

СОДЕРЖАНИЕ

ИСТРЕБИТЕЛЬ	
РЕДЖИНАЛЬДА МИТЧЕЛЛА	4
РЕКОРД НЕ БЫЛ ПОСТАВЛЕН	12
В СТРОЮ КОРОЛЕВСКИХ ВВС	13
КРЕЩЕНИЕ ОГНЕМ	15
ВОЙНА ПРОДОЛЖАЕТСЯ	25
ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ	26
ЕЩЕ ОДИН ШАГ	36
«ДЕВЯТЬ» И «ШЕСТНАДЦАТЬ»	40
«ДЕВЯТКА» ВБЛИЗИ	46
ПОД РЕВ «ГРИФОНОВ»	53
ПОД РАЗНЫМИ ЗНАМЕНАМИ	61
«СИФАЙР»	67
РАЗВЕДЧИКИ	78
«СПИТФАЙРЫ» НА ПОПЛАВКАХ	85
С НЕМЕЦКИМИ КРЕСТАМИ	87
ВОЙНЫ ПОСЛЕ ВОЙНЫ	89
«СПИТФАЙРЫ»	
С КРАСНЫМИ ЗВЕЗДАМИ	103
«СПИТФУЛ» И «СИФЭНГ»	114
ОНИ ЕЩЕ ЛЕТАЮТ!	116
Список сокращений	127
Литература и источники	127



ИСТРЕБИТЕЛЬ РЕДЖИНАЛЬДА МИТЧЕЛЛА

В годы Первой мировой войны небольшая фирма «Пембертон Биллинг» из английского городка Вулстон занялась ремонтом самолетов морской авиации. Постепенно там начали самостоятельно конструировать и строить небольшие машины. Перед концом войны фирму переименовали в «Супермарин уоркс».

В 1919 г. пост главного конструктора «Супермарин» занял талантливый самоучка (у него не было высшего образования) Реджинальд Митчелл; ему исполнилось тогда всего 24 года. В соответствии с названием фирма



**Авиаконструктор
Реджинальд
Митчелл**

делала упор на производство гидросамолетов. В 20-х — 30-х годах Митчеллу удалось спроектировать несколько удачных летающих лодок и амфибий, принятых на вооружение в Англии и в других странах («Саутгемптон» — 1925 г., «Скапа» — 1934 г., «Сигалл» — 1931 г., «Стренрир» — 1935 г., «Уолрэс» — 1933 г.).

Большую известность дала конструктору серия рекордных и гоночных гидросамолетов, выпущенных в 20-х годах. Первый успех принесла летающая лодка-биплан «Си Лайон», выигравшая в 1922 г. весьма престижные гонки на Кубок Шнейдера. Три года спустя поплавок S.4, уже выполненный по схеме моноплана, поставил мировой рекорд скорости для самолетов своего класса. В 1927 г. S.5, являвшийся развитием конструкции S.4, опять выиграл гонки на Кубок Шнейдера. Через два года появился S.6, повторивший успех предшественника и также поставивший новый мировой рекорд. В 1931 г. модернизированный S.6B завоевал для Англии Кубок Шнейдера, а затем побил рекорд 1929 г.

Успехи, достигнутые в работе над этими скоростными машинами, по-видимому, побудили Митчелла обратиться к новой для него области — конструированию истребителей. Осенью 1931 г. английское министерство авиации выдало техническое задание F.7/30 на новый одноместный дневной и ночной истребитель, который должен был заменить в строю королевских ВВС уже устаревающий биплан Бристоль «Бульдог». Требования задания были достаточно расплывчаты, что предоставляло широкую свободу творчества конструкторам (например, можно было использовать любой мотор английского производства). Единственное, что жестко оговаривалось — вооружение истребителя: четыре пулемета и четыре бомбы по 20 фунтов (9 кг).

Начало 30-х годов являлось периодом зстоя для королевских ВВС; отсутствие явно выраженного потенциального противника и кризис в экономике, сокращавший бюджетные ассигнования, вели к острой конкуренции в борьбе за военные заказы. Свой ответ в виде проектов на задание F.7/30 дали сразу восемь фирм. Пять предложили бипланы («Бристоль», «Хоукер», «Уэстленд», «Блэкберн», «Глостер») и еще три — монопланы («Бристоль», «Виккерс» и «Супермарин»).



Гидросамолет S.5, завоевавший Кубок Шнейдера в 1927 г.

Предложенный «Супермарин» «тип 224» не очень-то напоминал будущий «Спитфайр», но именно от него и выводят родословную знаменитого самолета. Первый истребитель Митчелла являлся цельнометаллическим свободонесущим монопланом с характерным крылом типа «обратная чайка», в месте излома которого располагались неубирающиеся стойки шасси в обтекателях-«штанах». Очень мощный по тем временам двигатель Роллс-Ройс «Госхок» в 660 л.с. оснащался испарительной системой охлаждения, позволявшей сочетать хорошую аэродинамику, малую массу и надежную работу весьма теплонапряженного мотора.

«Тип 224» впервые поднялся в воздух в феврале 1934 г. и сразу показал конструкторам, что действительность может быть весьма далека от теорий и расчетов. Первый удар нанесла казавшаяся столь перспективной система охлаждения. В «типе 224» вода под высоким давлением прокачивалась через двигатель, затем расширялась, сразу переходя в пар, который поступал в конденсаторы в передней кромке

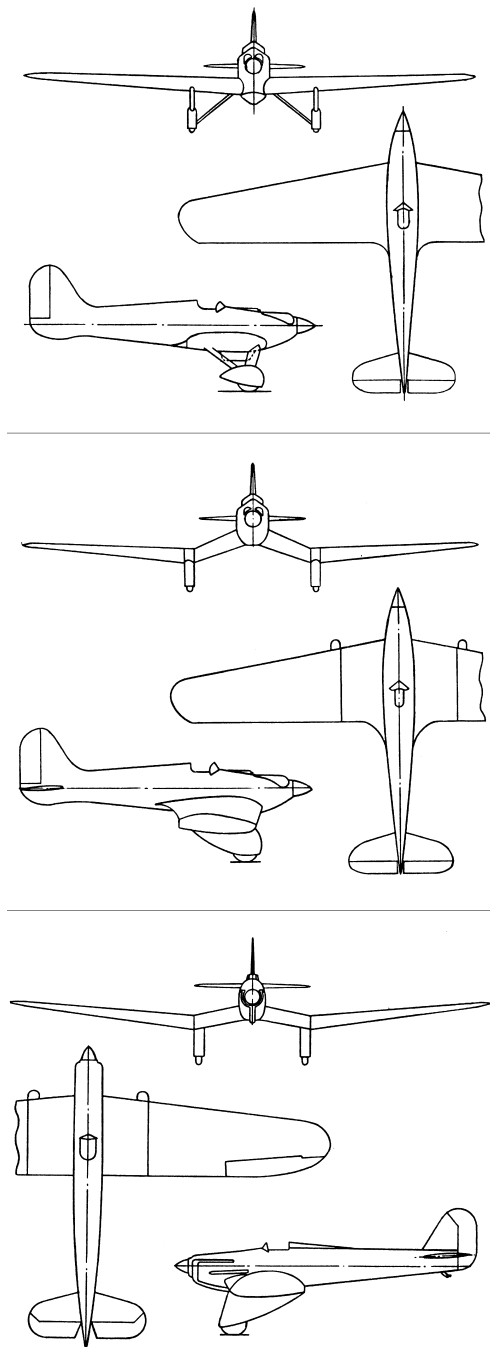
крыла и там обратно превращался в воду. Вода стекала в баки-накопители в верхней части «штанов», а оттуда насосы гнали ее в основной бак перед мотором. Вроде бы все просто, но на практике в этой схеме выявилось множество «дыр». Любое колебание давления в системе могло преждевременно перевести перегретую воду в пар, что сразу вело к перегреву мотора при запуске насосов паровой пробкой. Быстрый набор высоты на полном газу приводил к тому, что пар не успевал конденсироваться в крыльях и фонтанами бил из предохранительных клапанов. Последнее делало весьма проблематичным использование машины в качестве перехватчика.

