

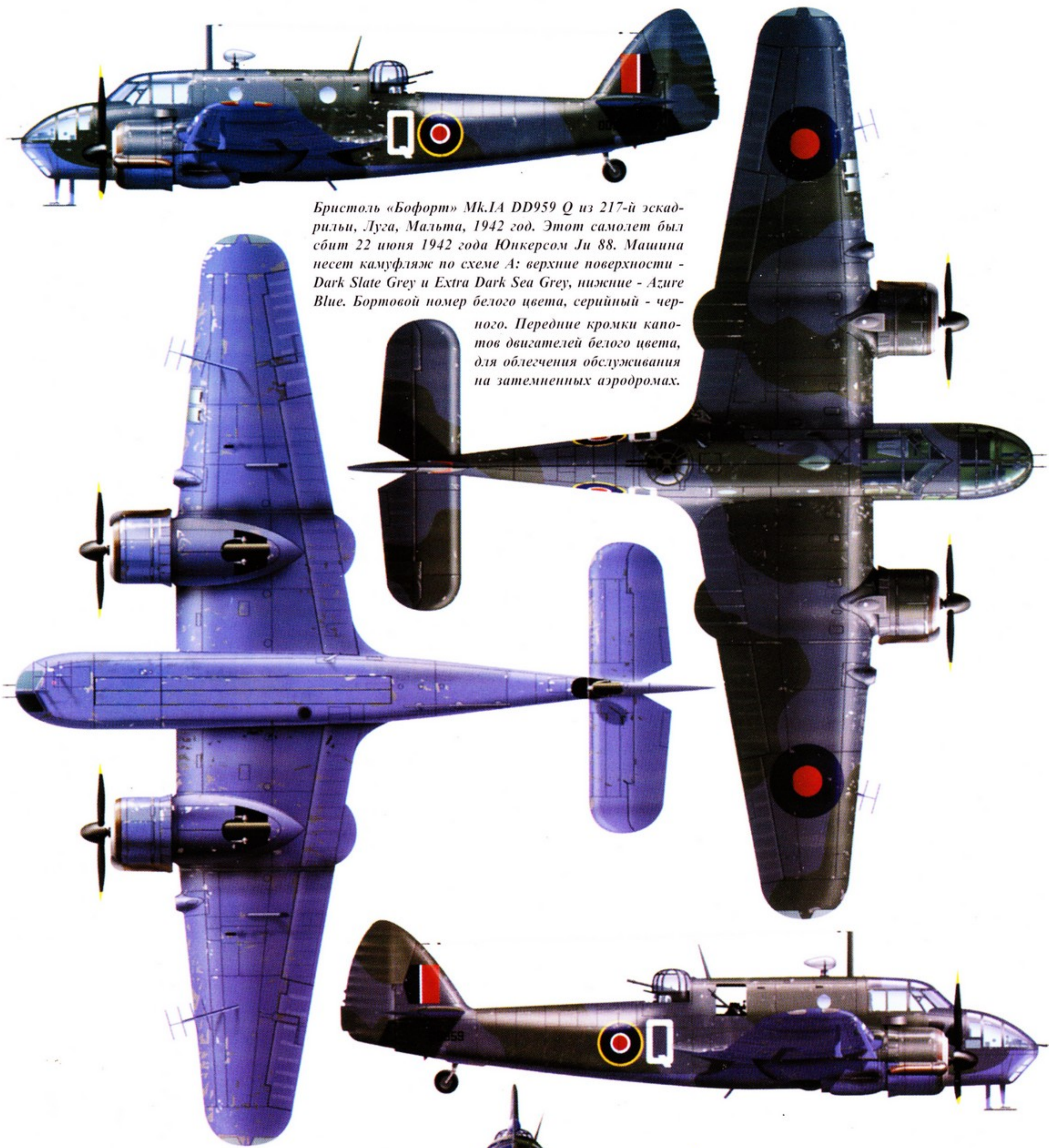
ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

144

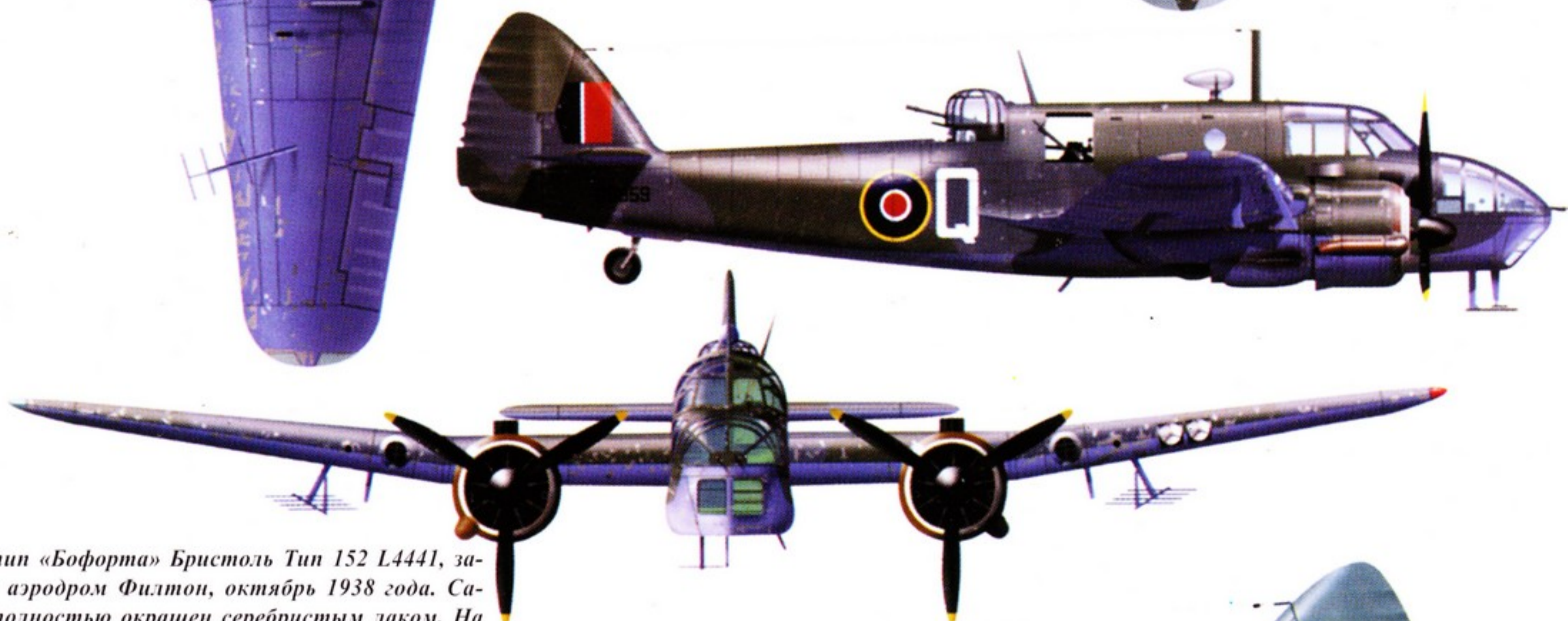
BRISTOL BEAUFORT



L4441



Бристоль «Бофорт» Mk.IA DD959 Q из 217-й эскадрильи, Луга, Мальта, 1942 год. Этот самолет был сбит 22 июня 1942 года Юнкерсом Ju 88. Машина несет камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Dark Slate Grey и Extra Dark Sea Grey, нижние - Azure Blue. Бортовой номер белого цвета, серийный - черного. Передние кромки капотов двигателей белого цвета, для облегчения обслуживания на затемненных аэродромах.



Прототип «Бофорта» Бристоль Тип 152 L4441, заводской аэродром Филтон, октябрь 1938 года. Самолет полностью окрашен серебристым лаком. На борту британские кокарды предвоенного образца.



Bristol

«Beaufort»



Бристоль «Бофорт» Mk.VIII A9-500 W-DD из 15-й эскадрильи RAAF, Миддлебург Айленд, Новая Гвинея, 30 сентября 1945 года. Машина целиком окрашена в Foliage Green, бортовые номера белые, серийный номер - Medium Grey.



Бристоль «Бофорт» Mk.I L9878 MW-R 217-й эскадрильи. В этом подразделении самолет прослужил всю свою карьеру вплоть до мая 1943 года, когда он был списан.

Средний бомбардировщик Бристоль «Бленхейм» (Тип 142М) впервые поднялся в воздух 25 июня 1936 года. Этот полет ознаменовал не только рождение новой машины, но и появление целого ряда двухмоторных бомбардировщиков и истребителей, выпускавшихся фирмой Бристоль на протяжении Второй Мировой войны и некоторое время после её окончания. За «Бленхеймом» последовали «Бофорт», «Бьюфайтер», «Бакингам» и «Бриганд». «Бленхейм» использовался на начальном этапе войны, наибольший успех и слава выпали на долю «Бьюфайтера» и лишь «Бакингам» постигла относительная неудача (построили всего 123 самолета). «Бофорт» также исправно нес службу, но почему-то историки авиации часто обходят его своим вниманием.

Трудное начало

Бристоль «Бофорт» вместе со своим конкурентом Блэкберн «Бота» был «плодом» трех различных спецификаций (технических заданий). Первая из них М.15/35 предполагала создание бомбардировщика-торпедоносца берегового базирования, а вторая G.24/35 - сухопутного разведчика. Обе спецификации были выпущены в сентябре 1935 года. На конкурсе по спецификации М.15/35 свои проекты представили фирмы Авро, Блэкберн, Болтон-Пол, Бристоль

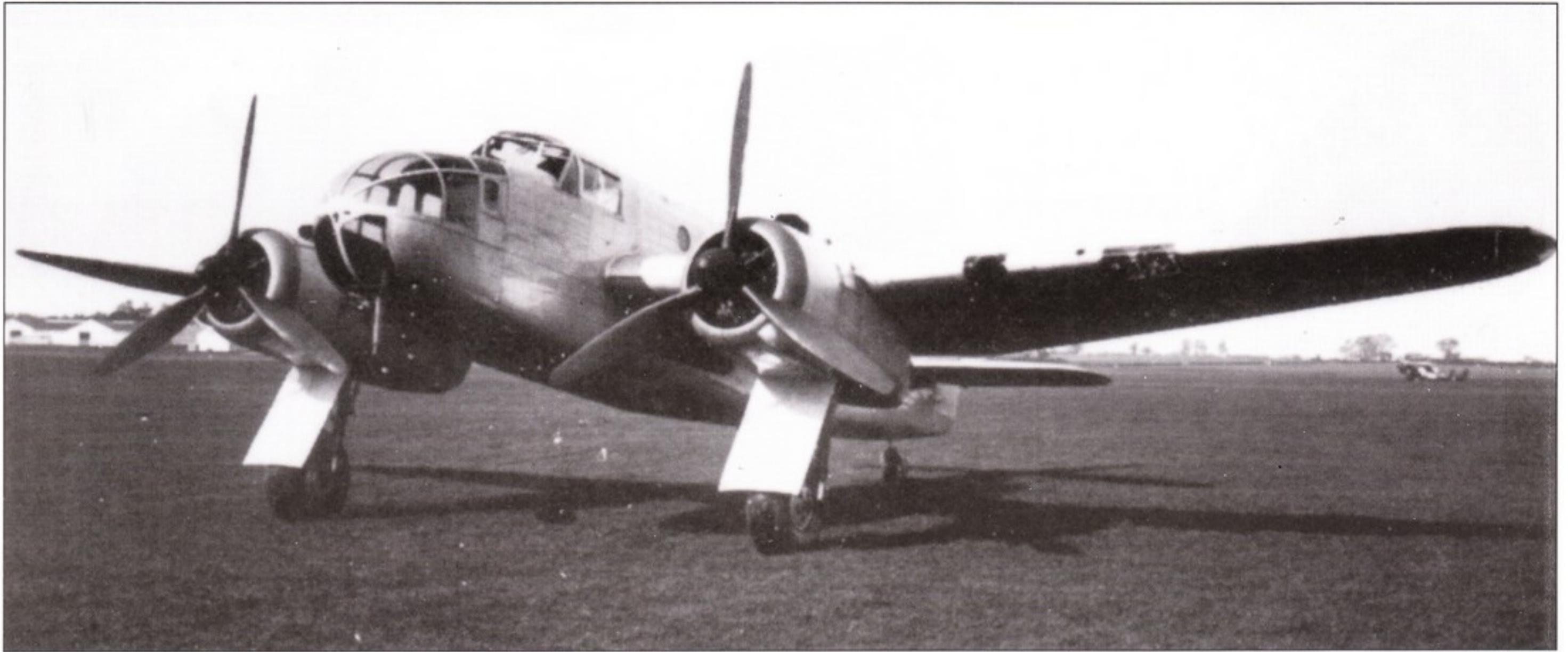
(Тип 150), Хэндли-Пейдж и Вилкерс, и после официальной оценки было одобрено предложение Блэкберн. В конкурсе по спецификации G24/35 участвовали Авро, Блэкберн, Болтон-Пол, Бристоль (проект не имел номера), Глостер и Вестланд.

