

УДК 355/359
ББК 68
Х 22

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *В. Платонова*

Харук А. И.

Х 22 Тяжелые бомбардировщики Черчилля – «Ланкастер», «Стирлинг», «Галифакс» / Андрей Харук. – М. : Яуза : Эксмо, 2014. – 112 с. – (Война и мы. Авиаколлекция).

ISBN 978-5-699-68931-6

Вступив во Вторую Мировую войну практически без тяжелой бомбардировочной авиации, Великобритания сумела в кратчайшие сроки создать боеспособное соединение таких машин, запустив в производство три типа 4-моторных «бомберов» – «Стирлинг», «Галифакс» и «Ланкастер» (в общей сложности, более 16 тысяч самолетов), которые из-за отсутствия надежного истребительного прикрытия вынуждены были действовать преимущественно по ночам. Громко заявив о себе «рейдами тысячи бомбардировщиков» уже в 1942 году, к концу войны Бомбардировочное командование представляло собой мощнейший ударный кулак, а беспощадные ночные налеты стали настоящим кошмаром для Германии. Королевские ВВС внесли значительный вклад в победу над нацизмом, сокращая экономическую мощь Третьего Рейха, – и совершили одни из самых страшных военных преступлений XX века, которые сравнимы со зверствами гитлеровцев: английские бомбардировки сметали с лица земли целые города, преднамеренно уничтожая десятки тысяч мирных жителей, как это случилось в Дрездене. Но и сами «черчиллевские соколы» заплатили за победу высокую цену – если британская армия с момента высадки в Нормандии потеряла 36 тысяч солдат и офицеров, то потери Бомбардировочного командования во Второй Мировой войне превысили 55 тысяч человек.

В новой книге ведущего историка авиации вы найдете исчерпывающую информацию обо всех тяжелых бомбардировщиках Черчилля – об их создании, производстве и боевом применении. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями чертежей и фотографий.

**УДК 355/359
ББК 68**

ISBN 978-5-699-68931-6

© Харук А.И., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ АВТОРА.....	5
БРИТАНСКИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ БОМБАРДИРОВЩИКИ	6
Эволюция между войнами	7
Новое поколение.....	9
Британские «летающие крепости».....	15
БОМБАРДИРОВЩИКИ В БОЮ	61
Дебют четырехмоторных «бомберов»	62
Дневные операции.....	64
Воздушное наступление против Третьего рейха	66
Наращивая размах	69
Первый «Миллениум». И последующие... ..	71
Расширяя фронт действий	74
На Средиземноморском ТВД.....	76
На главном направлении	77
В составе Берегового командования	84
Новые задачи	85
«Апkip» и «Толлбой»	87
Убийцы линкоров	92
Гром победы	94
Транспортные бомбардировщики	95
В мирное время	96
С красными звездами	97
Под разными знаменами.....	98
КАРЬЕРА НАСЛЕДНИКА	100
НА СТРАЖЕ ИМПЕРИИ	102
ЗАРУБЕЖНЫЕ «ЛИНКОЛЬНЫ».....	104
ТЕХНИЧЕСКИЕ ОПИСАНИЯ	106
«Стирлинг» Mk.III	106
«Галифакс» В Mk.II.....	107
«Ланкастер» В Mk.III	109
ЛИТЕРАТУРА.....	111

Группа «Ланкастеров» В Мк. I в полете



Один флот не может выиграть войну. Одержатъ победу можно только с помощью военно-воздушных сил. Поэтому наши основные усилия должны быть направлены на завоевание господства в воздухе. Истребительная авиация может защитить нас, но обеспечить победу может лишь бомбардировочная авиация. Следовательно, мы должны развивать именно тот род авиации, который способен уничтожить промышленность Германии, а также научные учреждения, от которых зависит военный потенциал противника. Это вынудит его держаться на почтительном расстоянии от нашего острова. Никакого другого пути для ликвидации колоссальной военной мощи Германии в настоящее время нет...

*Уинстон Черчилль,
1 сентября 1940 г.*

От автора

Да простят нас читатели за вынесенную в эпиграф обширную цитату, но она лучше всего отображает значение главных персонажей нашей книги – британских тяжелых бомбардировщиков – и роль, которую они сыграли во Второй мировой войне. В течение нескольких веков соперничество Британии и государств континентальной Европы напоминало схватку крокодила и льва: и тот и другой хищники были грозными в своих стихиях – воде и суше, но окончательно победить друг друга не могли. Обладавшая сильным флотом Британия не располагала достаточно сильной для действий на континенте сухопутной армией, а её континентальные конкуренты, как ни старались, но не могли создать сравнимый с британским флот. Однако во время Первой мировой войны ситуация стала меняться. Эта война, благодаря развитию авиации перенесшая боевые действия в третье измерение, положила конец неуязвимости Британских островов. Появившиеся над английскими городами немецкие дирижабли-«цеппелины», а затем «райзен-» и «гросс-флюгцойги»^{*} наглядно показали, что Ла-Манш уже не является непреодолимой преградой для противника и война может постучаться в двери к каждому английскому обывателю. Однако уязвимость Британии имела и обратное действие – раз вражеские бомбардировщики могли достать до Англии, значит, вполне можно создать машины, способные «дотянуться» до противника на континенте.