Да и летные данные «типа 224» оказались невысоки. В итоге, победителем конкурса оказался биплан SS.37 фирмы «Глостер» (будущий «Гладиатор»), которому «тип 224» уступал и по скорости, и по маневренности, и по скороподъемности. Единственный построенный экземпляр «типа 224» окончил свою жизнь в качестве мишени на одном из полигонов ВВС в 1937 г.



S.6B, на котором флайт-лейтенант Бутман выиграл Кубок Шнейдера в 1931 г. После трех побед подряд почетная награда навсегда осталась в Великобритании

Три варианта проекта «тип 224», изготовленные в виде моделей для продувки в аэродинамической трубе



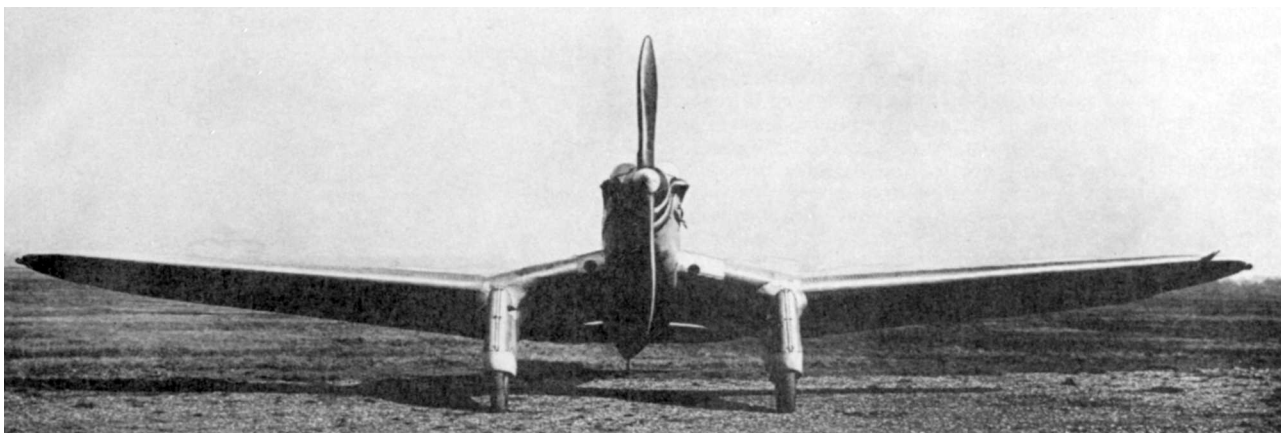
Но Митчелл не был обескуражен неудачей и приступил к доработке своего проекта. В июле 1934 г. появился «тип 300», теперь уже с крылом без излома, кабиной закрытого типа (раньше был только маленький ветровой козырек) и убирающимся шасси (включая хвостовое колесо). Крыло от варианта к варианту становилось все тоньше, контуры фюзеляжа постепенно приближались к буду-

щему «Спитфайру», но конструктор по-прежнему ориентировался на мотор «Госхок» с испарительным охлаждением. В качестве альтернативы рассматривался новый двигатель фирмы «Нэпир» – H-образный «Дэггер» в 700 л.с.

Но в ноябре был сделан решающий шаг в направлении к «Спитфайру» – на самолет решили поставить экспериментальный V-образный двигатель Роллс-Ройс PV12, впоследствии названный в серии «Мерлином». Вопреки распространенному мнению, к легендарному волшебнику это имя не имело никакого отношения. Как и все поршневые авиамоторы фирмы «Роллс-Ройс», двигатель назвали в честь птицы. Кречет – по-английски «мерлин». На этой стадии PV12 развивал 790 л.с., но фирма рассчитывала довести его мощность до 1000 л.с., что позднее и было сделано. Решение Митчелла поддержало министерство авиации, выделившее 10 000 фунтов на постройку опытного образца самолета и оформившее это заданием F.37/34 (фактически, дополнением к предыдущему F.7/30). До этого разработка проекта велась «Супермарин» за свой счет, точнее, за счет концерна «Виккерс», в который фирма входила с 1928 г.

Предложенный Митчеллом в январе 1935 г. проект истребителя под мотор PV12 был уже очень схож с будущим «Спитфайром». На нем ввели тонкое, эллиптическое в плане крыло, обеспечивающее малое аэродинамическое сопротивление и высокую подъемную силу, что давало немалые преимущества в летных качествах самолета. Ту же форму приобрело и горизонтальное оперение. Рациональная конструкция силового набора сделала крыло легким и прочным. Несколько непривычным было складывающееся «наружу» шасси с узкой колеей. Здесь также заложили новинку – такая схема уменьшала нагрузку на крыло при посадке. Возможно, что это решение переняли у немцев – к тому времени в Германии досконально изучили закупленный в Германии скоростной самолет Хейнкель He 70 с подобным же устройством шасси. Однако охлаждение двигателя по-прежнему предполагалось испарительным, лишь для взлетного режима собирались использовать выпускаемый на это время под фюзеляж дополнительный радиатор. В середине марта 1935 г. изготовили полноразмерный макет нового истребителя, а 26 марта состоялось совещание, на котором представители ВВС высказали о нем свое мнение.

К этому времени вооружение из четырех пулеметов калибра 7,69 мм уже представлялось



недостаточным, учитывая появление на вооружении в разных странах цельнометаллических бомбардировщиков. Еще в 1934 г. было подготовлено задание F.5/34 на истребитель с восемью пулеметами, но под тот же патрон. Англичане в то время держались так называемой теории «единого калибра». Вместо установки пушек и крупнокалиберных пулеметов огневую мощь повышали увеличением количества пулеметов обычных. При этом достигался большой секундный залп, и резко увеличивалась вероятность поражения цели, хотя и пулями небольшого веса.

