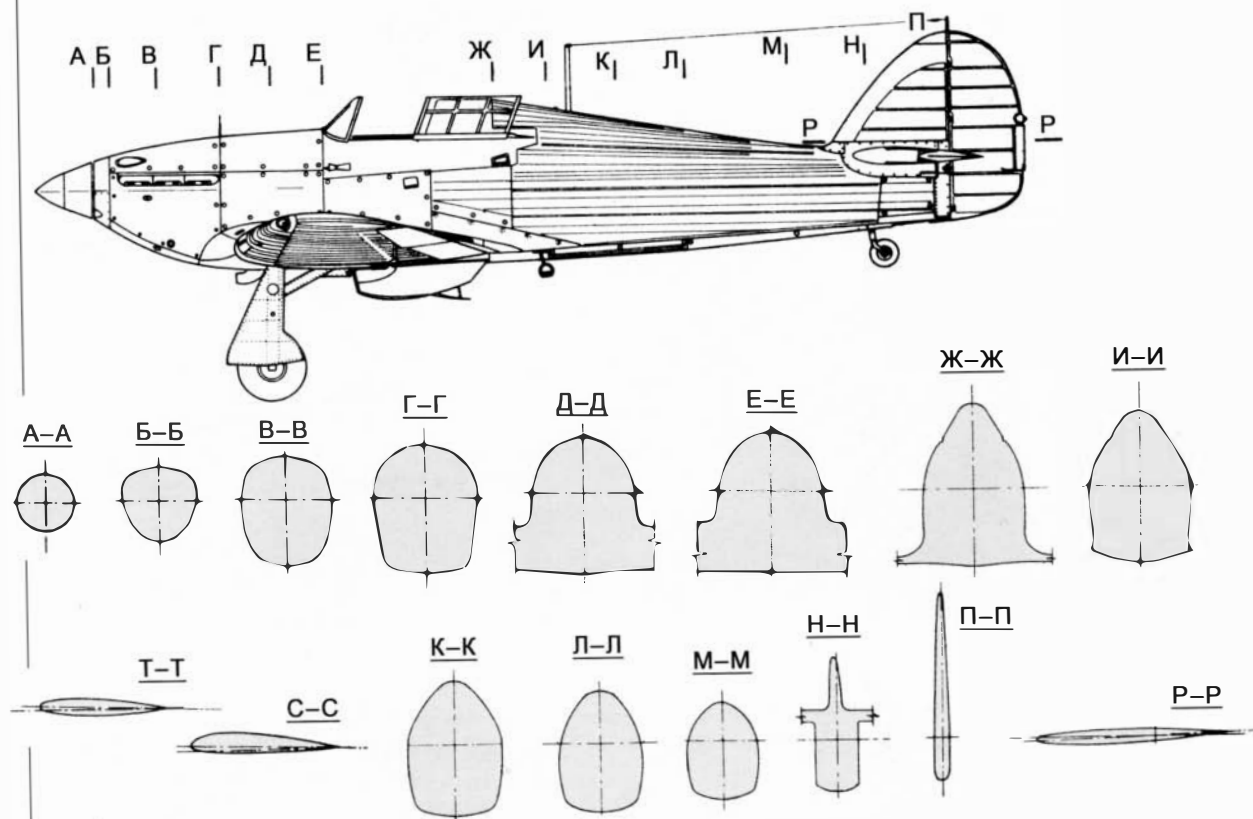
**«Харрикейн» IIC/
Тор, установлен-
ный как памятник
в поселке Ревда
на Кольском
полуострове**

Данные различных вариантов истребителя «Харрикейн»