Уже в конце 1916 г. начались поставки первых английских серийных двухмоторных бомбардировщиков «Хэндли-Пейдж» O/100, а в ночь с 16 на 17 марта

1917 г. они дебютировали в бою, отбомбившись по находившемуся в руках противника железнодорожному узлу. Впоследствии самолеты этого типа совершали групповые налеты на германские военные заводы, железнодорожные станции и базы подводных лодок. Несколько машин было отправлено в Грецию и Палестину. На счету одной из них – бомбардировка турецкой столицы Константинополя. Но O/100 был лишь «разминкой» – построили только 46 самолетов этого типа. Первым по-настоящему массовым британским тяжелым бомбардировщиком стала следующая конструкция фирмы «Хэндли-Пейдж» – самолет O/400, отличавшийся более мощными двигателями и другими усовершенствованиями. До ноября 1918 г. построили свыше 400 таких машин, каждая из которых могла доставить к цели 2000 фунтов (900 кг) бомб. Однако эти двухмоторные самолеты наносили удары по объектам в Германии, действуя с территории Франции. Первым же по-настоящему стратегическим бомбардировщиком, способным достичь Германии с баз в Англии, стал очередной самолет «Хэндли-Пейдж» – четырехмоторный V/1500. Прототип этой машины вышел на испытания в мае 1918 г. Было заказано 210 серийных V/1500, но до момента капитуляции Германии приняли лишь три машины, а после войны достроили ещё несколько десятков (встречаются цифры в 32, 40 или 60 построенных самолетов этого типа).

^{*} Risenflugzeuge – буквально «самолет-гигант», Grossflugzeuge – «большой самолет». Такие термины применялись в авиации кайзеровской Германии для обозначения тяжелых (четырёх- или пятимоторных) и средних (двухмоторных) бомбардировщиков.

ПЕРВЫЙ БРИТАНСКИЙ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ БОМБАРДИРОВЩИК

Самолет «Хэндли-Пейдж» V/1500 представлял собой эволюционное развитие конструкции O/400, отличаясь увеличенными размерами и более мощной силовой установкой. В аэродинамическом отношении он был бипланом с хвостовым оперением сложной конфигурации – бипланым горизонтальным и четырехкилевым вертикальным. Фюзеляж квадратного сечения, крыло и оперение имели деревянный набор с обшивкой фанерой (носовая часть фюзеляжа) и полотном (фюзеляж за центропланом, крыло и оперение). Между плоскостями на металлических стойках, подкосах и раскосах устанавливались попарно в тандем четыре двигателя «Роллс-Ройс» «Игл» VIII – 12-цилиндровых, жидкостного охлаждения, рядных, V-образных мощностью 375 л. с. На тянущем двигателе устанавливался двухлопастный винт, а на толкающем – четырехлопастный. Шасси двухтележечное. На каждой тележке на одной оси устанавливались два колеса большого диаметра.

Бомбовая нагрузка V/1500 достигала 3400 кг и размещалась как во внутренних отсеках (в центроплане нижнего крыла), так и на внешней подвеске. Самыми крупными боеприпасами, которые мог поднять этот самолет, были 747-кг бомбы. Оборонительное вооружение состояло из четырех стрелковых точек с пулеметами «Льюис» – носовой, верхней, хвостовой (за оперением) и нижней. Экипаж V/1500 насчитывал 5–7 человек.

Первые самолеты V/1500 поступили на вооружение 166-й эскадрильи в Бэрчем-Ньютоне. Вопросы боевого применения четырехмоторных гигантов рассматривались на самом высоком уровне – вероятно, из-за этого V/1500 так и не дебютировали в Первой мировой войне. А проекты выдвигались весьма интересные – чего стоит хотя бы идея челночных рейдов, сформулированная в короткий промежуток времени, когда Австро-Венгрия уже капитулировала, а Германия ещё вела боевые действия. Предполагалось, что, отбомбившись по Берлину, V/1500 приземлятся в Праге, а на обратном пути нанесут удар по Дюссельдорфу.