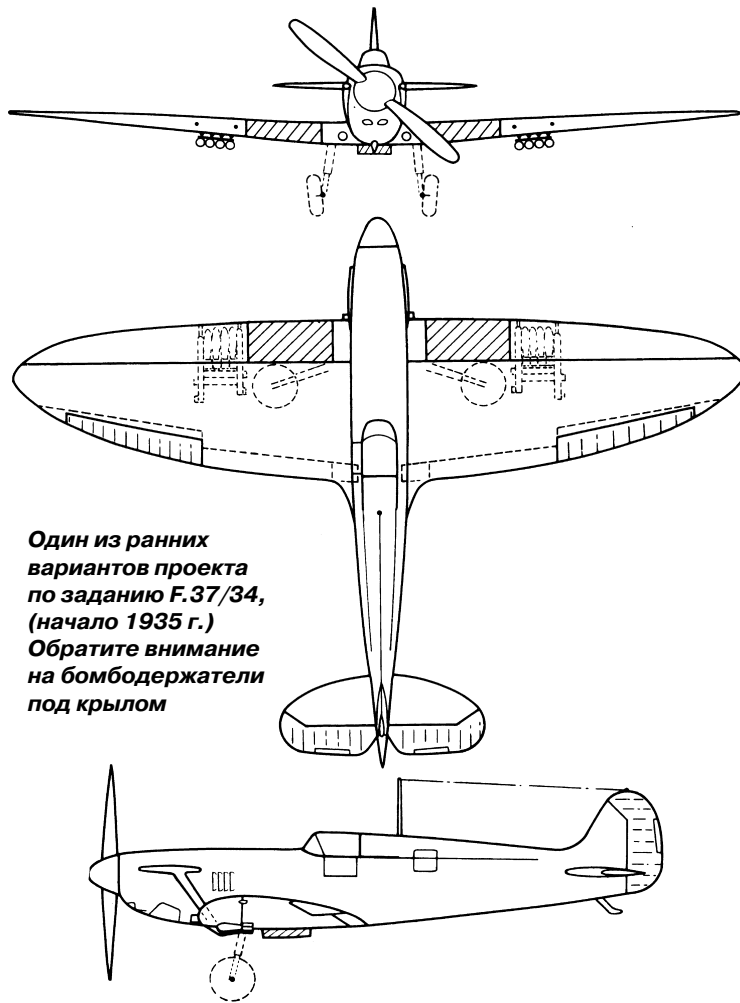
Однако наибольшее влияние на концепцию «Спитфайра» оказало новое задание F.10/35 на истребитель-перехватчик, под требования которого и был, в основном, подогнан «тип 300». F.10/35, по сравнению с F.37/34, резко снижало требуемую продолжительность полета (а с ней и запас горючего), бомбовая подвеска в нем отсутствовала, а вооружение складывалось из шести-восьми пулеметов калибра 7,69 мм (Виккерс Mk.V или новый «Браунинг»). В итоге, самолет приобрел четкую оборонительную ориентацию как перехватчик, способный вести воздушный бой и с истребителями, и с бомбардировщиками.

В июне 1935 г. в Фарнборо провели серию продувок в аэродинамической трубе моделей, выполненных в масштабе 1:24, подбирая наивыгоднейшую конфигурацию оперения, в итоге несколько приподняли стабилизатор по сравнению с первоначальным проектом. Вторым важным изменением стало внедрение вместо испарительного охлаждения радиаторов эжекторного типа, разработанных Ф. Мередитом. Переход с применения в качестве охлаждающей жидкости воды на смесь на основе этиленгликоля позволил полностью снять вопрос о перегреве двигателя, обеспечив надежную и мощную сис-

тему охлаждения. Все эти коррективы были внесены в проект к августу 1935 г. В конце лета на заводе в Вулстоне начали строить первый опытный образец.

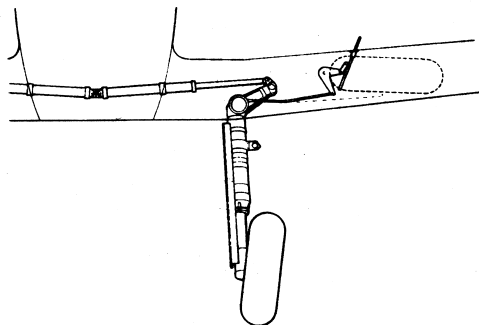
Самолет вызывал большой интерес у военных. В «программе F» расширения и модер-

«Тип 224» на аэродроме в Вулстоне во время заводских испытаний



Один из ранних вариантов проекта по заданию F.37/34, (начало 1935 г.) Обратите внимание на бомбодержатели под крылом

Схема привода шасси «Спитфайра»



низации королевских ВВС уже была запланирована постройка 300 истребителей-монопланов «Супермарин».

18 февраля 1936 г. сборку опытного самолета с номером К5054 закончили, и провели первые запуски двигателя. «Супермарин» бралась к концу марта провести заводские испытания, к концу апреля – государственные, а в сентябре 1937 г. начать серийное производство. На самом деле, ни один из этих сроков не был выдержан, и самолет с самого начала стал отставать от шедшего почти параллельно истребителя Хоукер «Харрикейн», сконструированного не менее авторитетным конструктором Сиднеем Кэммом.

Первый полет осуществил шеф-пилот «Виккерс» Дж. Саммерс 6 марта. После первой серии испытаний, проведенной Саммерсом и испытателем «Супермарин» Дж. Пикерингом, в конструкцию внесли некоторые изменения – уменьшили роговой компенсатор руля поворота, опустили воздухозаборник карбюратора и усилили капот (последний вибрировал в

полете). Интересно, что К5054 был отшпаклеван, окрашен и отполирован представителями фирмы «Роллс-Ройс» по технологии, использовавшейся на ее автомобилях.

Этот трудоемкий и дорогостоящий процесс обеспечил истребителю отличное качество всех поверхностей.

К этому времени машина получила собственное имя – «Спитфайр» (в буквальном переводе – «плюющийся огнем», но на самом деле в английском языке это сочетание имеет значение «злюка», «вспыльчивый»).

После всех доработок конструкторам удалось, наконец, «дожать» скорость «Спитфайра» до 560 км/ч, что делало его вполне конкурентоспособным с «Харрикейном», и 26 мая его передали в испытательный центр в Мартлшеме для опробования военными летчиками. К этому времени на самолете уже стоял мотор «Мерлин» С в 990 л.с. Испытания в Мартлшеме шли до 16 июня 1936 г.

В целом, самолет встретили очень хорошо, указав лишь на незначительные дефекты, такие, как искажение обзора криволинейным ветровым козырьком, отсутствие звуковой сигнализации о выпуске шасси, неудобство некоторых лючков и тому подобное.

3 июня министерство авиации заказало у «Супермарин» первую партию из 310 истребителей. 27 июня «Спитфайр» впервые продемонстрировали публично, объявив его самым быстроходным боевым самолетом мира. 8 июля его показали королю Эдуарду VIII, посетившему Мартлшем.

Этот же опытный образец продемонстрировали на выставке в Лондоне. Там он по-

Опытный образец «Спитфайра» на заводском аэродроме. Сзади видна амфибия «Уолрэс», созданная тем же Р. Митчеллом.





Опытный образец «Спитфайра», установленный в линию полета

пался на глаза группе советских специалистов, прибывшей в Англию для приемки купленного истребителя «Фантом». Вот что написал в своем отчете военинженер 1-го ранга Гребенев: «Моноплан, имеет деревянный винт, обтянутый полотном; фюзеляж, вероятно, дюралевый, рули и элероны обтянуты полотном. Крыло покрыто фанерой (инженера обманула «роллсовская» шпаклевка и полировка). Поверхность крыла имеет сверху вмятины между стрингерами. Это свидетельствует либо о недостаточной толщине, либо о еще не вполне освоенной технике производства таких крыльев. Радиатор расположен под правой плоскостью, масляный радиатор — под левой. В полете мотор два раза обрзал. Нужно думать, что система бензопитания еще не доведена...»

Действительно, доводка машины продолжалась. Упростили шитки шасси, оставив часть колеса в убранном положении неприкрытой (что не повлияло на летные характеристики), попробовали трехлопастной металлический винт «Фэйри-Рид» (но вернулись опять к двухлопастному деревянному), поставили усовершенствованный двигатель «Мерлин» F (1050 л.с.). К декабрю на K5054 смонтировали вооружение и радиостанцию, и опробовали их в воздухе. В январе 1937 г. хвостовой костьль заменили колесиком «Данлоп» (попробовав два варианта узла). В марте из-за отказа двигателя летчику пришлось совершить вынужденную посадку. Самолет отправили на ремонт, и в сентябре он вновь поднялся в воздух, причем в новой, камуфляжной, окраске. K5054 использовался для опробования различных нововведений до сентября 1939 г., когда был разбит в катастрофе.