В конце-концов оба технических задания объединили в одно, 10/36, поскольку Министерство Авиации считало, что будет лучше иметь одну базовую конструкцию, которую в процессе производства можно было бы модифицировать в зависимости от назначения. Фактически, идея создать единый самолет, способный выполнять функции как разведчика, так и бомбардировщика-торпедоносца, принадлежала Лесли Фрайзу из проектного отдела Бристоль, и ему удалось довести её до чиновников министерства. За основу обоих проектов Бристоль был взят «Бленхейм», у которого было позаимствовано большинство конструктивных элементов. Фактически, основным отличием было использование полок лонжеронов из алюминиевых сплавов вместо стальных.

В декабре 1935 года Штаб ВВС обсудил возможность объединения требований двух спецификаций и пришел к заключению, что оба класса задач может решить один самолет. 26 января 1936 года начальник Штаба ВВС (CAS) принял решение, что фирмы Авро, Блэкберн, Болтон-Пол и

Бристоль, ранее представившие удачные проекты, должны представить новые предложения, учитывающие объединение функций в одном самолете. В январе-феврале 1936 года предложения обсуждались индивидуально с каждым разработчиком, а в марте начальник Штаба ВВС принял решение запустить в серийное производство «прямо с чертежной доски» самолеты Блэкберн и Бристоль.

В июне 1936 года появилась спецификация 10/36, в соответствии с которой самолет, вооруженный торпедой, должен был развивать скорость 354 км/ч на высоте 3048 м. При выполнении разведывательных полетов с нормальной бомбовой нагрузкой 227 кг машина должна была развивать скорость 322 км/ч на высоте 1524 м. Дальность полета с торпедой или одной 907 кг броневой бомбой должна была составлять 805 км на высоте 1524 км или 1207 км в перегрузочном варианте с дополнительными топливными баками. С бомбовой нагрузкой 454 кг самолет должен был иметь дальность 1609 км в нормальном и 2011 км в перегрузочном варианте. Помимо высокой маневренности машина должна была быть устойчива при скоростном пикировании. Оборонительное вооружение самолета должно было состоять из одного стреляющего вперед пулемета в носовой части и турели с двумя пулеметами для защиты задней полусферы.



На этом снимке первого прототипа «Бофорта» L4441 хорошо видны использовавшиеся первоначально большие створки ниш шасси.

Экипаж включал двух пилотов (один из которых выполнял функции штурмана и бомбардира), радиста и стрелка.

Новый проект Бристоль, законченный 21 февраля 1936 года и получивший фирменное обозначение Тип 152, имел много отличий от ранних предложений фирмы, наиболее заметным из которых была удлиненная носовая часть. За основу нового самолета был взят разведчик, за счет доработки конструкции нижней части фюзеляжа получивший возможность нести торпеду. Последняя была полуутоплена в фюзеляж - такое решение позволило сохранить достаточную высоту кабин радиста и штурмана. Относительно просторный фюзеляж оказался весьма кстати. Когда по опыту боевого применения потребовалось установить дополнительные бортовые пулеметы. В качестве силовой установки рассматривались звездообразные моторы воздушного охлаждения Бристоль «Персеус» или «Аквила», по расчетам обеспечивавшие машине крейсерскую скорость 402 и 360 км/ч соответственно.

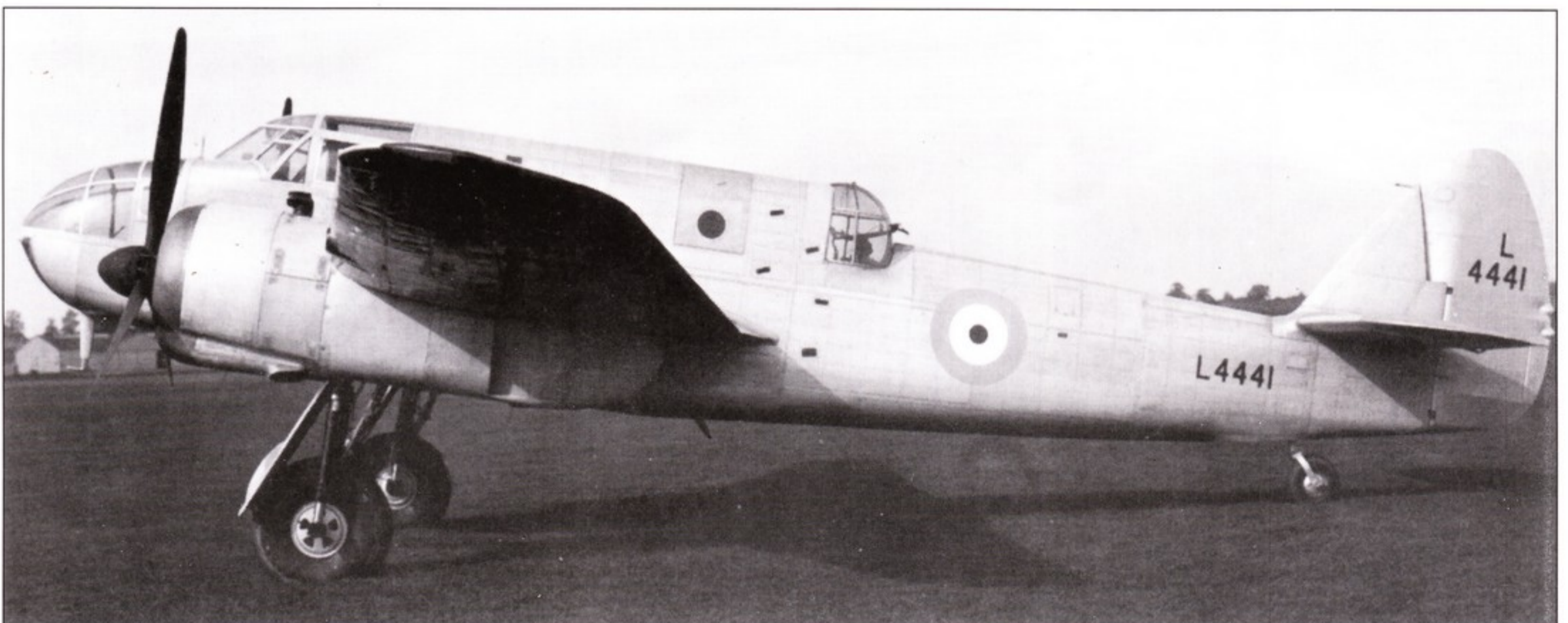
Бристоль и Блэкберн были единственными фирмами, создавшими самолеты по спецификации 10/36. И хотя работы велись по одному техническому заданию, в конечном итоге, Блэкберн «Бота» оказался на 907 кг тяжелее своего конкурента. В начале 1937 года Штаб ВВС пересмотрел свои требования - теперь основной задачей самолета считалось бомбометание и основная «рабочая» высота увеличилась с 1524 до 4572 м. При этом максимальная скорость с нормальной бомбовой нагрузкой должна была составлять не менее 354 км/ч. В реальности, когда «Бофорт» поступил на вооружение, его в основном использовали в качестве торпедоносца.

В тот же период произошла замена силовой установки - Фрайз чувствовал, что мощности «Персеус» будет недостаточно, чтобы компенсировать ожидавшееся увеличение веса Тип 152. В июле 1937 года было дано разрешение использовать на самолетах новый мотор Бристоль «Таурус». Однако Блэкберн не стала отказываться от «Персеуса», вероятно опасаясь нехватки «Тауру-

сов», так что «Бота» в дальнейшем страдала от недостаточной мощности и, в конечном итоге, после непродолжительной боевой службы была переведена в разряд учебных машин.

Наконец Тип 152 получил имя «Бофорт» (после того, как было получено разрешение герцога Бофорта), а 22 августа 1936 года был выдан заказ на постройку 78 серийных машин, которые должны были быть поставлены к 31 марта 1939 года. Заказ не предполагал постройки прототипа, в качестве которого предполагалось использовать первый серийный самолет. Поэтому его постройку ускорили, одновременно «придержав» изготовление остальной партии. Такая практика позволяла оперативно вносить изменения и модификации, необходимость которых была выявлена в процессе испытаний головной машины.

Работы по первому «Бофорту» L4441 шли с отставанием от «Бота», макетная комиссия по которому состоялась в январе 1937 года. Макет же «Бофорта» к апрелю 1937 года был готов всего на две трети, и



Прототип «Бофорта» L4441, в то время именовавшийся Бристоль Тип 152, сфотографирован непосредственно перед своим первым полетом, который состоялся в Филтоне 5 октября 1938 года. Обратите внимание на изогнутые панели остекления в носовой части, прямую заднюю кромку крыла, и «узкие» мотогондолы с небольшими эжекторами для выхода воздуха, которые негативно влияли на охлаждение силовой установки.



Вскоре после начала испытаний L4441 с него были сняты большие створки ниш шасси. Обратите внимание на новые створки системы охлаждения по периметру задней кромки капота и серийные номера на нижней поверхности крыла.

завершить его удалось лишь в сентябре. И это несмотря на то, что летом фирму посетил заместитель директора департамента технического развития Министерства Авиации, обеспокоенный низкими темпами работ.

На макете Тип 152 была установлена турель с четырьмя пулеметами. Но сквадрон-лидер Окленд, представитель Министерства Авиации, порекомендовал Бристоль заменить их одним Льюисом, поскольку предполагаемый объем выпуска пулеметов Браунинг был явно недостаточен, чтобы оснастить ими все типы новых самолетов.

Испытания

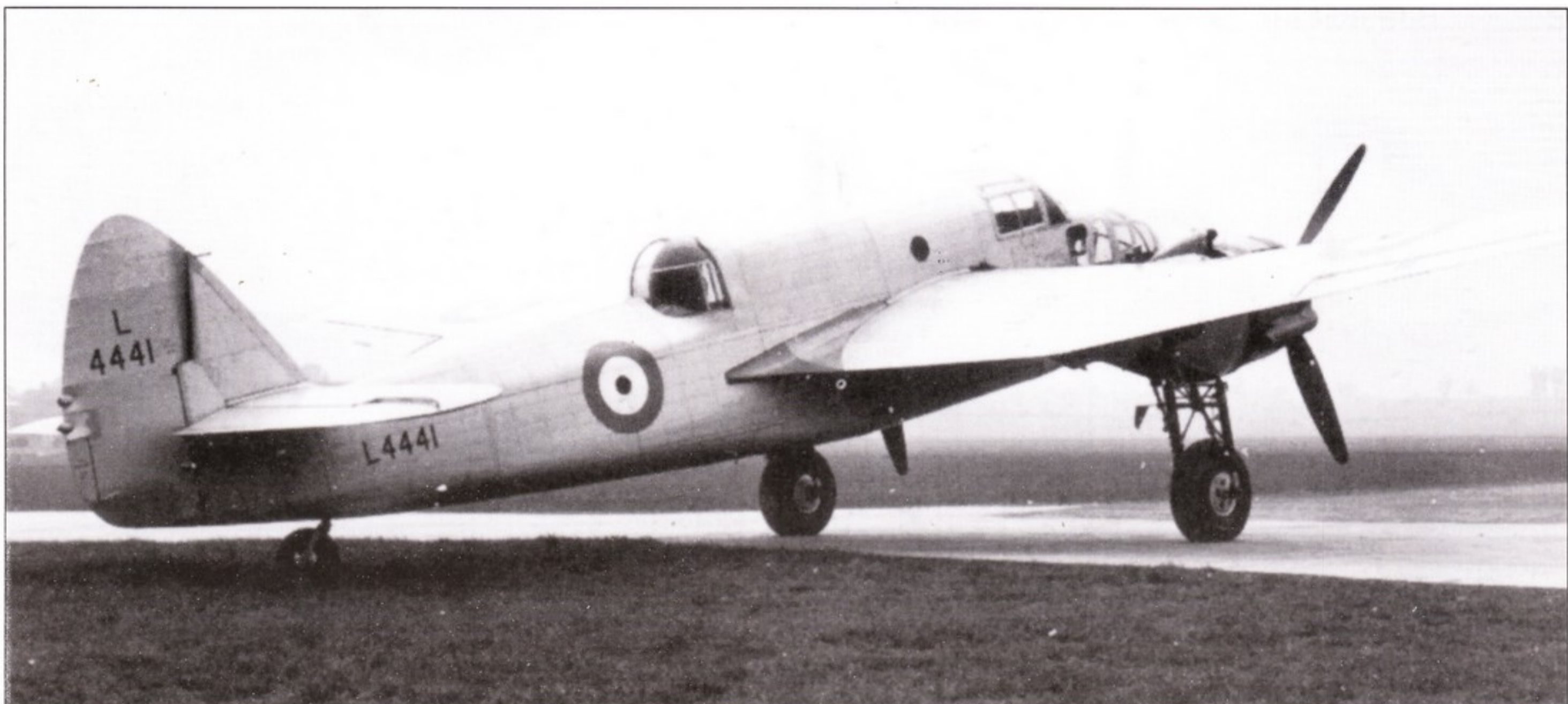
Задержки с разработкой привели к тому, что L4441 выкатили на заводской аэродром в Филтоне лишь 27 сентября

1938 года, чтобы сделать несколько снимков для прессы. Окрашенный в серебристый цвет самолет, из обозначений имевший лишь серийный номер на нижней поверхности крыла, впервые поднялся в воздух 15 октября, его пилотировал летчик-испытатель Бристоль капитан Сирил Ювинс. Летные испытания показали, что горизонтальное оперение попадает в зону возмущенного воздушного потока, создаваемого хвостовой турелью, а моторы страдают от перегрева. Из-за последнего обстоятельства первые три полета продолжались в общей сложности только 30 минут.