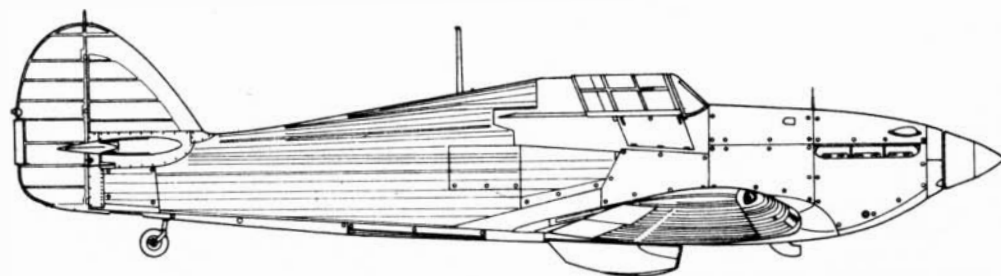
	«Харри-кейн» опытный	«Харри-кейн» I ¹⁾	«Харри-кейн» I ²⁾	«Харри-кейн» I/Trop ³⁾	«Си Харри-кейн» IA	«Харри-кейн» IIB	«Харри-кейн» IIB/Trop
Мощность двигателя, л.с.	1025	1030	1030	1030	1030	1460	1460
Размах крыла, м	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2
Длина, м	9,6	9,55	9,55	9,55	9,55	9,81	9,81
Высота, м	4,12	4,01	3,95	3,95	3,95	3,99	3,99
Вес пустого, кг	1877	2156	2265	—	—	2485	2543
Вес взлетный, кг	2578	2826	2930	3405	2984	3288	3362
Максимальная скорость, км/ч	507	508	508	474	508	528	499
Практический потолок, м	10 515	10 108	10 425	—	9360	10 980	10 240
Дальность, км	—	845	815	1505	785	750	700

	«Харри-кейн» IIC	«Харри-кейн» IIC/Trop	«Харри-кейн» IIID/Trop	«Си Харри-кейн» IIC	«Харри-кейн» IV	«Харри-кейн» II учебный ⁴⁾	«Харри-кейн» II доработ. ⁵⁾
Мощность двигателя, л.с.	1460	1460	1460	1460	1460	1460	1460
Размах крыла, м	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2	12,2
Длина, м	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81	9,81
Высота, м	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99	3,99
Вес пустого, кг	2572	2630	2523	2608	2795	2502	—
Вес взлетный, кг	3429	3503	3568	3463	3677	3700	3352
Максимальная скорость, км/ч	526	484	518	550	505	515	504
Практический потолок, м	10 850	10 120	8870	10 940	10 975	10 975	9850
Дальность, км	740	685	650	730	795	1030	—

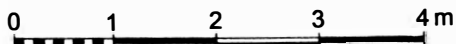
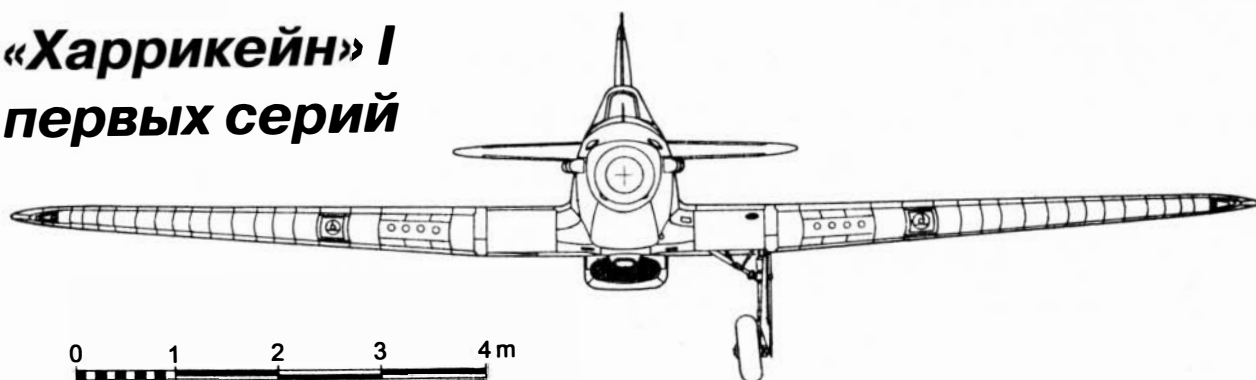
Примечания: 1) — с мотором «Мерлин» II и винтом 7,38; 2) — с мотором «Мерлин» III и винтом RMS 7; 3) — с мотором «Мерлин» III и винтом RMS 7; 4) — для экспорта в Иран; 5) — переделанный под советское вооружение 2×ШВАК+2×УБТ+4×ЗС-82.