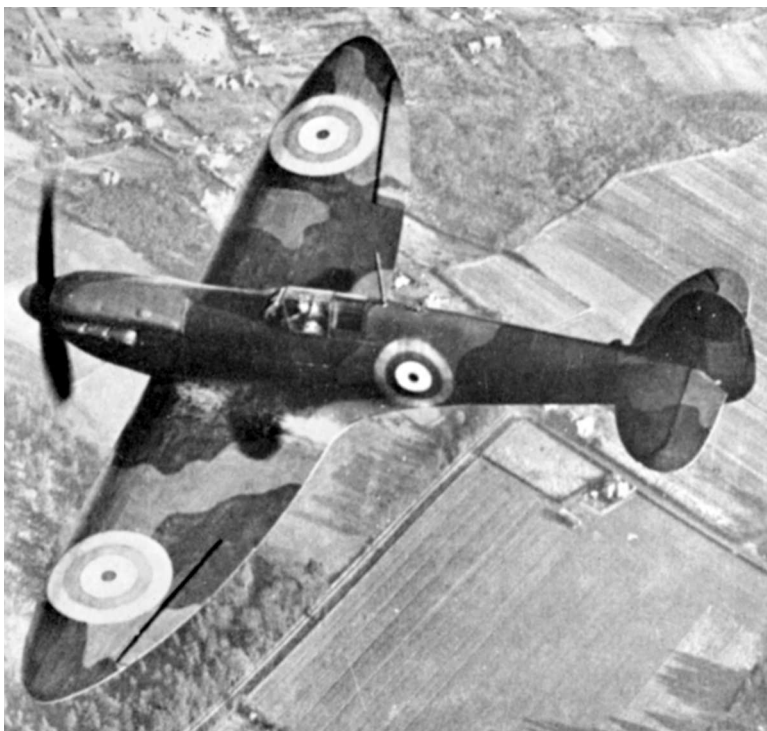
На образец серийного «Спитфайра» в августе 1936 г. министерство авиации выдало задание F.16/36. В нем появились новые требования, которые учли в рабочих чертежах для массового производства. Заданная максимальная скорость поднялась до 725 км/ч,

что потребовало увеличить жесткость крыла. При испытании опытного самолета на пикировании при подобных скоростях возникали признаки флаттера. Ответом на это стали изменения в конструкции лонжерона и утолщение обшивки на передней кромке крыла. Это подняло вес всего на 9 кг, зато увеличило жесткость на кручение примерно на 40%. Увеличили также запас горючего. Кроме того, фирма по собственной инициативе переработала конструкцию, в наибольшей степени приспособивая ее к массовому производству. Широко внедрялись литые, штампованные и прессованные детали. Маленькое конструкторское бюро (у Митчелла имелось менее 90 человек) ухитрилось вести всю эту работу параллельно еще с двумя проектами.

Министерство авиации требовало сдачи первых серийных «Спитфайров» в октябре 1937 г. Для «Супермарин» это было почти непосильной задачей. Фирма имела лишь



Капитан Дж. Саммерс, который впервые поднял опытный образец «Спитфайра» в воздух



**Самолет K5054
после ремонта
получил камуфляж
нового образца**

**Первый серийный
«Спитфайр»
с номером K9787**

два небольших завода в Вулстоне и Хисе, где в общей сложности работало около 500 человек. Более того, их производственные мощности частично уже были загружены выпуском гидросамолетов «Уолтрэс» и «Стренрир», а технологически новый самолет был намного сложнее «Харрикейна». Выход нашли в передаче заказов на основные узлы истребителя другим компаниям, оставив за «Супермарин» изготовление фюзеляжа и окончательную сборку. «Аэро энджинс» должна была поставлять элероны и рули высоты, «Сэмюэль Уайт» — шпангоуты фюзеляжа, «Сингер

моторз» — моторамы, «Фолланд эйркрафт» — стабилизаторы и рули направления, «Дженерал электрик» — законцовки крыльев, «Прессед стил» — их передние кромки, «Битон энд сон» и «Уэстленд эйркрафт» — нервюры. Для сборки «Спитфайров» спешно возводили два новых больших цеха в Истлее, южном пригороде Саутгемптона. За счет этого и частичного свертывания производства гидросамолетов выпуск «Спитфайров» удалось наладить, хотя все назначенные сроки рухнули. К концу 1937 г. успели собрать только шесть фюзеляжей. К ним изготовили четыре комплекта крыльев, но старого, недостаточно жесткого, варианта. Их забраковали. Первый серийный «Спитфайр», K9787, подготовили к вылету лишь 15 мая 1938 г., когда «Харрикейны» уже всюду эксплуатировались королевскими ВВС. Летчик Дж. Квилл испытал его, и с удовольствием убедился, что требуемая скорость на пикировании — 757 км/ч, была перекрыта с солидным запасом — самолет показал 789 км/ч и не разрушился.

19 июля вторую серийную машину, K9788, сдали представителям ВВС. 4 августа третий по счету серийный «Спитфайр» первым попал в строевую часть — 19-ю эскадрилью, ранее вооруженную бипланами «Гонтлит». Она дислоцировалась на аэродроме Дакфорд (там теперь авиационный музей) недалеко от Кембриджа. В сентябре ВВС приняли два «Спитфайра», в октябре — 13, а в начале 1939 г. в строю находились 49 машин этого типа.

Серийные «Спитфайры» с самого начала получили новый камуфляж, введенный в апреле 1937 г. На верхние и боковые поверхности самолета наносились большие неправильной формы пятна землисто-коричневого и зеленого цветов. Форма и размеры пятен

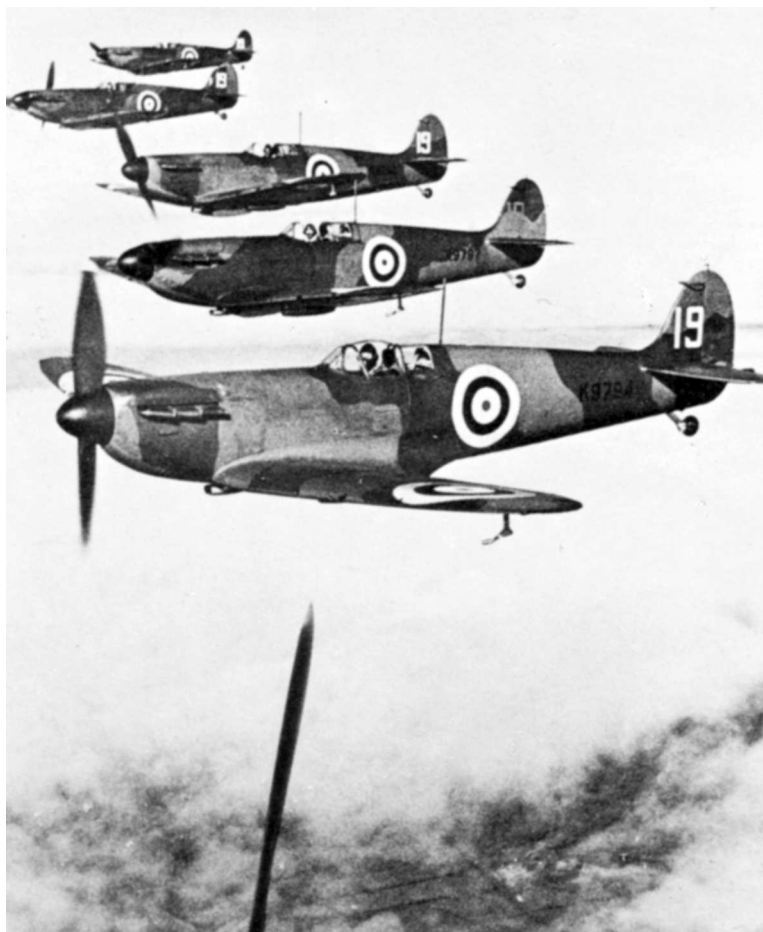


четко определялись инструкцией. Существовало два варианта окраски: «схема А» и «схема В». По первому окрашивались машины с четными номерами, по второму — с нечетными. Имелся в виду так называемый войсковой номер, присваивавшийся отделом заказов министерства авиации. Он наносился на заднюю часть фюзеляжа на заводе и никогда не менялся; дважды один и тот же номер никогда не давали. Низ самолета оставался некрашеным, серебристым.