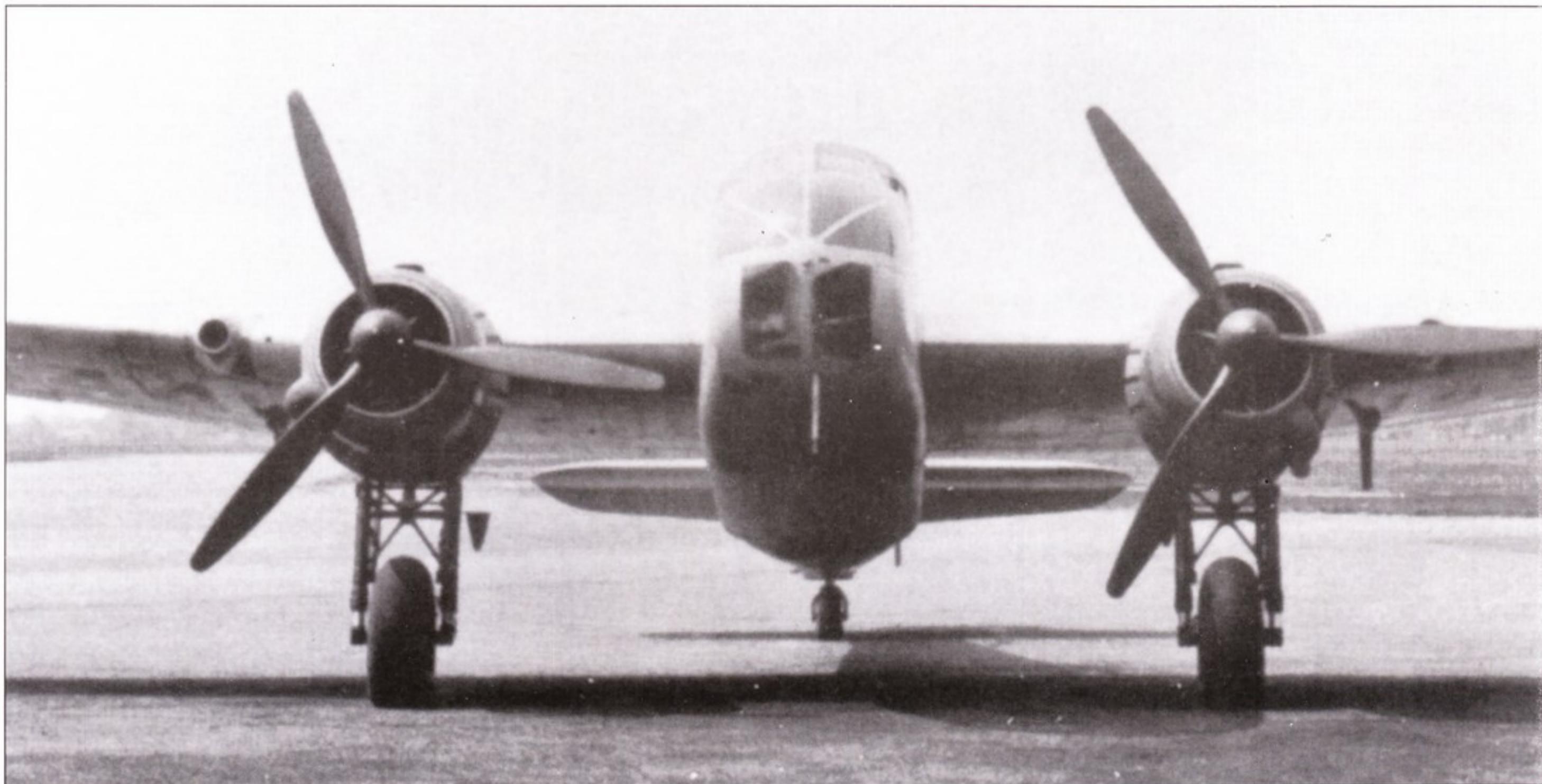
Первый «Бофорт» поставили на доработку, заменив на нем капоты новыми, с установленными по периметру створками системы охлаждения, как на «Бленхейме», поскольку старые боковые не могли обеспечить потребного расхода воздуха.

Эта доработка улучшила положение, но была ещё одна проблема - несимметричный выход стоек шасси при заходе на посадку, что приводило к недопустимому рысканию самолета. С этим явлением справились, заменив одиночные створки, крепившиеся к стойкам шасси, на боковые на мотогондолах. При весе 6350 кг «Бофорт» показал максимальную скорость 496 км/ч на высоте 4572 м, а на уровне моря скорость составляла 396 км/ч.

Из-за описанных проблем L4441 прибыл на испытания в организацию по испытаниям самолетов и вооружения (A&AEE) в Мартлешем Хиз лишь 17 апреля 1939 года. Ещё одним фактором, оказавшим влияние на задержку, была разработка Бристоль двухмоторного истребителя «Бьюфайтер», следовавшего «хвост в хвост» за «Бофортом», что приводило к распылению сил и средств.



Снимок L4441 3/4-сзади, сделанный 18 мая 1939 года. Изогнутые панели остекления на месте бомбардира заменили плоскими на серийных машинах. На этой стадии испытаний самолет еще не был оснащен оборонительным вооружением.



Второй «Бофорт», L4442, получил полный камуфляж.

Испытания в А&АЕЕ шли удовлетворительно, но цилиндры моторов продолжали перегреваться, что требовало большого объема работ по доводке системы охлаждения. 10 мая L4441 вернули в Филтон для доработок, в ходе которых на цилиндры установили усовершенствованные дефлекторы. На проблемы с повышенной температурой цилиндров обращали особое внимание, поскольку «Бофорт» предполагалось эксплуатировать в тропическом и субтропическом климате британских колоний, что требовало адекватного охлаждения силовой установки. После доработок, в августе 1939 года «Бофорт» сочли прошедшим испытания.

Ещё одним недостатком, о котором А&АЕЕ сообщила 6 марта 1940 года, были неудовлетворительные летные характеристики машины при полете на одном двигателе, что препятствовало принятию её на вооружение. Винты Дехэвилленд флюгировались не полностью и хотя самолет мог продолжать горизонтальный полет на одном моторе со скоростью 190 км/ч, это было возможно не при всех вариантах загрузки и, кроме того, развиваемую скорость признали недостаточной для безопасного полета. Тем не менее, в середине 1940 года было дано разрешение на эксплуатацию машины, но при этом её максимальную взлетную массу ограничили 9072 кг (у W6538, 501-го серийного «Бофорта», она возросла до 9526 кг). Из-за этой проблемы поставки серийных машин начались лишь в октябре 1939 года, а полностью заказ был выполнен лишь к марту 1940 года.

На этом снимке хорошо видно, как низко «Бофорт» летел над водой при сбросе торпеды. Видимо фотография сделана во время испытаний проводившихся Организацией по разработке торпед в Кэлиутон-Солент.

Также при испытаниях столкнулись с недостаточной компенсацией руля направления, что исправили увеличением хорды триммера на 7,6 см, и вибрацией хвостового оперения, которая, как не странно, исчезла после усиления конструкции панелей остекления кабины. Развитая носовая часть фюзеляжа конечно требовала увеличения площади кия, но на машинах,

построенных в метрополии, такое решение никогда не применялось - оно было характерно для «Бофортов», выпущенных в Австралии. Позднее, с середины 1941 года, на задней кромке крыла, позади мотогондол стали устанавливать полукруглую пластину, чтобы уменьшить завихрения воздушного потока. Подобным образом были доработаны и машины раннего



Два «Бофорта» из 42-й эскадрильи, N1172 и L9834, базировавшиеся в Лейчере. Обратите внимание над подфюзеляжную турель с дистанционным управлением и иное расположение выхлопных патрубков у самолета на переднем плане.



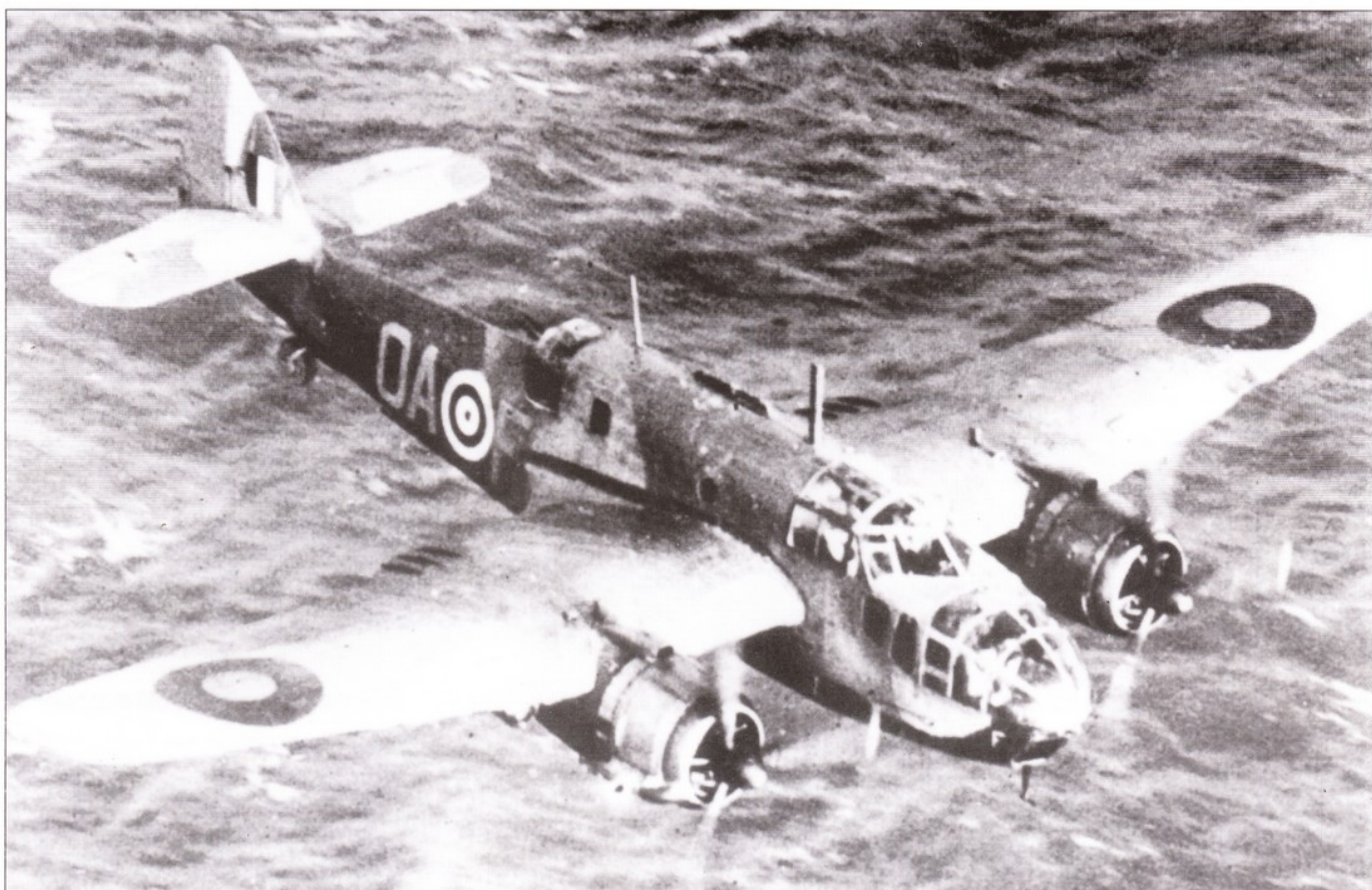
Не слишком качественный снимок «Бофорта» AW196 BX-Y из 86-й эскадрильи, сделанный в августе 1941 года. 1 апреля 1942 года эта машина была сбита зенитным огнем над Скаггерраком.