Среди всех построенных V/1500 наиболее известным стал экземпляр с номером J1936 и личным именем «Олд Картузиан» (Old Carthusian). В период с 13 декабря 1918 г. по 19 января 1919 г. он совершил первый перелет из Британии в Индию (г. Карачи) с промежуточными посадками в Риме, на Мальте, в Каире и Багдаде. Пилотировали машину майор Макларен (Maclaren) и капитан Хэлли (Halley). А 25 мая 1919 г. «Олд Картузиан» совершил налет на Кабул. Вылетов из Рисалпура, он три часа спустя сбросил на афганскую столицу скромный «подарок» – четыре 112-фунтовые (51-кг)

и 16 20-фунтовых (9,1-кг) бомб. Дело в том, что в Индию V/1500 прибыл без бомбодержателей, и возвращать ему способность к бомбометанию пришлось на месте. На самолет установили бомбодержатели от легких бипланов BE.2с, а 20-фунтовые бомбы сбрасывал один из членов экипажа вручную прямо из кабины. Несмотря на столь скромную нагрузку и примитивное прицельное оборудование, экипажу «Олд Картузиана» удалось добиться четырех попаданий в комплекс королевского дворца. Материальный ущерб был незначителен, а вот моральный – огромен: обитательницы королевского гарема в панике бросились на улицу, вызвав большой скандал. По мнению англичан, этот налет может считаться первым в истории авиации стратегическим рейдом – с точки зрения достигнутых целей, поскольку именно после него король Аманулла пошел на мирные переговоры, завершившие Третью англо-афганскую войну. А судьба самого «Олд Картузиана» оказалась незавидной – его сожрали ненасытные термиты...

Большинство построенных V/1500 служили в Королевских ВВС весьма недолго и были переданы гражданским авиакомпаниям для эксплуатации в качестве пассажирских.

Летно-технические характеристики самолета «Хэндли-Пейдж» V/1500

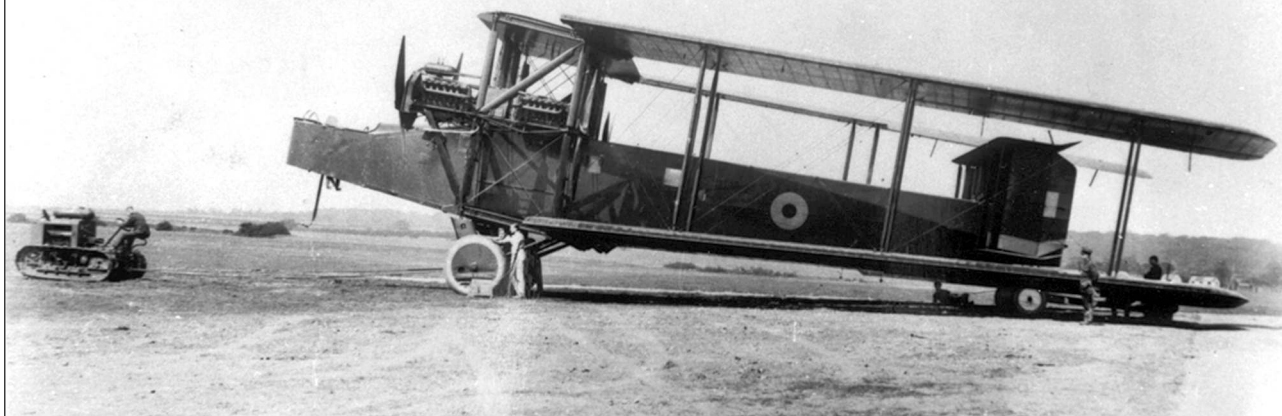
V/1500	
Двигатели:	
тип	Роллс-Ройс «Игл» VIII
мощность, л.с.	375
Размах крыла, м	38,41
Длина самолета, м	19,51
Высота самолета, м	7,01
Площадь крыла, кв. м	260
Масса, кг:	
пустого самолета	8000
максимальная взлетная	14 000
Максимальная скорость, км/ч	159
Время набора высоты 3000 м, мин	41'25"
Практический потолок, м	3350
Дальность полета, км	2090

«Хэндли-Пейдж» V/1500 имел бы прекрасные шансы для развития, продлись война чуть дольше. Но после окончания Первой мировой войны британское правительство решило, что военные могут вполне обойтись более дешевыми в постройке и эксплуатации двухмоторными «бомберами». Ведущую роль среди них играло изделие известного оружейного концерна «Виккерс» – самолет FB.27 «Вими». Эта машина комплектовалась теми же моторами, что и V/1500 (но только двумя), была примерно равной по скорости, уступая последнему в дальности полета (1500 км) и бомбовой

нагрузке (1130 кг). «Вими» обрел известность в июне 1919 г., когда один из самолетов этого типа, пилотируемый Джоном Элкоком (John Alcock) и Артуром У. Брауном (Arthur W. Brown), совершил первый беспосадочный перелет через Атлантику. При этом команда «Виккерса» буквально на несколько дней опередила команду «Хэндли-Пейдж», готовившую к трансатлантическому перелету свой V/1500 (после перелета Элкока и Брауна этот рейс отменили).