После поступления в строевую часть на фюзеляже писали обозначение из трех букв. Две из них являлись кодом данной эскадрильи и на всех ее машинах были одинаковыми, а третья заменяла тактический номер.

Митчелл не увидел свой истребитель в рядах Королевских ВВС, он скончался 11 июня 1937 г.; ему было всего 42 года. Преемником Митчелла на посту главного конструктора «Супермарин» стал Джозеф Смит. Под его руководством самолет внедрялся в серию, и им же были созданы все последующие модификации «Спитфайра».

В 1937 г. «Супермарин» получила добавочный заказ на 200 истребителей. Самолетом заинтересовались и за границей. Первой обратилась японская фирма «Мицубиси», хотевшая купить образец для изучения в Японии. Свои заказы попытались оформить правительства Бельгии, Турции, Нидерландов, Югославии, Швейцарии, Литвы и Эстонии. Британское министерство авиации составило приоритетный список желающих. Эстонцам в феврале 1939 г. удалось даже подписать соглашение о поставке 12 «Спитфайров». Греческие ВВС разместили заказ тоже на 12 истребителей, португальские — на 15. Экспортные истребители должны были несколько отличаться от выпускавшихся для Королевских ВВС по комплектации оборо-



дованием, приборами и вооружением. Поэтому они получили свои обозначения. Вариант для Греции именовался «тип 336», для Португалии — «тип 336», для Турции — «тип 341». Ни один контракт из-за начавшейся вскоре войны выполнен не был. Лишь один самолет в июле 1939 г. передали для изучения основному союзнику — Франции.

**«Спитфайры» I
19-й эскадрильи,
31 октября 1938 г.
На первом плане —
самолет командира
эскадрильи
Г. Козенса**



РЕКОРД НЕ БЫЛ ПОСТАВЛЕН

То, что 11 ноября 1937 г. немецкий истребитель Мессершмитт Vf 109V13 поставил новый мировой рекорд скорости, 611 км/ч, британское министерство авиации восприняло как вызов. Фирма «Супермарин» получила предложение подготовить специальный рекордный вариант «Спитфайра», способный превзойти достижение немцев. На это ассигновали достаточную сумму денег.

Под руководством Дж. Смита разработали проект «типа 323», который также называли просто «Скоростной Спитфайр». Самолет максимально облегчили за счет оборудования и вооружения. Крыло укоротили до 10,26 м, заменив вытянутые законцовки округлыми. Вместо стойки с хвостовым колесом предусмотрели костыль. На кабину надели новый низкий, вытянутый вперед фонарь с округлым козырьком.

Наибольшие изменения претерпела мотоустановка. Для рекордного самолета заказали форсированный вариант нового двигателя «Мерлин» III с усиленными поршнями и шатунами. Работая на 100-октановом бензине, он развивал 2160 л. с., но на недолгое время, и ресурс его тоже был весьма ограничен. Но много и не требовалось: машине предстояло четыре раза пройти трехкилометровую мерную базу (два раза туда и два — обратно) и все.

Чтобы эффективно использовать увеличившуюся мощность, двухлопастной винт заменили четырехлопастным, но тоже деревянным и фиксированного шага. Новому мотору потребовались также увеличенные радиаторы.

До постройки самолета дело дошло в середине 1938 г. ВВС выделили для переделки 48-ю серийную машину. По-видимому, доработка началась еще до ее сборки, поскольку на «типе 323» вся клепка была потайной, без заклепок с чечевичной головкой, как на других истребителях. Работы завершили в январе 1939 г. Все поверхности отшпаклевали, покрыли очень гладкой синей эмалью и отполировали. По борту шла серебряная полоса, а ближе к хвосту нанесли номер «N.17». Предполагалось, что этот самолет сможет достичь скорости 660 км/ч.

«Скоростной Спитфайр» вывели на испытания. Но 30 марта 1939 г. другой немецкий истребитель, He 100V8, достиг скорости 746,6 км/ч. Прошло меньше месяца, и 26 апреля Me 209V1 прошел мерную базу, показав 755, 14 км/ч. «Спитфайр» на такое был не способен.

Командование Королевских ВВС решило не позориться и аннулировало программу. В июле «тип 323» продемонстрировали на выставке в Париже, причем почему-то без радиаторов и с металлическим винтом «Де Хевилленд». После этого машину вернули на завод, где поставили стандартный фонарь кабины. Вооружение и военное оборудование монтировать не стали. В годы войны этот самолет передали разведывательной части, дислоцированной в Бенсоне, где заменили мотор, бензобаки и разместили в фюзеляже одну фотокамеру. Но на боевые задания самолет не выпускали, а использовали как персональный до июня 1946 г., когда его списали и сдали на слом.



«Скоростной Спитфайр» в том виде, в котором его вывели на испытания

В СТРОЮ КОРОЛЕВСКИХ ВВС

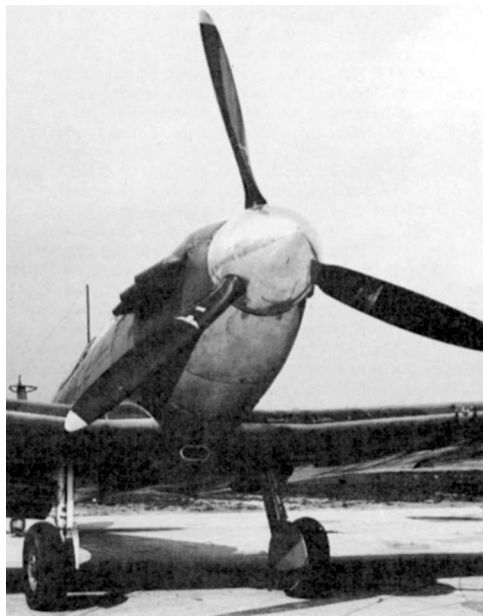
Первыми эскадрильями, начавшими осваивать новый истребитель, стали 19-я и 66-я, базировавшиеся в Даксфорде. Как и следовало ожидать, в процессе эксплуатации сразу выявились различные дефекты еще «сырой» машины. Маломощный стартер очень медленно запускал двигатель. «Мерлины» первых серий пожирали масло с кошмарной скоростью. Оно вытекало из картера, текло по днищу самолета и стружкой срывалось в полете с хвостового колеса. При уборке шасси ручным гидронасосом летчики частенько бились головой о низкий фонарь кабины. Все эти недостатки выявились еще на заводских испытаниях, и вскоре с ними быстро справились. Поставили высокооборотный стартер, ввели выпуклый фонарь, а гидронасос стал работать прямо от двигателя через коробку отбора мощности. Усовершенствовали и сам мотор.

31 октября командир 19-й эскадрильи Козенс смог поднять в воздух уже группу из шести истребителей для официальной фотосъемки. К декабрю 1938 г. эскадрилью полностью укомплектовали 16 машинами. Темпы сборки «Спитфайров» резко возросли: в мае 1939 г. их выпустили уже 41. Технологически более простых «Харрикейнов», правда, делали существенно больше.