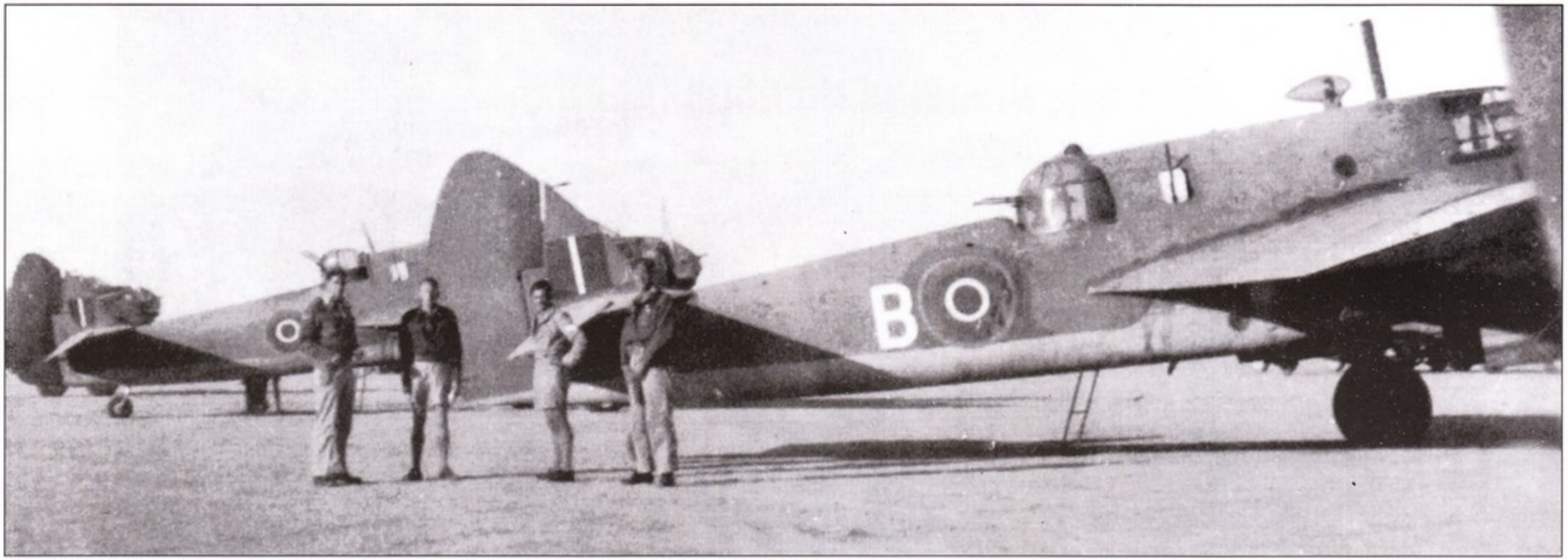
Снимок экипажа пилот-офицера Лэндера и его наземной команды готовящей торпеду был сделан в Норт Коуте, где базировалась 22-я эскадрилья.



Это снимок «Бофорта» L9834 AW-V из 42-й эскадрильи и его экипажа сделан в ходе проводившихся 30 августа 1941 года учений «Veloce» по ночному бомбометанию.



«Бофорт» OA-F из 22-й эскадрильи летит над Ла-Маншем.



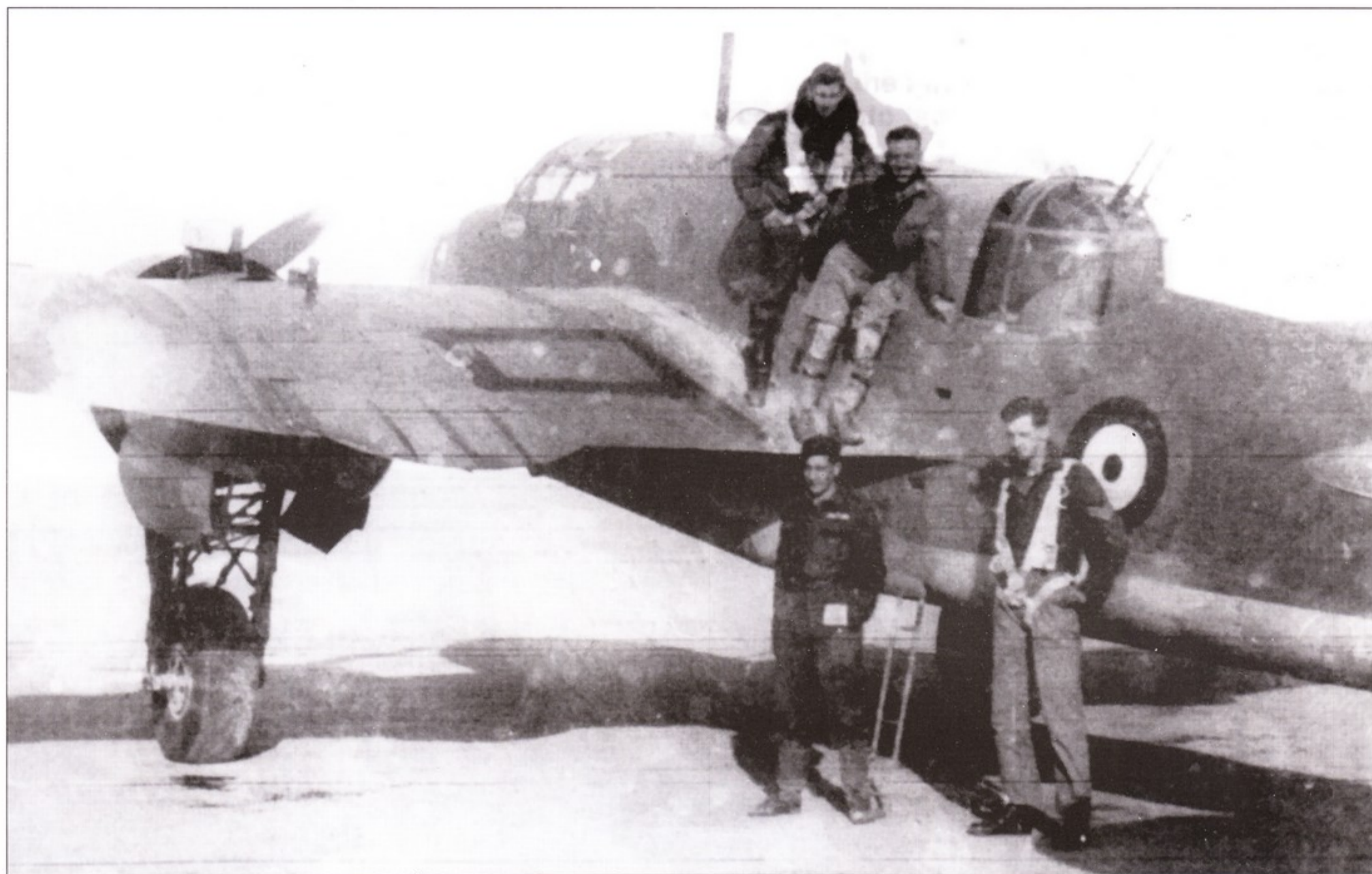
Линейка «Бомбардировщиков» Mk.II неизвестного подразделения. Снимок вероятно сделан в Западной Пустыне.



«Бомбардировщик» из 22-й эскадрильи сбрасывает свою торпеду.



Неопознанный «Бомбардировщик» из 39-й эскадрильи. Вероятно снимок сделан на аэродроме LG86 в январе 1942 года.



«Бофорт» из 39-й эскадрильи со своим экипажем, Шаллуфа, конец 1941 года.

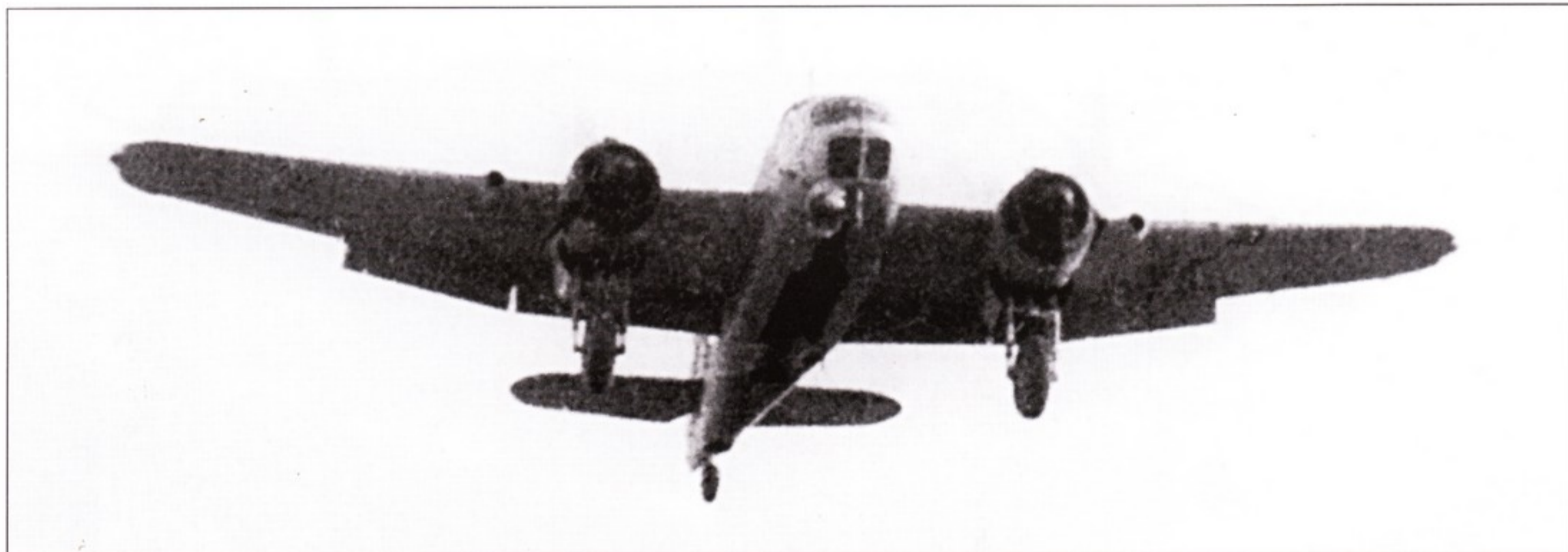
выпуска. Установленные в дальнейшем моторы «Твин Уосн» имели более «толстые» мотогондолы, что благоприятно сказалось на обтекании крыла, и от пластин на задней кромке отказались.

«Бофорт» Mk.I. L4456, оснащенный моторами «Таурус» II, прибыл в А&АЕЕ для летных испытаний в июле 1940 года. На высоте 610 м машина развивала максимальную скорость 416 км/ч, скороподъемность составляла 454 м/мин, а указанную высоту машина набирала за 1,4 мин. Соответствующие цифры для высоты 3048 м составляли 434 км/ч, 323 м/мин и 6,2 мин, а для высоты 4572 м - 423 км/ч, 172 м/мин и 13,5 мин. В отчете по испытаниям «Бофорта» W6503 с моторами «Таурус» VI, датированном 7 августа 1941 года, указывалось, что при максимальном весе 9526 кг машина обладала достаточной маневренностью в го-

ризонтальном полете и её пилотирование не вызывало никаких трудностей. При этом отмечалось, что при наборе высоты самолет имел неприятную тенденцию к валежке. Скороподъемность при указанном весе составляла 224 м/мин на уровне моря и 278 м/мин на высоте 1524 м, а потолок машины был равен 4628 м.

16 марта 1939 года было принято решение использовать первые пять серийных самолетов а качестве прототипов (фактически они были собраны полукустарным способом с индивидуальной подгонкой элементов конструкции, полной взаимозаменяемости которых удалось ввести только на шестой машине L4446), ещё на двух проводить испытания, 50 передать Королевским ВВС Австралии (RAAF), а последние 21 машину поставить на вооружение 100 эскадрильи в Сингапуре.

Перед началом войны планировалось, что большинство «Бофортов» будут служить на Дальнем Востоке, где они заменят устаревшие Воккерс «Вайлдбист», в то время как Блэкберн «Бота» должен был сменить «Вайлдбисты» и «Энсоны» в эскадрильях на территории метрополии. «Бота» должен был стать основным торпедоносцем RAF и было заказано 1200 машин этого типа. Заказ на «Бофорт» был гораздо скромнее - 426 самолетов. Но из-за недостаточной мощности силовой установки «Боты» (что ограничивало её взлетный вес) и других недостатков этого самолета Министерство Авиации пересмотрело свои планы. После начала войны было решено, что «Бофорты» поступят на вооружение эскадрилий метрополии, для чего пришлось усилить их оборонительное вооружение. Все построенные в Англии «Бофорты» остались дома, а чтобы покрыть



«Бофорт» из 39-й эскадрильи заходит на посадку в Шаллуфа, конец 1941 года.



«Бофорт» из 39-й эскадрильи на аэродроме Майрут, Александрия, Египет, январь 1942 года.



«Бофорт» из 39-й перед касанием полосы аэродрома LG86 (?), январь 1942 года.



«Бофорт» Mk.I L9965 AW-M из 42-й эскадрильи. 23 февраля 1942 года из-за отказа двигателя эта машина упала в море в 145 км от Фирт-оф-Форт.



«Бофорт» Mk.I L9875 39-й эскадрильи был сфотографирован в сентябре 1941 года в Вади-Натрум во время технического обслуживания.

потребности дальневосточных эскадрилий, 90 машин было изготовлено в Австралии (о них будет рассказано позднее). Тем временем, 3 июля 1939 года, совершил первый полет L4442 - второй «прототип» «Бофорта». Этот самолет уже нес стандартный довоенный камуфляж и на нем были установлены кольцевые створки системы охлаждения моторов. 27 октября машину передали A&AEE (к тому времени перебравшаяся в Боскомб Даун) для испытаний оборудования и вооружения. L4443 использовался Бристоль для отработки системы охлаждения, а L4444, оснащенный двойным управлением, стал первым «Бофортом» в составе RAF - его передали Центральной Летной Школе. Первый настоящий серийный «Бофорт» был поставлен в октябре 1939 года и в последующий месяц несколько машин этого типа поступили в 22-ю эскадрилью. К концу года в Филтоне изготовили в общей сложности 29 машин, а к маю 1940 года темпы выпуска достигли 30 самолетов в месяц.