Винт
Уотс Z.38



«Харрикейн» I первых серий



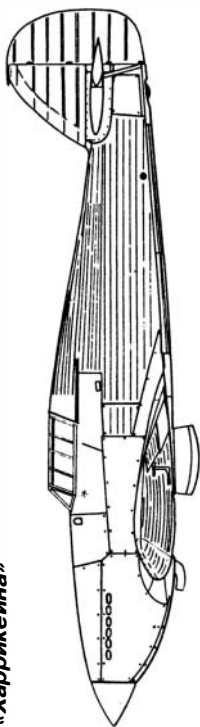
Вид сверху



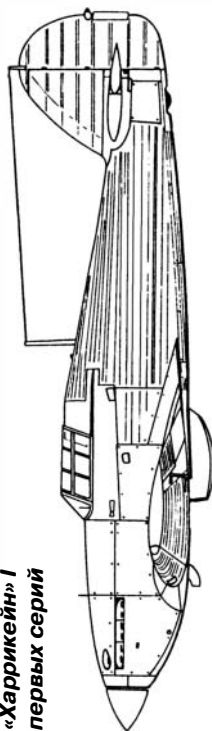
**«Харрикейн» I
первых серий**

Вид снизу

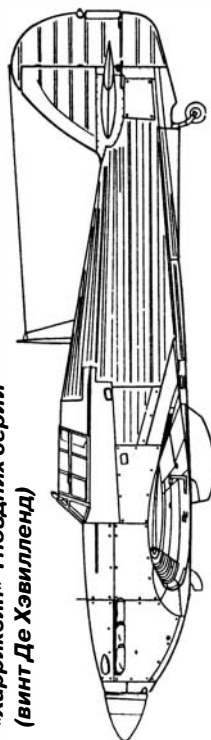
Опытный образец
«Харрикейна»



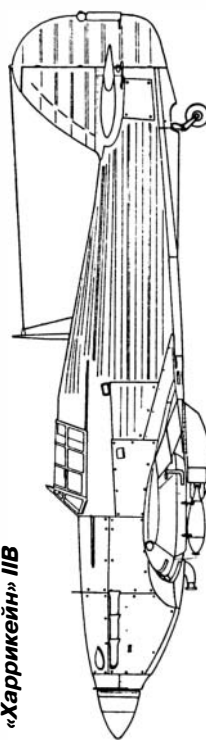
«Харрикейн» I
первых серий



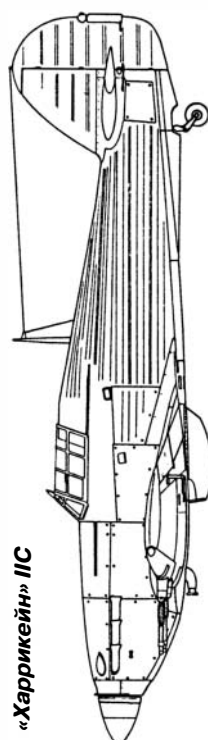
«Харрикейн» I поздних серий
(винт Де Хэвилленд)