Построили в общей сложности 230 «Вими», эксплуатировавшихся до 1933 г. Они служили как в Ко-

Четырехмоторный «Хэндли-Пейдж» V/1500 для удобства размещения в ангарах имел складывающуюся бипланную коробку



ролевских ВВС, так и в гражданских авиакомпаниях, для которых был создан специальный вариант «Вими Коммершиал» с достаточно комфортным по тем временам пассажирским салоном.

Другим типом двухмоторного бомбардировщика Королевских ВВС стал «Эйрко» DH.10 «Амьен», отличавшийся от «Вими» другим типом двигателей (американскими «Либерти» мощностью 400 л.с.), более высокой скоростью, но меньшими дальностью и бомбовой нагрузкой. Если «Вими» так и не понюхал порошу в Первой мировой войне, то «Амьен» успел в ней поучаствовать, правда, чисто символически – выполнив единственный налет 10 ноября 1918 г. Построили 258 DH.10, эксплуатировавшихся до середины 20-х гг.

Эволюция между войнами

В годы после Первой мировой войны осмысление опыта и перспектив применения аэропланов привело к формированию революционных по своей сути концепций, и прежде всего доктрины Джулио Дуэ. Этот итальянский военный теоретик в 1921 г. опубликовал книгу под названием «Господство в воздухе», в которой утверждалось, что авиация должна играть в войне ведущую роль, а авиационные удары по государственному и экономическим центрам противника способны привести к победе. Естественно, для реализации такой цели требовалась мощная бомбардировочная авиация. Такие идеи быстро завоевали умы военных, однако экономика большинства ведущих стран, основательно подорванная войной, не могла обеспечить производство и содержание армид бомбардировщиков. На

волне пацифизма выдвигаются даже предложения запретить бомбардировки с воздуха как варварское средство ведения боевых действий – наравне с газовыми атаками. В Великобритании до ликвидации бомбардировочной авиации дело не дошло, но её развитие велось невысокими темпами, а новые бомбардировщики, появившиеся в 20-е гг., по своим летным качествам не превосходили старые «Вими» и «Амьены». Так, в появившийся в 1922 г. и впоследствии растражированный в 124 экземплярах двухмоторный бомбардировщик «Виккерс» «Виржиния» развивал максимальную скорость 173 км/ч, имел дальность полета 1585 км и максимальную бомбовую нагрузку 1360 кг.

Наличие у Великобритании обширнейших колониальных владений привело к появлению специфического подкласса самолетов – транспортно-бомбардировочных. Такие машины, обладавшие достаточно вместительными фюзеляжами, могли оперативно перебросить войска в районы, угрожаемые мятежом, а в случае необходимости – «образумить» туземцев несколькими центнерами бомб, подвешиваемых на внешних узлах. На базе «Виржинии» был создан самолет подобного назначения – «Виктория», строившийся с 1922 г. (выпущено 97 единиц). А в 1934 г. на смену ему пришло новое изделие «Виккерса» – «Валентия». Впрочем, слово «новое» здесь можно взять в кавычки: «Валентия» была таким же архаичным и неуклюжим бипланом с неубирающимся шасси, как и её предшественники, отличаясь главным образом новыми двигателями. Вместо V-образных моторов «Нэпир» «Лайон» она получила современные 9-цилиндровые звездообразные двигатели «Бристоль»



Транспортно-бомбардировочный самолет «Виккерс» «Валентия»



Цельнометаллический биплан «Хэндли-Пейдж» «Хейфорд»



«Оверстрэнд» – первый в мире серийный самолет с механизированной турелью

«Пегасус». Более того, помимо самолетов новой постройки (28 единиц) в «Валентию» переделывались и старые «Виктории» (69 машин, из них 54 в Индии). Такие антикварные аэропланы, своими корнями уходящие во времена Первой мировой войны, успели послужить и во Второй: вплоть до 1942 г. они перевозили войска и грузы на Ближнем Востоке и в Северной Африке, а в 1940 г. даже бомбили итальянские объекты в Ливии!