Между тем, испытания L4445 в Подразделении по отработке торпед (Torpedo Development Unit, TDU) показали, что сброс торпед с высокоскоростного самолета связан с проблемами по их стабилизации до входа в воду. Пришлось разработать для торпед новый отделяемый стабилизатор увеличенного размаха (106,7 см), имевший также

на законцовках вертикальные кили, что увеличивало габариты оружия и более не позволяло нести его в бомбоотсеке. Поэтому торпеду подвешивали под углом к фюзеляжу. Правды ради следует сказать, что темпы разработки английских торпед отставали от темпов создания самолетов и оружие не соответствовало возможностям носителя. «Бофорт» мог сбросить торпеду с бреющего полета на скорости более 480 км/ч, но имевшиеся в то время у англичан торпеды были рассчитаны на скорость соприкосновения с водой не более чем 257 км/ч - этого

было вполне достаточно для тихоходных торпедоносцев-бипланов, но никак не для скоростного моноплана. Получалось, что при заходе в атаку, под огнем противника, «Бофорты» были вынуждены снижать скорость, чтобы не допустить поломки торпеды.

Конструкция

«Бофорт» представлял собой выглядывший массивно, но достаточно компактный моноплан со средним расположением крыла. Конструкция почти полностью была



Некачественный снимок «Бофорта» DE111V из 47-й эскадрильи, который позднее служил в южно-африканских ВВС.



«Бофорт» из 39-й эскадрильи в полете над дельтой Нила, 1942 год.



Два «Бофорты» служивших в канадском 32-ом ОТУ.



На линейке «Бофорты» из 22-й эскадрильи. На переднем плане L4461 OA-U.



«Бофорты» из 22-й эскадрильи прогревают моторы перед очередным боевым вылетом.



«Бофорт» Mk.I N1005 RD-A из 32-го OUF был сфотографирован 26 декабря 1942 года. Позднее эта машина служила в Королевских ВВС Канады (RCAF).

выполнена из алюминиевых сплавов. Основной идеей, заложенной при проектировании, была конструкция из полностью взаимозаменяемых агрегатов, что облегчало работу с субподрядчиками и упрощало ремонт поврежденных машин. Монококовая конструкция была образована шпангоутами Z- и П-образного сечения и стрингерами. Обшивка крыла и фюзеляжа была выполнена из листов сплава Аляска переменной толщины. Фюзеляж овального сечения состоял из трех секций - носовой, средней и хвостовой, причем носовая секция крепилась к основному лонжерону крыла. Конструкция средней части включала три мощных лонжерона и усиленные шпангоуты, восприни-

мавшие вес турели и нагрузки от крыла. Бомбовый отсек длиной 2,54 м закрывался деревянными створками. Из дерева был также выполнен основной входной люк, располагавшийся перед турелью. Два аварийных люка располагались сверху и снизу носовой части. Нижние панели остекления носовой части на L4441 и 4442 имели округленную форму, что улучшало аэродинамику, но искажало обзор бомбардиру, поэтому на L4443 их заменили на плоские.

Свободнонесущее крыло состояло из трех секций. Центральная секция, имевшая почти прямоугольную в плане форму, проходила сквозь фюзеляж, формируя крышу бомбоотсека, а на её концах располагались

мотогондолы. Силовая конструкция крыла состояла из двух лонжеронов, стрингеров и нервюр. К консолям крыла крепились элероны типа Фрайз, снабженные регулируемыми на земле триммерами. Консоли имели трапециевидную форму в плане и имели поперечное V 6 градусов. На центроплане, между элеронами и фюзеляжем размещались посадочные щитки. В крыле были установлены топливные баки вместимостью 2592 л: два по 882 л в центроплане и по одному 414-л баку в каждой из консолей. Баки были защищены 4-мм пластинами брони, которые крепились к лонжеронам. В случае необходимости имелся дополнительный топливный бак емкостью 627 л.



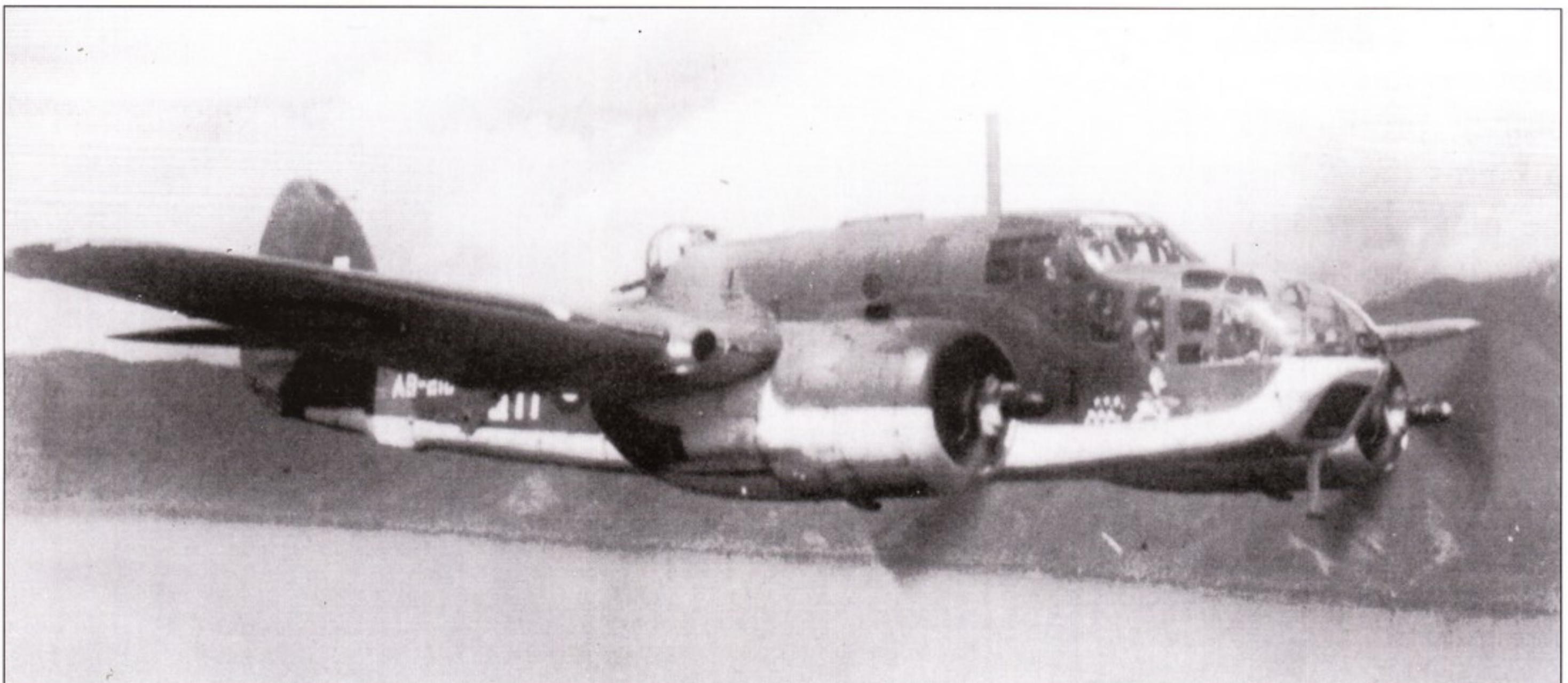
«Бофорт» N1033 после аварии в Шалутте. Самолет несет бортовой код «О» 39-й эскадрильи, но на момент инцидента 24 сентября 1942 года он служил в 5-ой METS. Машина вильнула на взлете и задела бомбардировщик Веккерс «Веллингтон» AD593.



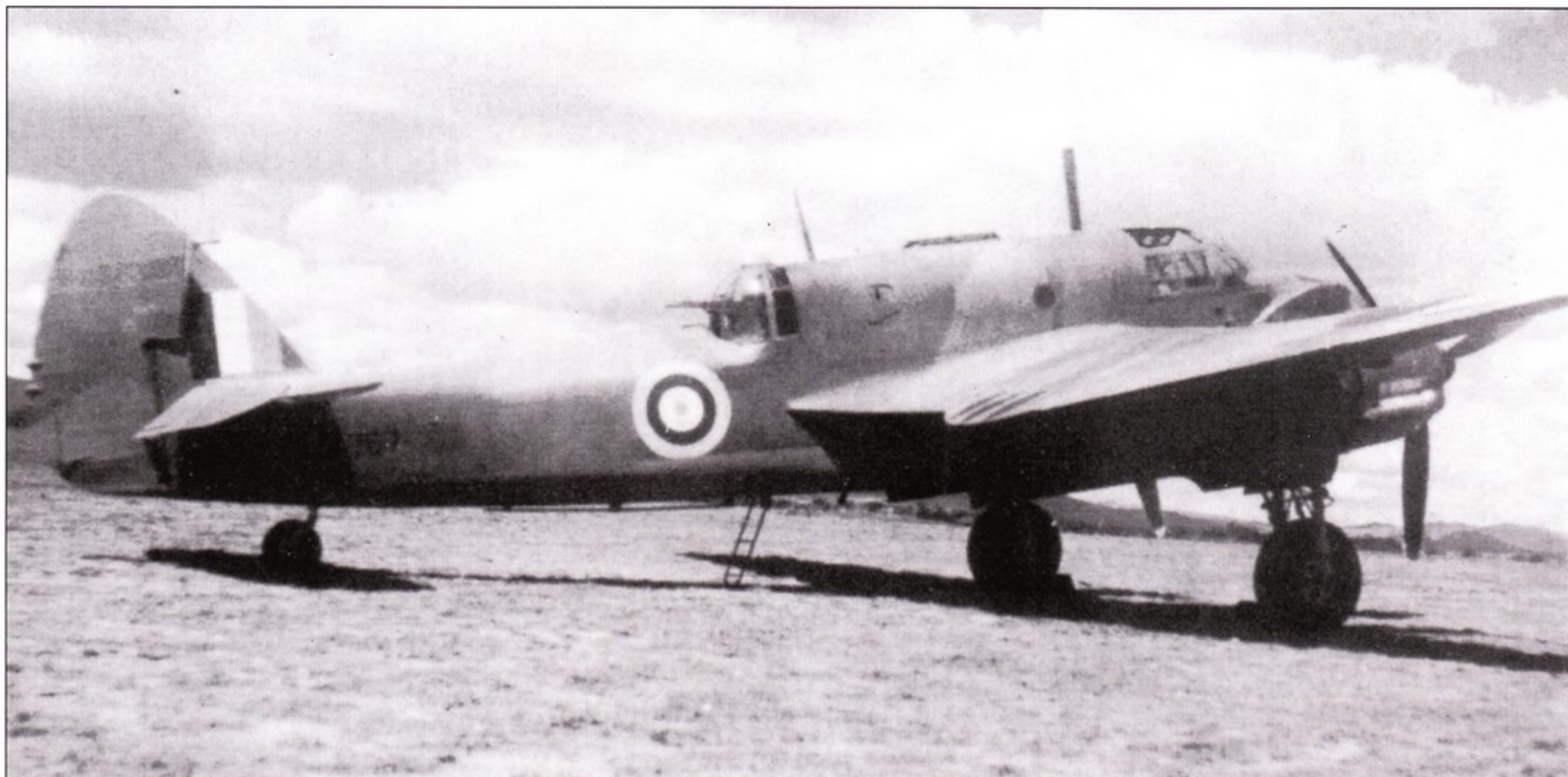
Второй серийный «Бофорт» Mk.II, AW245, только что выкаченный из сборочного цеха и еще не имеющий оборонительного вооружения. Это один из десяти «переходных» Mk.II, на которые не устанавливались радары ASV. Обратите внимание на иную конструкцию мотогондол и втулок винтов по сравнению с Mk.I.