Со 194-го серийного самолета двигатель «Мерлин» II заменили на «Мерлин» III. Шейка вала на последнем была рассчитана на установку нескольких типов пропеллеров. На первых серийных «Спитфайрах» стояли двухлопастные деревянные (из махаго-ни) винты постоянного шага «Уэйбридж». При этом для правильной центровки в носовой части укладывался балласт весом 60 кг. С 74-го самолета внедрили трехлопастной

металлический винт Де Хэвилленд 5/21. Он мог устанавливаться гидроприводом в два положения — малого и большого шага. К концу 1939 г. стандартным стал винт-автомат Де Хэвилленд 5/20, тоже трехлопастной металлический. Этими пропеллерами оснастили большую часть «Спитфайров» I, за исключением партии машин, выпущенной в конце 1939 г. с винтами Ротол «Джэбл», трехлопастными металлическими двухшажными. Пропеллер 5/20 в эксплуатации показал себя самым удачным, и в июне-августе 1940 г. все ранее выпущенные машины оснастили винтами 5/20 или немного отличными от них 5/30.

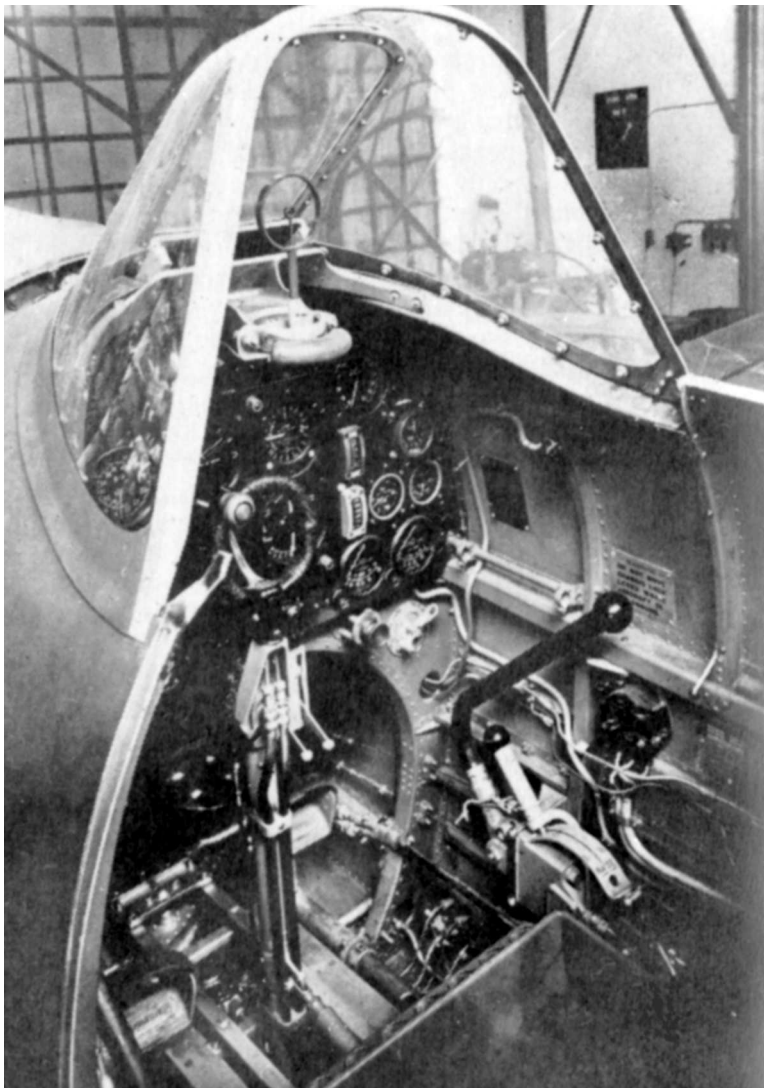
Все первые серийные истребители комплектовались примитивными прицелами в виде кольца и мушки. Только в июле 1939 г.



Испытания винта изменяемого шага «Ротол», декабрь 1939 г.

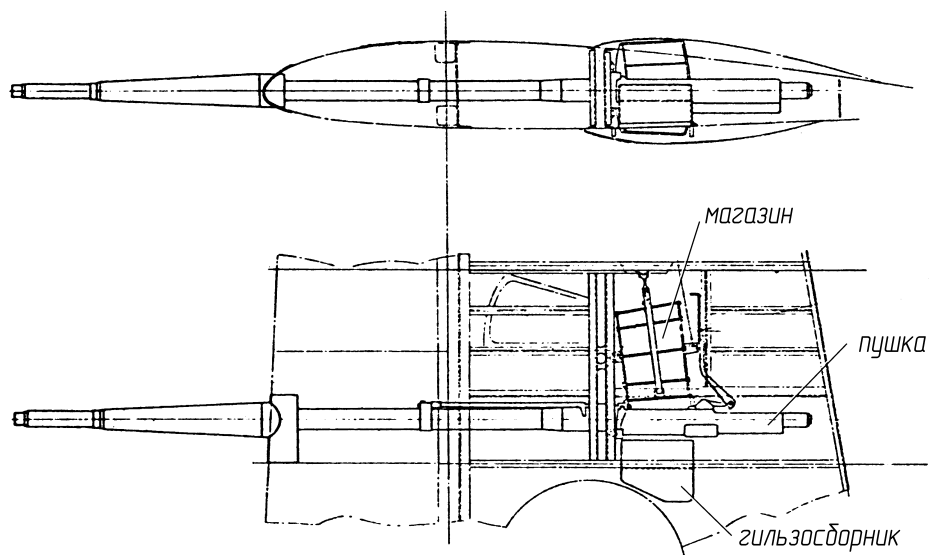
Первый «Спитфайр», прибывший в 19-ю эскадрилью в Даксфорде 4 августа 1938 г.





Кабина «Спитфайра» I первых серий. Обратите внимание на примитивный прицел с кольцом и мушкой

Схема установки 20-мм пушки «Испано» в крыле «Спитфайра» I. Патроны находятся в магазине в виде усеченного конуса



на вооружение приняли более совершенный стрелковый прицел GM2 Mk.II фирмы «Барт и Страуд». На серийных же «Спитфайрах» они появились существенно позже, причем их монтировали и на машинах более раннего выпуска непосредственно в строевых частях.

Против замерзания замков пулеметов на большой высоте ввели обогрев отсеков вооружения в крыльях теплым воздухом, отбравшимся от радиаторов. Чуть позже сиденье летчика закрыли бронеспинкой толщиной в четверть дюйма.

В июле 1939 г. впервые попробовали оснастить «Спитфайр» более мощным оружием, в первую очередь, для поражения бомбардировщиков. Это была французская 20-мм пушка «Испано», на которую англичане приобрели лицензию. На самолете с номером L1007 поставили две таких пушки, с 60 патронами каждая. Боезапас размещался в магазинах в виде усеченного конуса. Установка получилась легкой (машина с двумя пушками была даже на 4,5 кг легче, чем серийная с восемью пулеметами); правда, из-за ухудшения аэродинамики истребитель немного потерял в скорости. Снаряд «Испано» обладал хорошей пробивной способностью, но сама пушка работала ненадежно, особенно, когда «Спитфайр» маневрировал. Причиной этого было то, что «Испано» первоначально разрабатывалась как «мотор-пушка» с расчетом на то, что массивный двигатель станет ее лафетом. Конструкторы начали проектировать все более жесткие лафеты с устройствами, поглощающими отдачу, но достигнуть удовлетворительных результатов удалось не скоро.

А времени уже не было...