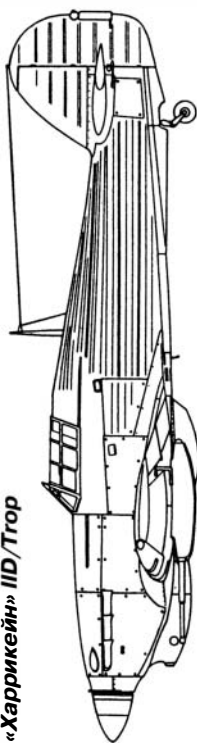
«Харрикейн» IIB



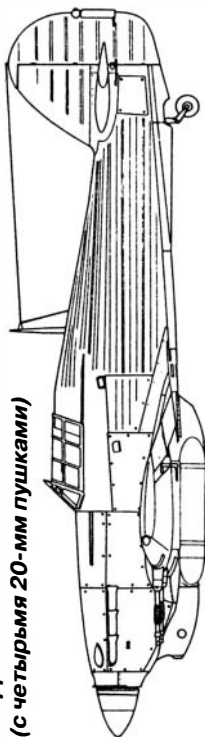
«Харрикейн» IIC



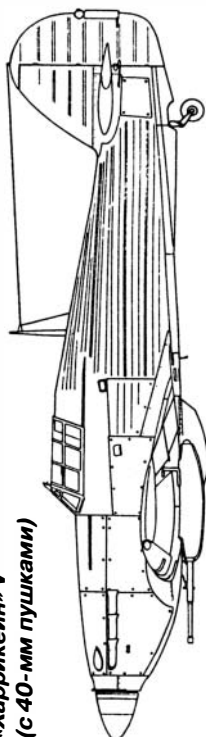
«Харрикейн» IID/Trop



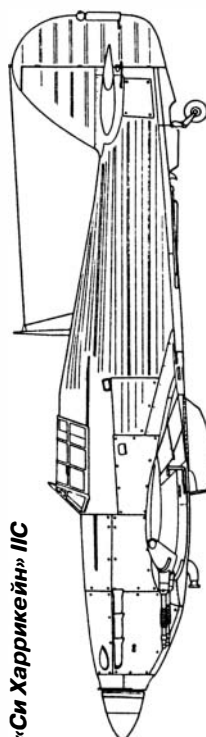
«Харрикейн» IV
(с четырьмя 20-мм пушками)



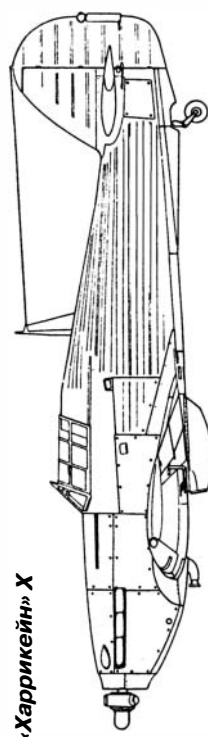
«Харрикейн» V
(с 40-мм пушками)



«Си Харрикейн» IIC



«Харрикейн» X



Литература и источники

- Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1983
- Авиация во Второй мировой войне. М.: ЦАГИ, 1995
- Английские военные самолеты Второй мировой войны. М.: АСТ, 2002
- Ариас А. В огненном небе. Минск, Беларусь, 1988
- Внимание! Воздух! Мурманск, Мурманское кн. изд-во, 1990
- Герои ленинградского неба. Л.: Лениздат, 1984
- Журавлев Д.А. Огневой щит Москвы. М.: Воениздат, 1988
- Зимин Г.В. Истребители. М.: Воениздат, 1988.
- Зорин Л.И. Особое задание. М.: ИПЛ, 1987
- Иноземцев И.Г. В небе Заполярья и Карелии. М.: Воениздат, 1987
- Иноземцев И.Г. Крылатые защитники Севера. М.: Воениздат, 1975.
- Иноземцев И.Г. Под крылом – Ленинград. М., 1978
- Инструкция по переделке вооружения самолета «Харрикейн». М.: 1942
- Каберов И.А. В прицеле – свастика. Л.: Лениздат, 1975
- Кожевников А.Л. Стартует мужество. М.: Воениздат, 1966
- Кузнецов Н.Ф. Фронт над землей. М.: Воениздат, 1970.
- Курзенков С.Г. Под нами земля и море. М.: Воениздат, 1967
- Муравьев В.К. Испытатели ВВС. М.: Воениздат, 1990
- Памятка авиамеханику по подготовке к полету самолета «Харрикейн» с мотором «Мерлин» XX. М.: Воениздат, 1942
- Самолет «Харрикейн». М.: РИО Аэрофлота, 1943
- Смирнов Б.А. Небо моей молодости. М.: Воениздат, 1990
- Справочник по импортной материальной части и авиаимуществу. М.: НКО, 1943
- Степаненко И.Н. Пламенное небо. Киев: ИПЛ Украины, 1983
- Техническое описание самолета Хоукер «Харрикен-II». М.: Изд-во ВВА, 1942.
- Федоров А.Г. Авиация в битве под Москвой. М., 1971
- Хаметов М.И. В небе Заполярья. М.: ИПЛ, 1983
- Харламов Н.М. Трудная миссия. М.: Воениздат, 1983
- Цапов И.И., Конев В.Н., Мясников Ю.А. Гвардейцы Балтики крылатой. М.: Дельта НБ, 2006
- Чепалкал Д.Д. Огненное небо Поволжья. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1986
- Americanes over Europe. Stamford, 2004
- Beaumont J. Comrades in arms. British aid to Russia 1941–1945, L., 1980
- Green W. Famous fighters of the Second World War, L., 1976
- Hawker Hurricane portfolio, L., 1986
- Janowich K. Balkany 1941, Gdynia, 1996
- Mason F. Hawker Hurricane I, L., 1968
- McNeill W. America, Britain and Russia. Their co-operation and conflict, L., 1983
- Salute to the few, L., 2005
- Scutts J. Hurricane in action, Carrollton, 1986
- Taylor W., Moyes P. Pictorial history of the RAF, vol.2, L., 1969
- Thetford O. Aircraft of the Royal Air Force since 1918, L., 1971