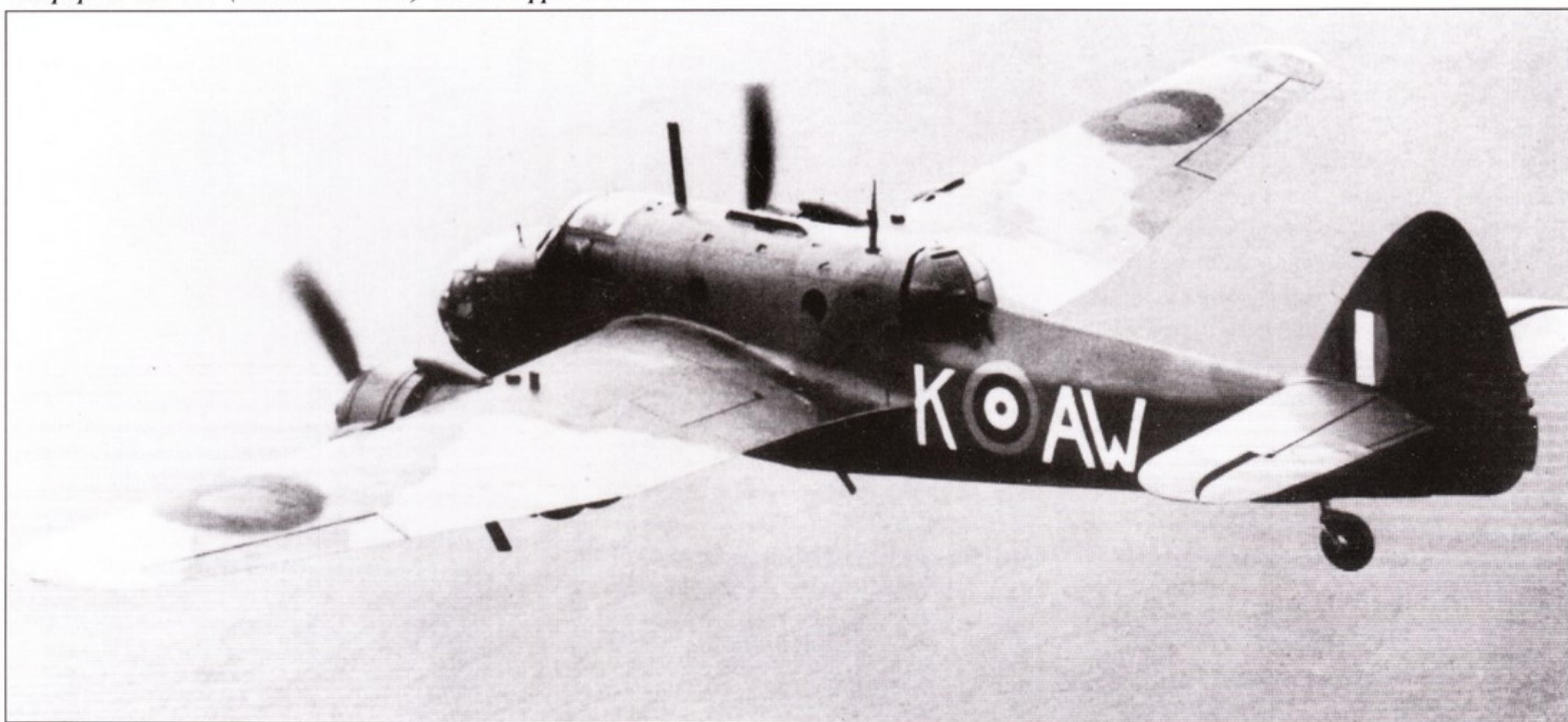
«Бофорт» из 42-й эскадрильи, возможно W6532 AW-D, сфотографированный 8 февраля 1942 года на пути к побережью Норвегии.



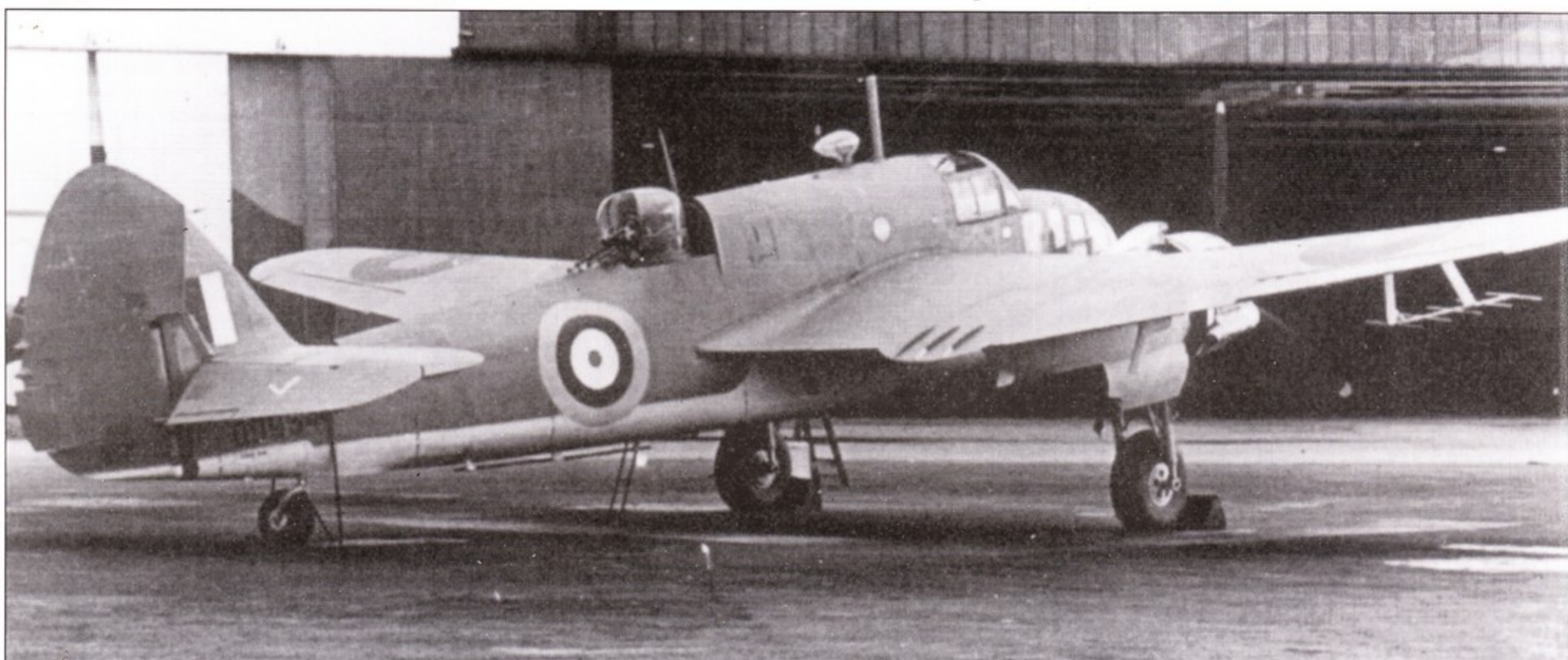
Вероятно это A9-210 - «Бофорт» Mk.VIII, потерпевший катастрофу при посадке в Таджики 13 июля 1944 года.



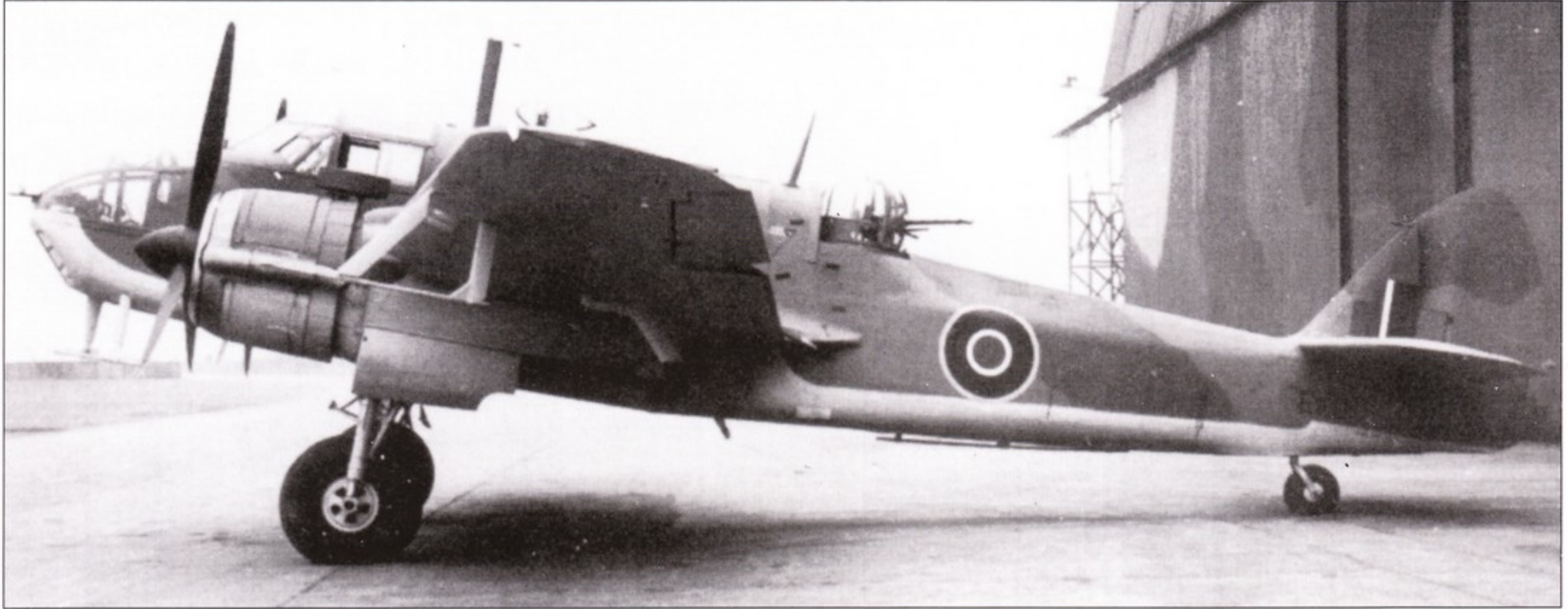
«Бофорт» б/н 767 (бывший N1010) южно-африканских ВВС.



«Бофорт» W6498 AW-K из 42-й эскадрильи. Этот самолет был списан 27 сентября 1945 года.



«Бофорт» Mk.IA DD954 в 1942 году. Хорошо видны антенны системы «Лоренц» под хвостовой частью фюзеляжа и антенна радара ASV под крылом.



«Бофорт» Mk.IA EK982 не служил ни в одном из подразделений RAF. Машина использовалась для различных испытаний фирмой Бристоль и Королевским авиационным институтом (RAE), и была списана 27 сентября 1945 года. На этом снимке, сделанном в 1942 году, хорошо видны многочисленные доработки и модификации - новые антенны радара под крылом, хвостовая турель по типу «Бленхейма» и воздушные тормоза Янгмен.

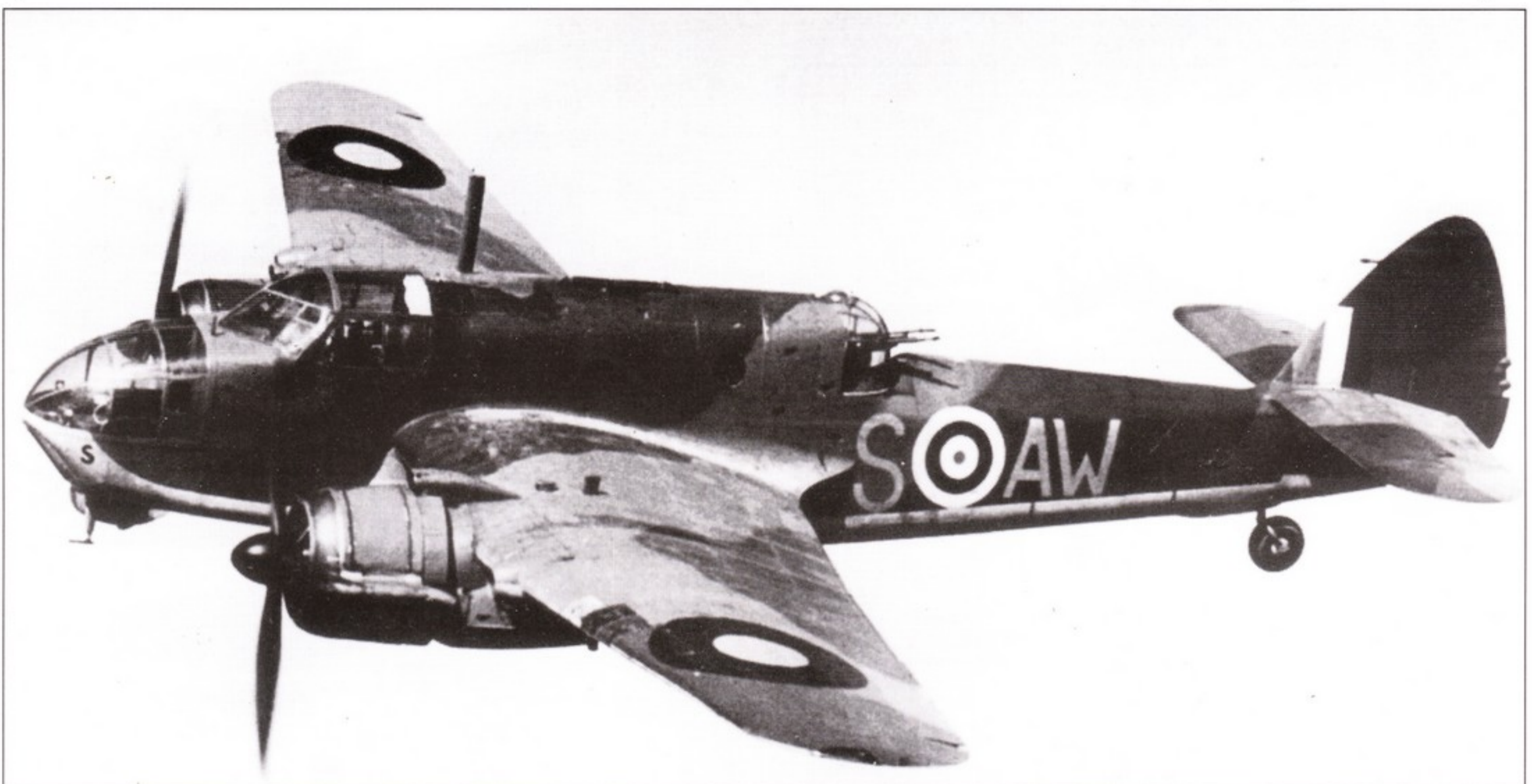
Моторы «Таурус» имели удлиненные капоты, переднюю кромку которых формировал выхлопной коллектор, а на задней кромке располагались управляемые створки. Дополнительный воздух для охлаждения поступал через воздухозаборники на передней кромке консолей крыла. Сам «Таурус» представлял собой 14-цилиндровый мотор воздушного охлаждения с трубчатыми клапанами. На «Бофорте» были установлены трехлопастные винты изменяемого шага Дехэвилленд с постоянной скоростью вращения диаметром 3,66 м. Гондолы двигателей крепились к лонжерону крыла фермой из стальных труб квадратного сечения, а в их задней части располагались колодцы основных стоек шасси. Колеса размещались между двумя масловоздушными амортизаторами и убирались назад по полету. Створки колодцев имели жесткую механическую связь со стойками.