КРЕЩЕНИЕ ОГНЕМ

1 сентября 1939 г. Германия напала на Польшу. А 3 сентября правительство Великобритании, связанное с поляками соглашением, объявило войну Германии и приступило к мобилизации. К началу сентября на вооружении Королевских ВВС уже имелось 306 «Спитфайров», 71 готовились к передаче в боевые части, 11 служили для разного рода испытаний и еще один числился учебным самолетом. Это при том, что с начала эксплуатации нового истребителя по различным причинам списали 36 машин. Это явилось следствием того, что к середине августа благодаря усилиям промышленности первый заказ министерства авиации был выполнен полностью. Девять эскадрилий целиком оснастили этими машинами, и две находились в стадии переподготовки. Кроме упоминавшейся 19-й это были 41-я, 54-я, 65-я, 66-я, 72-я, 74-я, 602-я и 611-я; недоукомплектованными оставались 602-я и 603-я эскадрильи. Все «600-е» из них ранее относились к Вспомогательным ВВС (территориальному резерву), оснащались всяким старьем и почти не имели кадрового состава. Их поспешно пополняли резервистами и выпускниками летных школ. После начала боевых действий темпы перевооружения ускорились.

В это время «Спитфайры» выглядели очень своеобразно. В 1938 г. кому-то в штабе ВВС пришла в голову идея покрасить нижние поверхности истребителей, как штаны клоуна.



Два летчика 74-й эскадрильи, 1940 г. Хорошо видна откинутая дверка кабины



«Спитфайры» IA 609-й эскадрильи вырывают на старт на аэродроме Дрем, начало 1940 г. Механики придерживают машины за концы крыльев, не давая им раскачиваться на неровной грунтовой площадке

**Первый «Спитфайр»
с крылом типа В**



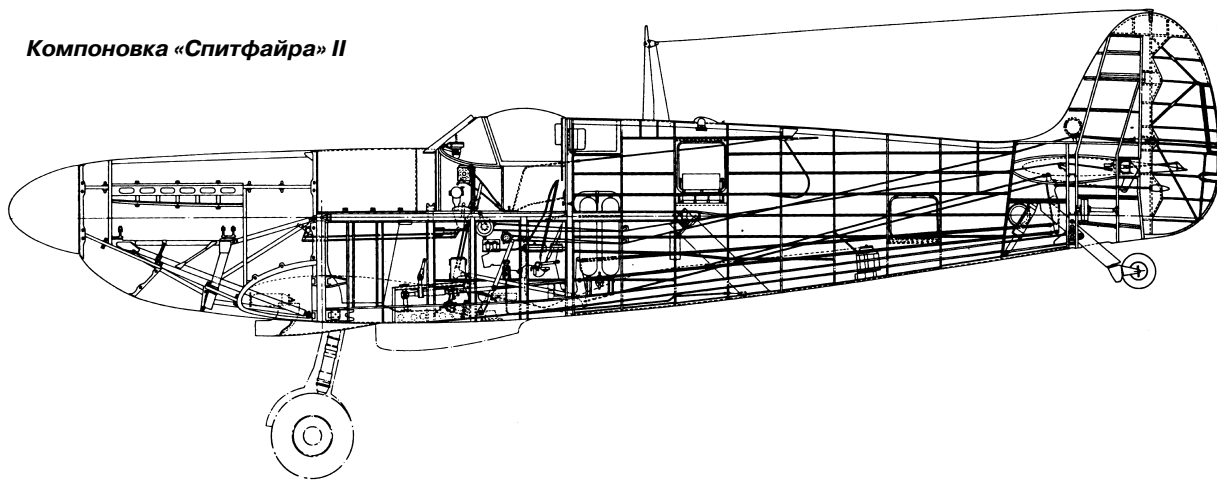
на — одна сторона белая, другая — черная. Предполагалось, что это создаст зрительную асимметрию и помешает прицеливаться летчикам и зенитчикам противника. Согласно инструкции левую консоль требовали покрасить в черный цвет, правую — в белый. Центроплан должен был оставаться снизу некрашеным, серебристым, как и горизонтальное оперение и фюзеляж. Располагавшиеся ранее на нижней поверхности крыла опознавательные знаки (трехцветные кокарды) отменили.

После начала войны требования немного изменили. Решили, что с ликвидацией кокард погорячились — как теперь отличить свой самолет от вражеского, и вернули их назад. Линия раздела белого и черного цветов теперь должна была проходить по оси машины, а серебристыми снизу остались оперение, нос и хвост фюзеляжа. Вот в этой «клоунской» раскраске новые истребители вступили в войну.

Первый бой для «Спитфайров» произошел 6 сентября. Во время патрулирования по ошибке они сбили... два «Харрикейна». Те, вроде, и не пытались отбиваться. Следствием этого стал приказ о скорейшей установке на всех машинах ответчиков системы радиолокационного опознавания.

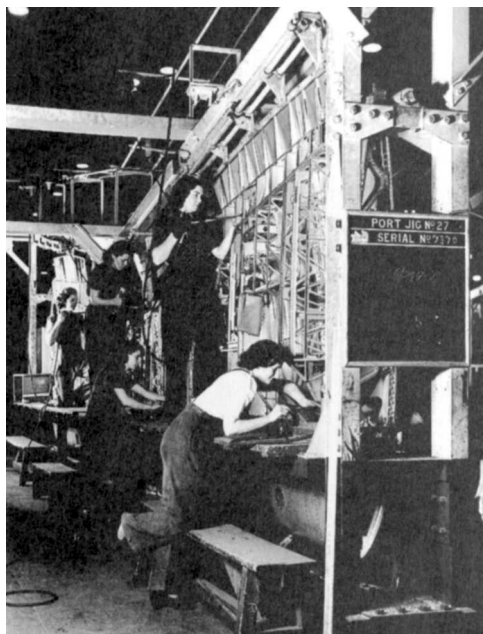
Весь период «странной войны» «Спитфайры» редко встречались с врагом. Во Францию в составе авиации экспедиционного корпуса их не послали — берегли для ПВО метрополии. Немцы же в это время в основном ограничивались разведывательными полетами над Англией и редкими налетами на военно-морские базы. Первое столкновение с противником имело место 16 октября. Шестерка «Спитфайров» перехватила девятку He 111, идущую курсом на военно-морскую базу Ферг-оф-Форт. Два немецких бомбардировщика упали в море, один был поврежден. Честь первой победы отдают флайт-лейтенанту Джиффорду из 603-й эскадрильи.

Компоновка «Спитфайра» II



Это были первые вражеские самолеты, сбитые над Англией после окончания Первой мировой войны. 13 января 1940 г. в бой впервые вступил пушечный «Спитфайр». Одна пушка отказала, но двухмоторный бомбардировщик He 111 был сбит.

«Странная война» закончилась в мае 1940 г. Немецкие войска, используя стремительные броски механизированных колонн и воздушные десанты, быстро захватили Бельгию и Нидерланды. Так они обошли укрепления французской «линии Мажино». 12 мая шесть «Спитфайров» впервые пересекли Ла-Манш вместе с шестеркой двухместных истребителей «Дифайэнт» и у голландского берега встретили немецкий бомбардировщик Ju 88. Его обстреляли и повредили. На следующий день такая же группа английских самолетов натолкнулась на строй пикировщиков Ju 87, охраняемый истребителями. Начался бой. «Спитфайры» впервые сражались с Vf 109E — знаменитым творением Вилли Мессершмит-



Сборка крыла истребителя «Спитфайр» II, 1940 г.