Конкурент «Виккерса» в области тяжелых бомбардировщиков – фирма «Хэндли-Пейдж» – тоже не дремал. В 1923 г. вышел на испытания аналог «Виржинии» – двухмоторный бомбардировщик «Хайдерабад» (построено 44 единицы). В конце 20-х гг. на смену этим деревянным бипланам пришли цельнометаллические самолеты «Хинаиди» (33 машины). А в начале следующего десятилетия «Хэндли-Пейдж» осуществила определенный технологический прорыв, создав бомбардировщик «Хейфорд» (первый полет – 12 июня 1930 г.) с цельноме-

таллическим фюзеляжем типа монокок. Правда, чистые аэродинамические формы фюзеляжа резко контрастировали с громоздкой бипланной коробкой и неубирающимся (хотя и тщательно закапотированным) шасси. Фюзеляж самолета был как бы подвешен под верхним крылом, а в толстом центроплане нижнего крыла находился бомбоотсек. Оборудованный 12-цилиндровыми моторами жидкостного охлаждения «Роллс-Ройс» «Кестрел» новый бомбардировщик мог разогнаться до 230 км/ч. Практическая дальность полета достигала 1480 км, а максимальная масса бомбовой нагрузки – 1590 кг. Поставки серийных «Хейфордов» начались в 1933 г. В течение трех лет выпустили 124 таких бомбардировщика, состоявших на вооружении Королевских ВВС до 1939 г.

«Хейфорд» стал последним тяжелым бомбардировщиком бипланной схемы, принятым на вооружение Королевских ВВС. Однако мы отметим ещё один биплан – самолет «Оверстрэнд» фирмы «Болтон-Пол». Эта двухмоторная машина, появившаяся в 1933 г., хотя и относилась к легким бомбардировщикам, оказала существенное влияние на дальнейшее развитие тяжелой авиации. Дело в том, что до появления «Оверстрэнда» все бомбардировщики комплектовались оборонительными стрелковыми установками (турельными или шкворневыми) с ручным приводом – по сути, такими же, что стояли на самолетах времен Первой мировой войны. А «Оверстрэнд» стал первым в мире серийным самолетом, оборудованным механизированной турелью с силовым приводом. И хотя её конструкция была ещё достаточно примитивной и ненадежной, но именно турель «Оверстрэнда» стала предшественницей стрелковых установок британских тяжелых бомбардировщиков Второй мировой войны, а фирма «Болтон-Пол» – одним из ведущих разработчиков и производителей таких установок.

В рамках того же конкурса, результатом которого стало принятие на вооружение «Хейфорда», фирма «Фэйри» разрабатывала свой проект двухмоторного бомбардировщика, получившего впоследствии название «Хендон». Он стал первым британским тяжелым «бомбером», построенным по схеме моноплана. Машина отличалась низкорасположенным крылом достаточно толстого профиля и неубираемым шасси, закрытым большими обтекателями-«штанинами». Доводка самолета, впервые поднявшегося в воздух в ноябре 1930 г., шла довольно долго, и в серию он попал только в 1936 г., а объем выпуска оказался крохотным – всего 14 экземпляров. В большом количестве строились два других моноплана с неубирающимся шасси, также претендовавших на статус тяжелых бомбардировщиков – «Хэндли-Пейдж» «Хэрроу» и «Бристоль» «Бомбей». Летные качества этих самолетов представляли существенный шаг вперед по сравнению со старыми бипланами – так, максимальная скорость перевалила за 300 км/ч. Оба они имели высокорасположенное крыло и оборудовались моторами воздушного охлаждения «Бристоль» «Пегасус». При этом назначение их было не-

сколько отличным. «Хэрроу» был задуман для использования в качестве промежуточного бомбардировщика – тренировочного самолета. В течение 1937 г. построили 100 таких машин, но в ходе Второй мировой войны они применялись только как транспортные.

«Бомбей» представлял собой воплощение на новом техническом уровне концепции колониального транспортно-бомбардировочного самолета. Прототип его испытывался с 1935 г., но только в 1939 г. была построена серия из 50 экземпляров. Все «Бомбеи» в соответствии со своим предназначением попали на Ближний Восток, а в ходе войны отметились не только как транспортные, но и как бомбардировщики, нанося удары в начальный период боевых действий в Северной Африке по итальянским объектам.

Новое поколение

В середине 30-х гг. тяжелая бомбардировочная авиация Королевских ВВС представляла собой жалкое зрелище. Мало того, что она состояла исключительно из двухмоторных машин, и в подметки не годящихся советским четырехмоторным ТБ-3, так и парк её был крайне устаревшим. Три эскадрильи все ещё летали на антикварных бипланах «Виржиния», восемь – на «Хейфордах», и лишь одна начала получать монопланы «Хендон». Но в недрах британского авиационно-промышленного комплекса уже зрела настоящая революция – готовились проекты новых бомбардировщиков, отвечающих современным требованиям. Именно этим машинам предстояло вынести на своих плечах всю тяжесть воздушных операций будущей войны.