Журналы: «Авиамастер», «Авиапарк», «Авиация и космонавтика», «Ас», «Вестник ПВО», «Военно-исторический журнал», «Мир авиации», «Морской сборник», Aeroplane, Aeroplane monthly, Air international, Flypast

Использованы материалы Российского государственного архива экономики, Российского государственного военного архива, Центрального архива Министерства обороны

Серия «Война и мы. Авиакolleкция»

Котельников Владимир Ростиславович

«Ураганный» истребитель. «Харрикейны» в бою

Подготовка оригинал-макета, верстка и обработка фотографий — ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

ООО Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.: (495) 745-58-23

ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: (495) 411-68-86, 956-39-21
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — info@eksmo.ru

**По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»
обращаться в рекламный отдел. Тел.: (495) 411-68-74**

Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (495) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,
многоканальный тел. 411-50-74
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-канц»:
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1. Тел./факс: (495) 411-50-76.
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2. Тел.: (495) 745-89-15, 780-58-34.
www.eksmo-kanc.ru e-mail: kanc@eksmo-sale.ru

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве
в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12
(м. Сухареvская, ТЦ «Садовая галерея»). Тел.: 937-85-81.
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. Молодежная, ТЦ «Трамплин»). Тел.: 710-72-32.
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. Отрадное, ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел.: 745-85-94.
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. Калужская, ТЦ «Калужский»). Тел.: 727-43-16.
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел.: (812) 312-67-34
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел.: (812) 310-22-44

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д. 84Е.
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.
Тел.: (8312) 72-36-70.
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел.: (8432) 78-48-66.
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.
Тел.: (044) 531-42-54, факс: 419-97-49; e-mail: sale@eksmo.com.ua

Подписано в печать 01.11.2011
Формат 84x108/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл.п.л. 13,44.

Тираж 1 500 экз. Заказ 8846

Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15.
Home page — www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-53893-5



9 785699 538935 >



«А "Харрикейны"-то ихние – дрянь!» – сказал товарищ Сталин об истребителях **Hawker Hurricane Mk.II**, поставлявшихся в СССР из Великобритании во время Великой Отечественной войны. Во многом он был прав. К началу 1942 года **«Ураган»** (так переводится с английского название этого самолета) действительно устарел и уже не мог соперничать с «мессерами» **Vf.109** модификаций **F** и **G**. Но, с другой стороны, даже наши специалисты признавали превосходство «харрикейнов» над отечественными **И-16**, которых на фронте оставалось еще немало, – «англичанин» был полностью радиофицирован, на редкость живуч и гораздо проще «ишака» в пилотировании, что немаловажно для пилотов-«скоропелок», которых тысячами выпускали по ускоренной программе летные школы. В общей сложности СССР получил около 3000 **«харитонов»** (фронтовое прозвище «Харрикейна»), которые помогли нашим ВВС выстоять в самое трудное время, когда потери на фронте были огромны, а вывезенные на восток авиазаводы только налаживали производство, и оставались в строю до конца Великой Отечественной. Но «звездным часом» этого истребителя стала легендарная Битва за Англию, в ходе которой «старички» «харрикейны» сбили вдвое больше немецких самолетов, чем новейшие «спитфайры»!

Новая книга ведущего историка авиации воздает должное «ураганному» ветерану, прошедшему всю войну «от звонка до звонка» – от Британии и СССР до Африки и Дальнего Востока.

ISBN 978-5-699-53893-5



9 785699 538935 >