Сборка фюзеляжей «Спитфайров» на заводе SBAF

**«Спитфайр» IВ
с дарственной над-
писью «Ява» —
от жителей
Голландской
Ост-Индии**



та. Именно он стал их основным противником в последующие пять лет. Успех оказался спорным. Англичане сбили четыре «юнкерса» и «мессершмитт», немцы — пять «Дифайэнтов» и один «Спитфайр».

Французская армия продержалась немногим больше месяца. Английский экспедиционный корпус был отсечен от основных сил союзников и начал отступление к Ла-Маншу.

Вот там и началось интенсивное использование новых истребителей. С баз в Южной Англии они стали прикрывать английские войска, отходящие к Дюнкерку. Там «Спитфайры» впервые по-настоящему познакомились с немецким истребителем Мессершмитт Vf 109. Англичане мобилизовали все имевшиеся плавсредства, чтобы эвакуировать хотя бы личный состав, бросив всю технику. Немцы пустили в ход авиацию, топящую корабли и суда. Британские летчики доблестно сражались, защищая флот.

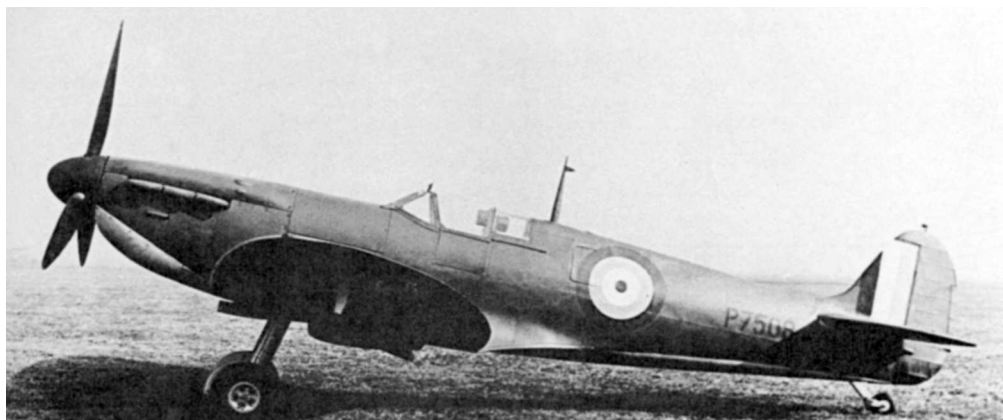
26 мая немцы захватили первый «Спитфайр». За три дня до этого из-за боевых повреждений он вынужден был приземлиться в Кале. Там его и нашли немецкие танкисты, занявшие аэродром.

Затем последовала небольшая передышка. К этому времени еще восемь эскадрилий ос-

воили «Спитфайры». Самолеты выпуска 1940 г. поголовно оснащались винтом-автоматом, наружным бронестеклом в ветровом козырьке, усиленной бронезащитой (перед и за летчиком и перед радиаторами) и антеннами ответчика СРО («свой-чужой»). К этому времени в Южной Англии уже была создана надежно работающая сеть радиолокационных станций, отслеживающая перемещение самолетов. Поэтому наличие радиоответчика стало совершенно необходимо. Но в итоге всех этих переделок истребитель потяжелел, и аэродинамика его ухудшилась (одно только бронестекло «съело» 10 км/ч), поэтому реально максимальная скорость полета несколько упала.

К концу весны 1940 г. установку пушки «Испано» довели настолько, что можно было начинать войсковые испытания. Пробной партией пушечных истребителей, названных «Спитфайр» IВ (пулеметные задним числом обозначили как модификацию IА), вооружили 19-ю эскадрилью.

В июне 1940 г. с конвейеров начала сходить новая модификация, «Спитфайр» II («тип 329»). Основным отличием от «единичек» последних серий являлся двигатель «Мерлин» XII мощностью 1175 л.с. Он работал не



**«Спитфайр» IА,
выпущенный
в октябре 1940 г.**

на 87-октановом бензине, а 100-октановом. В результате на высотах до 5000 м машина получила солидную прибавку в скорости — до 40-55 км/ч. Прежде чем запустить этот вариант в серию, специалисты фирмы «Роллс-Ройс» на трех выделенных им «единичках» опробовали шесть опытных и серийных модификаций «Мерлина».

Внешне «Спитфайр» II отличался от своего предшественника только небольшим каплевидным выступом на правой стороне капота. Под ним был упрятан пиростартер «Коффман», обеспечивавший быстрый и надежный запуск двигателя. С самого начала на этой модификации предусмотрели протектирование бензобаков и почти все серии имели бронестекло снаружи в козырьке кабины.

Эти машины и красились по-другому. С 6 июня ввели новую краску «синева утиного яйца». Описывая ее, я бы сказал, что это что-то грязно-белое скорее с желтоватым, чем с синеватым оттенком. Этой «синевой» предписывалось покрывать все нижние поверхности самолета. Через пять месяцев ее вытеснила краска «скай» («небесная») — белесо-серо-голубая, больше подходившая к типичному цвету неба над Англией.

«Двойки» строил завод «Кэстл Бромвич эйркрафт фэктори» (CBAF) в окрестностях Бирмингема. Это было государственное предприятие, достроенное уже в ходе войны и переданное под управление концерна «Виккерс-Армстронг». Все остальные заводы продолжали выпускать «Спитфайр» I. Первые самолеты модификации II начала получать в августе 1940 г. 611-я эскадрилья в Дигби. К сентябрю они поступили еще в две эскадрильи.

«Битва за Англию», воздушное наступление немцев на Британские острова, стало первым крупным сражением, в котором «Спитфайры», бесспорно, сыграли решающую роль. Согласно разработанному в Берлине плану «Адлерангрифф», пилотам Люфтваффе надлежало завоевать полное господство в воздухе над Англией и создать условия для подготовки десанта на острова. Для этого сосредоточили три воздушных флота — около 3500 самолетов, в том числе 831 истребитель. Истребительное командование Королевских ВВС могло противопоставить этому 704 машины, в том числе 247 «Спитфайров». Немцы считали, что смогут сломить сопротивление британской авиации примерно за три недели.

Английская сухопутная армия намного уступала немецкой и численно, и по техниче-

скому оснащению. В случае успешной высадки шансы вермахта на успех были очень велики. На острове спешно обшивали броней грузовики, отряды самообороны маршировали с дробовиками, а на учебные самолеты ставили пулеметы и бомбодержатели; эти машины должны были повести на врага недоучившиеся курсанты. Техническому составу на аэродромах Королевских ВВС из-за нехватки револьверов и винтовок выдавали... пики из алюминиевого уголка со стальным наконечником! Я сам видел такую пику в музее в Хендоне. Там она лежит в витрине вместе с пивной бутылкой, в которую когда-то было налито то, что на Западе называют «коктейлем Молотова» — смесь отработанного моторного масла с дешевым бензином. Так англичане готовились на случай получения сигнала «Сарацин». Его должны были отправить по всем каналам связи, когда на побережье начнется высадка войск противника.

С 8 августа немцы начали атаковать различные цели в Южной Англии, причем упор делался на уничтожение аэродромов, авиазаводов, радиолокационных станций. В массированных налетах одновременно участвовали до 400 самолетов. Бомбардировщики шли в сопровождении большого количества истребителей. Одновременно удары стали наноситься по конвоям судов, идущим в британские порты.

Например, 12 августа налетам подверглись три крупных аэродрома и пять радиолокационных станций. Один из аэродромов, в Мэнстоне, временно прекратил работу. На двух других летчики, лавируя среди воронок, все-таки ухитрились взлететь и садиться. Из пяти разбомбленных РЛС четыре на следующий день

Подготовка к боевому вылету: пилот уже в кабине, а оружейник еще возится с пулеметом в крыле