Свободнонесущее горизонтальное оперение с двумя лонжеронами крепилось к силовому шпангоуту хвостовой части фюзеляжа. Рули высоты, как и все поверхности управления, имели полотняную обшивку. Вертикальное оперение имело аналогичную конструкцию. На рулях управления и высоты устанавливались регулируемые в полете триммеры. Хвостовое колесо убиралось вперед по полету в открытый колодец.

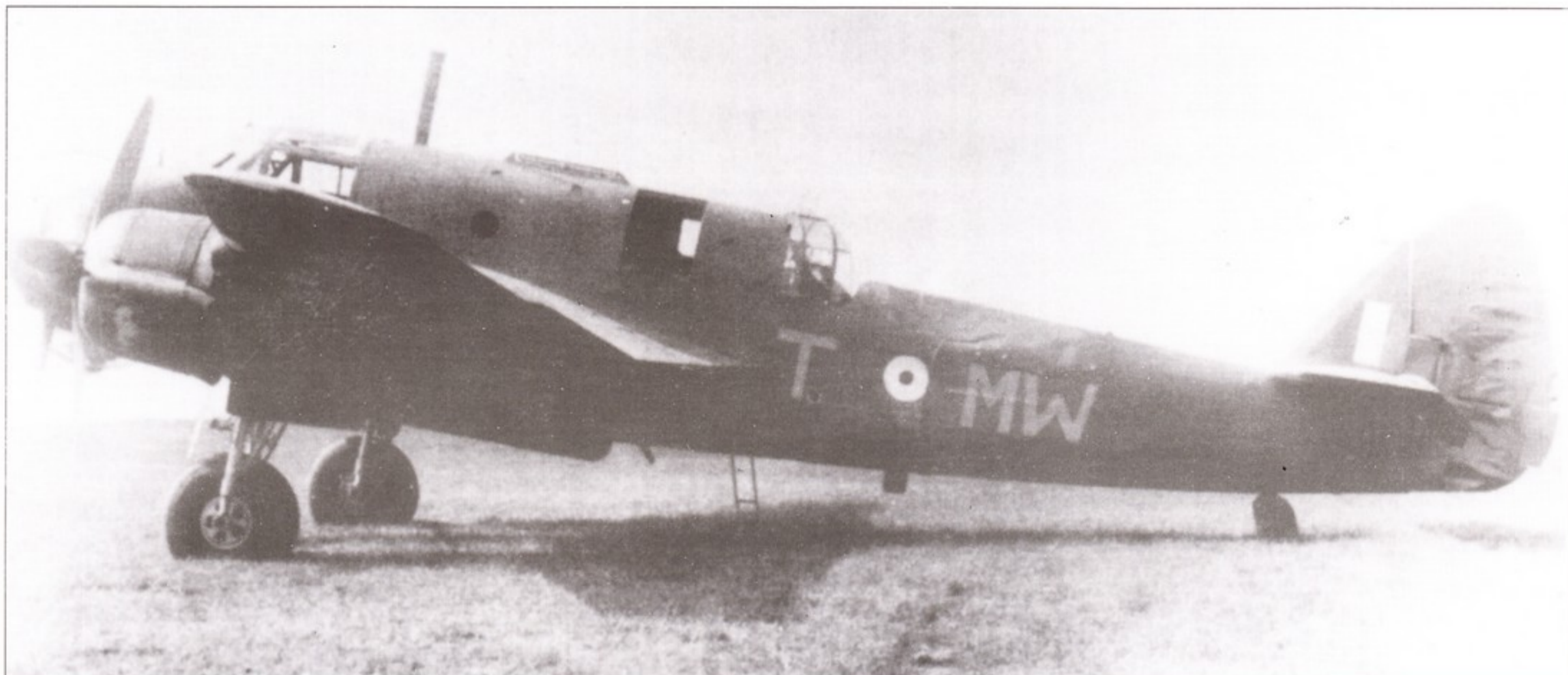
Пилот сидел с левой стороны кабины, а правее и ниже его сиденья шел проход, соединявший кабину бомбардира в удлиненной носовой части до хвостовой турели. Пилот и стрелок были защищены бронеплитами. Оборону самолета от атак сзади обеспечивала турель с гидравлическим приводом (сектор обстрела 180 градусов), вооруженная двумя 7,7-мм пулеметами Браунинг. После первого боевого опыта в мае

1940 года по бортам, сразу за турелью, установили пулеметы Веккерс. Дополнительное вооружение не ставилось в процессе производства, а монтировалось в ходе проведения полевых модификаций на уже выпущенные самолеты, за исключением машин раннего выпуска. Тем не менее, и по прошествии двух лет с принятия решения часть машин в подразделениях второй линии все ещё ожидали установки бортовых пулеметов. В середине 1941 года Штаб ВВС принял решение установить в носовой части «Бофорта» пулемет Веккерс К для борьбы с зенитной артиллерией. Через несколько месяцев такое вооружение получили самолеты 22-й эскадрильи, но они остались единственными в своем роде.

В начале серийного производства оборонительное вооружение «Бофорта» состояло из одного 7,7-мм пулемета Льюис с дис-



«Бофорт» Mk.I N1172 AW-S из 42-й эскадрильи. 8 апреля 1942 года этот самолет был сбит зенитным огнем во время атаки кораблей в Скаггерраке.



«Бофорт» Mk.I X8918 MW-T 217-й эскадрильи был сфотографирован на аэродроме острова Торни в 1941 года.

ковым магазином, установленного на турели, и ещё одного неподвижного пулемета Браунинг в левой консоли крыла. Считалось, что на Дальнем Востоке у «Бофорта» не будет серьезных противников, и в мощном оборонительном вооружении нет никакой необходимости. В дальнейшем в турели стали устанавливать два Льюиса вместо одного, позднее заменив их на Браунинги, начиная же с «Бофорта» W6538 ещё один Браунинг стали устанавливать в правой консоли крыла. Затем неподвижные пулеметы в крыле решили заменить парой Льюисов К, смонтированных в носовой части фюзеляжа над местом бомбардира, но большинство «Бофортов» имели оба типа пулеметов. Носовые пулеметы Викарс К использовались штурманом для подавления огня зениток при заходе для сброса торпеды. Таким образом, начиная с W6538, общее число стволов на самолете увеличилось до восьми.

Чтобы отразить атаки немецких истребителей из нижней полусферы, под носовой частью некоторых «Бофортов» Mk.I устанавливали турель со стреляющим назад Бра-

унингом, дистанционное управление которой осуществлял штурман, целившийся через систему зеркал. Из-за неудачной конструкции ленточной системы питания пулемет часто заклинивало, зона его обстрела была крайне ограниченной, и он был практически бесполезен при полете на малых высотах. Поэтому к началу 1942 года подфюзеляжную турель с большинства самолетов демонтировали.

Для подвески торпеды в бомбоотсеке устанавливался специальный адаптер. Под каждой из консолей крыла находился держатель для 113-кг глубинной бомбы, что позволяло довести их количество на борту до шести. Помимо четырех 227-кг бомб в бомбоотсеке самолет мог нести ещё два аналогичных боеприпаса под крылом. При этом общий вес боевой нагрузки достигал 1360 кг, но Береговое Командование предпочитало на снижать дальность полета - машины несли бомбы только на внутренней подвеске и их масса не превышала 998 кг. Позднее, при действиях в жарком климате Ближнего Востока, максимальную нагрузку ограничи-

вали 771 кг (одна мина или торпеда). В арсенал «Бофорта» также входила 748-кг магнитная мина, сбрасываемая на парашюте, и сигнальные ракеты и маркеры. Наконец, начиная с конца 1941 года, на «Бофорты» стали устанавливать радар ASV.

На службе метрополии

С самого начала Второй Мировой войны Береговое Командование RAF развернуло активные операции по борьбе с судоходством и подводными лодками противника, используя имевшиеся у него на вооружении самолеты Авро «Энсон» и Локхид «Халсон». Когда в декабре 1939 года базировавшаяся на острове Торни 22-я эскадрилья получила первый «Бофорт» GR.Mk.I, L4447, Береговое Командование стало обладателем «самого скоростного в мире торпедоносца». Поначалу самолет преследовали описанные ранее технические проблемы, он использовался лишь для постановки мин (впрочем, этим он занимался до 1943 года), но в конце-концов стал стандартным торпедоносцем Берегового Командования. Нужно отметить, что до апреля 1941 года, когда бомбардировщики Викарс «Веллингтон» стали использовать 1814-кг бомбы, «Бофорт» оставался единственным самолетом, способным нести всю номенклатуру английских авиационных боеприпасов.

Из-за нехватки торпед свои первые вылеты с этим оружием «Бофорты» 22-й эскадрильи, действовавшей тогда из Норд Коутс, совершили лишь 11 сентября. Кроме того, после падения Франции Береговое Командование испытывало острую нехватку самолетов для выполнения всех возложенных на него задач. Накопленный в дальнейшем опыт показал, что использование устанавливаемых с самолета мин наносит гораздо больший ущерб вражескому судоходству, чем прямые атаки, при гораздо меньшей стоимости. К сожалению, «Бофорт» был способен нести в своем бомбоотсеке только одну мину. Обычно постановка мины производилась при



Вид снизу на «Бофорт» Mk.I. У этой машины богатая биография - она служила фирме Бристоль, затем А&АЕЕ, после чего ее передали 415-й эскадрилье. В дальнейшем самолет побывал в 39-ой, 22-ой и 217-ой эскадрильях и был списан в декабре 1944 года.

Технические характеристики

Силовая установка	
Mk.I	2 x Бристоль «Таурус» II или VI, 2 x 1085 л.с.
Mk.IA	2 x Бристоль «Таурус» VI или XI, 2 x 1130 л.с.
Mk.II, Mk.IIA, Mk. Mk.V, Mk.VIII, Mk.IX	2 x Пратт-Уитни «Твин Уосп» S3C4, 2 x 1200 л.с.
Mk.III (проект)	2 x Ролле-Ройс «Мерлин» XX, 2 x 1250 л.с.
Mk.IV (только прототип)	2 x Бристоль «Таурус» XX, 2 x 1250 л.с.
Размеры и веса	
Размах	все модификации 17,63 м
Длина	все модификации (без носовых пулеметов) 13,46 м
Площадь крыла	все модификации 46,78 м ²
Колея шасси	все модификации 5,49 м
Максимальный взлетный вес	Mk.I – 9027 кг (самолеты раннего выпуска – 8392 кг) Mk.IA, Mk.II, Mk.V – 9526 кг Mk.III – 10433 кг Mk.IV – 10206 кг
Летные характеристики	
Максимальная скорость	Mk.I: 405 км/ч на уровне моря, 442 км/ч на высоте 1981 м Mk.IA: 367 км/ч на уровне моря, 397 км/ч на высоте 1524 м Mk.II: 407 км/ч на уровне моря, 447 км/ч на высоте 4267 м Mk.IIA: 380 км/ч на уровне моря, 418 км/ч на высоте 4420 м Mk.III (расчетная): 431 км/ч на высоте 1524 м, 508 км/ч на высоте 6096 м Mk.IV: 441 км/ч на высоте 1676 м Mk.V: 412 км/ч на уровне моря, 438 км/ч на высоте 4420 м Mk.VIII: 388 км/ч на уровне моря, 431 км/ч на высоте 4420 м
Крейсерская скорость	Mk.I: 362 км/ч на высоте 4572 м Mk.IA: 320 км/ч на высоте 1524 м Mk.II: 328 км/ч на высоте 1524 м Mk.IIA: 315 км/ч на высоте 1524 м
Потолок	Mk.IV: 373 км/ч на высоте 1524 м Mk.I: 5791 м Mk.IA: 4572 м Mk.II: 7010 м Mk.IIA: 6401 м Mk.IV: 6401 м Mk.V: 7833 м Mk.VIII: 7620 м
Дальность полета	Mk.I: 2574 км Mk.IA: 2430 км Mk.II: 2430 км Mk.IIA: 2269 км Mk.III (расчетная): 2510 км Mk.IV: 2800 км Mk.V: 2510 км Mk.VIII: 2333 км
Вооружение наступательное	Все модификации могли нести торпеды, бомбы или мины общим весом до 998 кг в бомбоотсеке. Mk.I (за исключением последних 75 самолетов), Mk.III и Mk.V имели под крылом узлы подвески для 227-кг бомб. Последние 75 Mk.I, Mk.IA, Mk.II, Mk.IIA, Mk.IV и Mk.V могли нести под крылом 454-кг бомбы. Mk.IX мог перевозить 653 кг груза в бомбоотсеке и 318 кг в контейнерах под крылом.
оборонительное	Mk.I: 6 x 7,7-мм пулеметов – 1 Браунинг (В) в подфюзеляжной турели (не на всех самолетах), 1В в крыле (последние 75 машин имели два крыльевых пулемета), 2 Вилера (V) в бортовых стрелковых установках (не на всех самолетах), 2V в задней турели (некоторые самолеты имели один пулемет); некоторое количество Mk.I имели 1 или 2V в носовой части. Mk.IA и Mk.IIA: 8 x 7,7-мм - 2V в носовой части (некоторые самолеты имели 1 пулемет), 2В в крыле, 2В в бортовых стрелковых установках, 2В в турели. Mk.II: 7 x 7,7-мм – 1В в подфюзеляжной турели, 2V в крыле, 2V в бортовых стрелковых установках, 2V в турели. Mk.III: 7 x 7,7-мм – 2В в носовой части, 1В в подфюзеляжной турели, 2V в бортовых стрелковых установках, 2V в турели. Mk.IV: 10 x 7,7-мм – 2V в носовой части, 2В в крыле, 2V в бортовых стрелковых установках, 4В в турели. Mk.V: 10 x 7,7-мм – 2V в носовой части (не на всех самолетах), 1В в подфюзеляжной турели, 2В в крыле, 2V в бортовых стрелковых установках, 1V сверху фюзеляжа (не на всех самолетах), 2V в турели. Mk.VIII: 9 x 7,7-мм - 2V в носовой части, 2В в крыле (последние самолеты имели пулеметы калибра 12,7 мм, 2V в бортовых стрелковых установках, 1V сверху фюзеляжа (не на всех самолетах), 2В в турели.