Мощным толчком к развитию Королевских ВВС стал приход к власти в Германии в 1933 г. нацистов во главе с Адольфом Гитлером. Правящие круги Третьего рейха, не скрывавшие своих реваншистских устремлений, от-

бросили ограничения, накладывавшиеся Версальским договором, и взялись за возрождение военной мощи Германии, в том числе и авиации – Люфтваффе. И если несколькими годами ранее новая война в Западной Европе представлялась чем-то из области фантастики, то теперь правительство и военное руководство Великобритании должно было считаться с вероятностью её возникновения в обозримом будущем. Итогом стало создание и принятие на вооружение трех новых бомбардировщиков, достаточно скоростных по тем временам монопланов с убирающимся шасси. Волею заказчика – Министерства авиации и Королевских ВВС – эти двухмоторные машины приходилось изображать из себя тяжелые бомбардировщики. И хотя по основным параметрам они далеко не дотягивали до «Летающих крепостей», на фоне которых выглядели более чем средне, но все же оказали заметное влияние на формирование облика будущих четырехмоторных «бомберов». Поэтому остановимся на этих трех самолетах чуть подробнее.

Уже в 1934 г. британское Министерство авиации подготовило спецификацию В.3/34, предусматривавшую создание нового бомбардировщика с крылом размахом не более 31 м (этот параметр, определяемый размерами стандартных ангаров Королевских ВВС, очень долго определял максимальный габарит новых британских самолетов). Бомбардировщик должен был доставлять боевой груз в 1135 кг на дальность 2010 км, а максимальная скорость требовалась порядка 360 км/ч. Правда, в процессе согласования спецификации с авиационными фирмами требования по максимальной скорости снизили до 330 км/ч, также откорректировали в сторону снижения требования к скороподъемности, а максимальный калибр подвешиваемых бомб ограничили 500 фунтами (227 кг; первоначально предусматривалась подвеска 454-кг и даже 681-кг бомб).



*Двухмоторный «Уитли» в 30-е гг.
считался тяжелым бомбардировщиком*



В конкурсе приняли участие четыре фирмы – «зубры» бомбардировочной авиации «Виккерс» и «Хэнгли-Пейдж», а также относительные новички «Фейри» и «Армстронг-Уитворт». В лидеры неожиданно вырвалась последняя, вышедшая в «финал» вместе с «Виккерсом». Хотя «Армстронг-Уитворт» к тому времени ещё не имел опыта серийного выпуска тяжелых бомбардировщиков, на руку ему сыграл имевшийся задел – ранее построенный (но не пошедший в серию) «колониальный» транспортно-бомбардировочный самолет AW.23 и проект бомбардировщика AW.30, разработавшийся для Чехословакии. От проекта AW.23 взяли крыло малого удлинения и двухкилевое оперение, а фюзеляж – полумонокот с работающей обшивкой (первый в британском авиастроении самолет с такой обшивкой) – спроектировали заново. В качестве силовой установки выбрали 14-цилиндровые моторы воздушного охлаждения «Армстронг-Сиддли» «Тайгер», а оборонительное вооружение должно было состоять из двух 7,7-мм пулеметов «Льюис» в носовой и хвостовой экранированных турелях. Создание бомбардировщика возглавил Дж. Ллойд (J. Lloyd).

Вопреки устоявшейся практике, заказ на новые бомбардировщики, получившие фирменный индекс AW.38 и название «Уитли», был выдан ещё до начала испытаний прототипа. Причиной тому было лихорадочное стремление британского правительства ликвидировать намечавшееся отставание от Германии в области боевой авиации. Это вылилось в череду непрерывно корректируемых планов роста Королевских ВВС. В мае 1935 г. был принят «план С», предусматривавший увеличение количества боевых эскадрилий с 41 до 66 в течение двух лет. Это потребовало одо-

брения процедуры заказа новых типов самолетов «с чертежной доски», а фирма «Армстронг-Уитворт» оказалась первой, воспользовавшейся преимуществами данной схемы. Уже в августе 1936 г. она получила первый заказ на 80 «Уитли», а в следующем году в рамках «плана F» было заказано ещё 240 таких самолетов.

Прототип AW.38 с двигателями «Тайгер» IX (795 л.с.) вышел на испытания 17 марта 1936 г. Самолет оказался устойчивым, простым в управлении и надежным. Но вот летные данные были неудовлетворительны: скорость недотягивала даже до откорректированных в сторону снижения параметров спецификации В.3/34 (309 км/ч вместо требуемых 330), недостаточным был и потолок. Тем не менее работы по доводке и внедрению «Уитли» продолжали ввиду отсутствия альтернативы: все потенциальные конкуренты отставали по срокам. Второй прототип с двигателями «Тайгер» XI (935 л.с.) был облетан 24 февраля 1937 г., а всего несколько дней спустя завод в Бэгинтоне начал выпускать серийные машины. В марте началось перевооружение новыми бомбардировщиками 10-й эскадрильи, сдавшей бипланы «Хейфорд», а к началу 1938 г. «Уитли» вооружили три эскадрильи. В течение двух лет фирма внедрила в производство четыре модификации «Уитли», отличавшиеся двигателями (на Mk.IV применили 12-цилиндровые моторы жидкостного охлаждения «Роллс-Ройс» «Мерлин» – мы ещё не один раз будем упоминать эти отличные движки) и вооружением. Суммарный выпуск самолетов этих модификаций составил 200 единиц. А в августе 1939 г., буквально накануне войны, начались поставки бомбардировщиков модификации «Уитли» Mk.V с

моторами «Мерлин» X (1145 л.с.) и новой высокоэффективной кормовой стрелковой башней с четырьмя 7,7-мм пулеметами «Браунинг». До июня 1943 г. изготовили 1466 таких самолетов, а в 1941–1942 гг. выпустили ещё 146 самолетов «Уитли» GR Mk.VII, предназначенных для Берегового командования. Они отличались наличием РЛС ASV Mk.II, увеличенным запасом топлива и экипажем из 6 чел. вместо 5 у бомбардировочных вариантов. Бомбовая нагрузка составляла 1814 кг (4000 фунтов).

К началу Второй мировой войны на «Уитли» летали восемь эскадрилий, сведенных в 4-ю группу Бомбардировочного командования. Они эксплуатировали машины всех модификаций от Mk.I до Mk.IV. Боеготовыми считались пять эскадрилий. В целом «Уитли» составляли примерно 1/6 всего парка самолетов первой линии Бомбардировочного командования. С весны 1941 г. на смену двухмоторным самолетам в Бомбардировочном командовании приходят новые четырехмоторные машины, постепенно вытесняя «Уитли» в учебные и вспомогательные части.

Следует констатировать, что «Уитли» даже на момент принятия на вооружение не отвечал требованиям времени – и будь в Великобритании альтернатива он, возможно, вообще не попал бы в серию. Но альтернативы не оказалось, и «Уитли» пришлось несколько лет нести службу в первой линии в качестве ночного бомбардировщика. Его летные данные удалось улучшить, установив моторы «Мерлин», скорость модификации Mk.V достигла 364 км/ч, но и этого уже не хватало. Тем не менее «Уитли» стал одной из основных машин Бомбардировочного командования в самый трудный для Великобритании период войны.

Летно-технические характеристики самолета «Уитли» В Mk.I

	«Уитли» Mk.I	«Уитли» Mk.V
Двигатели:		
тип	Армстронг-Сиддли «Тайгер» IX	Роллс-Ройс «Мерлин» X
мощность, л.с.	795	1145
Размах крыла, м:	25,60	25,20
Длина самолета, м	21,10	21,75
Высота самолета, м	4,50	4,57
Площадь крыла, кв. м	102,42	105,72
Масса, кг:		
пустого самолета	6423	8707
нормальная взлетная	9747	12 690
максимальная взлетная	10 575	15 075
Максимальная скорость, км/ч	309	364
Скороподъемность, м/с	5,5	8
Практический потолок, м	5855	7200
Дальность полета, км	2010	2400



Ненамного отставал по срокам создания от «Уитли» другой двухмоторный бомбардировщик, также претендовавший на статус тяжелого – «Веллингтон» фирмы «Виккерс». Прототип этой машины вышел на летные испытания 15 июня 1936 г. Разработка «Веллингтона» велась под руководством Р. Пирсона (R. Pearson) с активным участием Б. Уоллиса (B. Wallis), применившего в проекте схему геодетического (диагонального) набора, созданную на основе опыта разработки дирижаблей. Самолет представлял собой моноплан со среднерасположенным крылом, однокилевым оперением и убирающимся шасси. Поначалу предусматривалось применение моторов жидкостного охлаждения «Роллс-Ройс» «Госхок», но в июне 1934 г. выбор сделали в пользу 9-цилиндровых звездообразных «Пегасусов» разработки концерна «Бристоль».

Прототип «Веллингтона» оборудовали моторами «Пегасус» X (915 л.с.). Самолет в целом соответствовал требованиям военных, имея к тому же значительный потенциал для развития – вместительный фюзеляж позволял без труда разместить солидную бомбовую нагрузку, дополнительное вооружение и оборудование. В августе 1936 г. был выдан первый заказ на 180 серийных «Веллингтонов». Производство началось весной 1938 г. и продолжалось вплоть до 1945 г. Общий объем выпуска достиг 11 464 машины. Все они построены тремя заводами концерна «Виккерс», оборудование и оснастка которых были оптимизированы для изготовления аэропланов с геодетической схемой набора. Именно этот факт и обусловил длительное производство «Веллингтонов» – попросту на заводах «Виккерса» невозможно было без серьезной переналадки строить самолеты других типов.

По летным качествам «Веллингтон» несколько превосходил «Уитли» – так, максимальная скорость основных модификаций находилась в пределах от 380 км/ч (для Mk.IC) до 420 км/ч (для Mk.III). Однако к 1943 г. этот показатель считался уже недостаточным. Тем не менее производство «Веллингтонов» продолжалось, а каждая новая модификация оборудовалась все более мощными двигателями. Трудно назвать

другой тип британского самолета Второй мировой войны, на котором применялись бы столь разнообразные силовые установки. Примерно 3000 машин получили «Пегасусы»: на 180 самолетах модификации Mk.I стояли движки «Пегасус» XX мощностью 1000 л.с., а на 183 Mk.IA и 2685 Mk.IC – «Пегасус» XVIII (1065 л.с.). 400 самолетов «Веллингтон» Mk.II, первые из которых были готовы в 1939 г., оборудовали двигателями «Мерлин» XX (1375 л.с.). Выпускавшиеся с 1940 по 1943 г. «Веллингтоны» Mk.III (в общей сложности 1519 единиц) комплектовались 14-цилиндровыми двигателями воздушного охлаждения «Бристоль» «Геркулес» III или XI (1375 л.с.). В июне 1941 г. начался выпуск бомбардировщиков «Веллингтон» Mk.IV с американскими 14-цилиндровыми моторами «Пратт энд Уитни» R-1830-S3C4-G «Твин Уосп» (1200 л.с.). Появление этой модификации было вызвано опасениями по поводу возможности британской авиаиндустрии обеспечить все строившиеся самолеты отечественными силовыми установками. Опасения эти оказались преувеличенными, и «четверок» выпустили относительно немного – 220 единиц. Наконец, последний бомбардировочный вариант – «Веллингтон» Mk.X – оборудовался двигателями «Геркулес» VI или XVI (1675 л.с.). Помимо этих модификаций в небольшом количестве строились высотные бомбардировщики «Веллингтон» Mk.V и Mk.VI (в общей сложности 66 единиц). Помимо бомбардировочных частей, «Веллингтоны» широко применялись в Береговом командовании в качестве морских патрульных и противолодочных – для его нужд построили более 2200 самолетов модификаций GR Mk.VIII, Mk.XI,

Mk.XII, Mk.XIII и Mk.XIV. Наконец, в небольшом количестве выпускались (или переоборудовались) транспортные и учебные модификации «Веллингтона».

Помимо силовой установки, совершенствованию подвергались и другие элементы «Веллингтона» – прежде всего оборонительное вооружение. Если самолеты первых серий вооружались лишь двумя-тремя пулеметами (один в носовой и один-два в хвостовой башнях), то с каждой модификацией их количество увеличивалось, и на Mk.III и Mk.X было доведено до восьми (два в носовой, четыре в хвостовой башнях и по одному в боковых оконных установках). Калибр пулеметов оставался прежним – 7,7 мм, но вместо «Виккерсов» с магазинным питанием стали применять более скорострельные «Браунинги» с ленточным питанием. Масса бомбовой нагрузки для большинства модификаций составляла 2041 кг (4500 фунтов).

Поставки «Веллингтонов» в строевые части начались в октябре 1938 г., когда первые самолеты получила 99-я эскадрилья. К моменту начала Второй мировой войны Бомбардировочное командование располагало 6 боеготовыми эскадрильями в составе 3-й группы, ещё две были резервными и две (в 6-й группе) выполняли учебные функции. По численности «Веллингтоны» немного уступали «Хэмпденам» и «Уитли», но впоследствии самолет «Виккерса» вытеснил оба этих типа, став основным средним бомбардировщиком Королевских ВВС (в частности, в ноябре 1941 г. Бомбардировочное командование имело 250 «Веллингтонов», 150 «Хэмпденов» и 62 «Уитли»).



«Веллингтон» стал самым массовым британским двухмоторным бомбардировщиком