полете на высоте 240 м у входа во вражеские гавани. Мины срабатывали от магнитных взрывателей, реагирующих на проходящие над ними суда.

В апреле 1940 года на «Бофорты» перевооружилась 42-я эскадрилья, а в мае за ней последовала 217-я. В этот период авиационные силы Берегового Командования, включая эскадрильи «Бофортов», понесли серьезные потери, но все же им удалось добиться некоторых успехов. Помимо решения своих основных «морских» задач, «Бофорты» RAF привлекались для атак целей на территории Германии, как, например, удар по нефтехранилищам в Гамбурге 18 мая 1940 года, и объектов на западном побережье Франции. Стандартным вооружением в этих рейдах были две 227-кг и четыре 113-кг бомбы или, иногда, зажигательные бомбы. Большую часть периода Битвы за Британию «Бофорты» оставались на земле из-за проблем с моторами «Таурус». Более 200 самолетов прошли в Филтоне замену двигателей, параллельно с которой они также получили протектированные топливные баки. 22-я эскадрилья вернулась в строй к 31 августа 1940 года, а остальные подразделения - к концу сентября. Первой подтвержденной победой «Бофортов» стал паром «Stadt Rustringen» водоизмещением 400 тонн, 27 июня 1940 года подорвавшийся на mine, поставленной в районе Вангеруге.

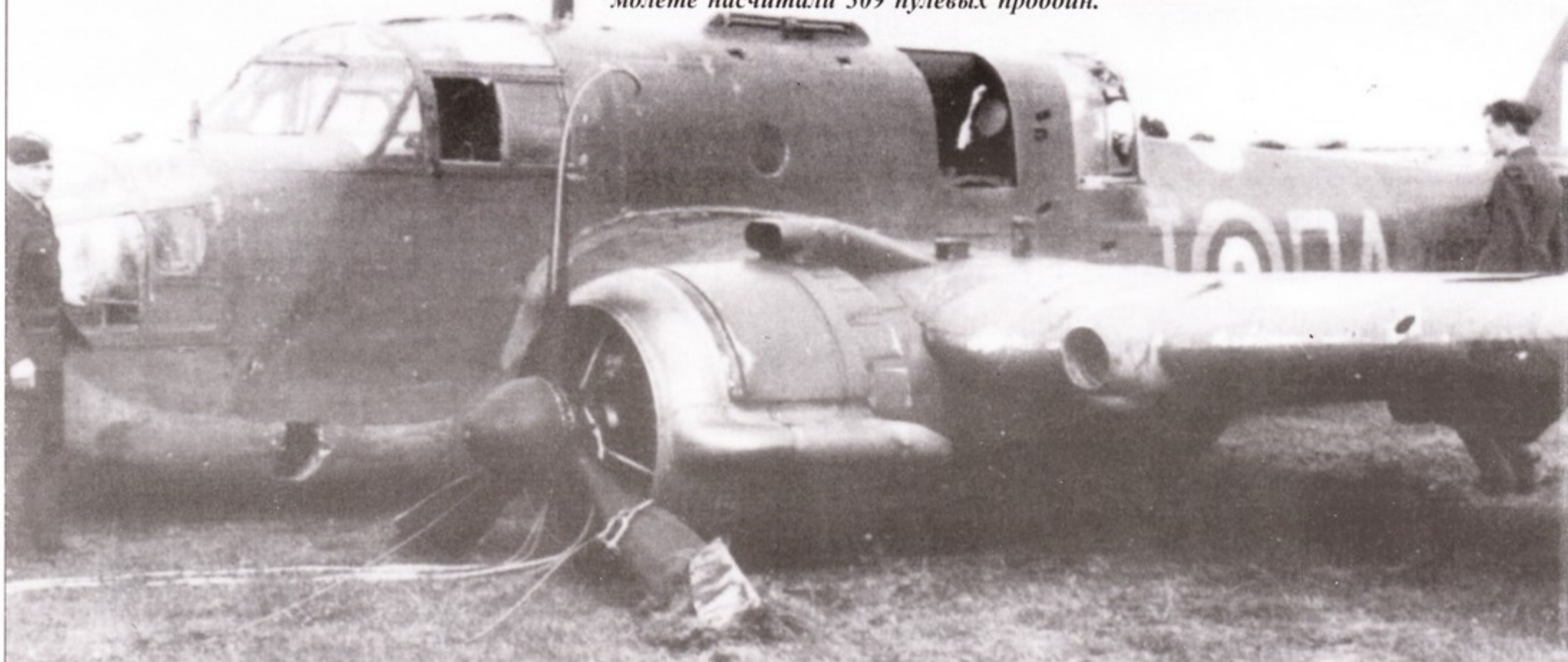
17 сентября шесть «Бофортов» 22-й эскадрильи отправились в ночной рейд на гавань Шербурга, и одному из них, пилотируемому флайт-сержантом Норманном Херн-Филлипсом, удалось торпедировать транспорт «Johann Blumenthal» водоизмещением 1626 тонн. Торпедоносец получил серьезные повреждения от огня зениток, но Херн-Филлипсу удалось довести самолет до дома и совершить посадку на брюхо на остров Торни.

К концу года «Бофорты» потопили еще два судна торпедами и два - минами, а несколько кораблей получили повреждения. Тогда же «Бофорты» стали использовать новую бомбу повышенной мощности «Блокбастер» - модифицированный вариант морской мины со снятым магнитным взрывателем. В ходе рейдов и патрулирования «Бо-

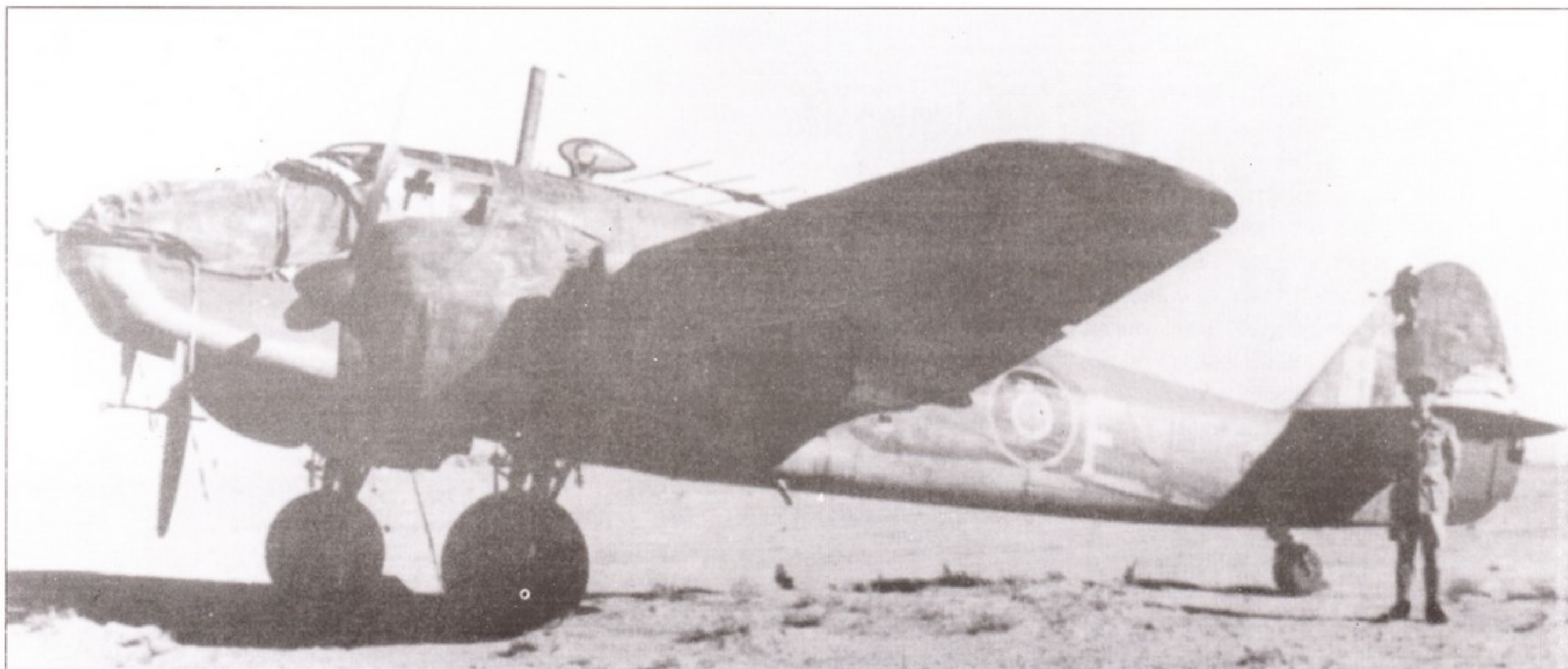
«Бофорт» W6498 AW:K из 42-й эскадрильи. Этот самолет был списан 27 сентября 1945 года.



Во время удара по кораблям в районе Кристиансанда, Норвегия, 10 сентября 1941, Х8930 пилотируемый сержантом Дженнингсом был атакован парой Мессеримиттов Вф 109. Пилот сумел «приземлиться» в Лейчерсе, где на его самолете насчитали 309 пулевых пробоин.



Боевые повреждения «Бофорта» Mk.IA DE108 F командера Спрейга из 47-й эскадрильи, полученные при атаке вражеского конвоя в Средиземном море в октябре 1942 года. Машина была отремонтирована и служила в 217-й эскадрилье в Индии; ее списали в декабре 1944 года. Обратите внимание на антенну радара на крыле.



форты» искали цели для ударов в Северном море и потери самолетов росли. Хотя в 1941 году бомбардировщики-торпедоносцы берегового базирования потопили 29 транспортов и повредили ещё большее количество, но основной их частью были небольшие каботажные суда. Статистика английских ВВС за ноябрь 1942 года показывала, что бомбардировщики-торпедоносцы несли самые тяжелые потери среди всех эскадрилий RAF - вероятность уцелеть во время операционного цикла соответствовала 17%.

Одной из наиболее важных задач англичан было противодействие поставкам высококачественной железной руды из Швеции в Германию. Транспорты доставляли её из Нарвика в немецкие порты или, после захвата Голландии, в Роттердам. Конвои всегда сопровождали тральщики и траулеры, оснащенные мощным зенитным вооружением.

После падения Франции ещё одной проблемой стала борьба с немецкими силами на её территории. Даже в 1942 году «Бофорты» Берегового Командования оказывали помощь Бомбардировочному Командованию в атаках стационарных целей, таких как порты и аэродромы, в то время как патрульные группы из трех самолетов (они получили название Rover) рыскали в поисках любых подходящих для удара объектов.

Наиболее крупными победами в 1941 году стали грузовой лайнер «Madrid» (8777 тонн), потопленный 9 декабря в Хааксвинде бомбами 217-й эскадрильи и танкер «Венно» (8306 тонн), отправленный на дно торпедоносцами 22-й эскадрильи 24 декабря в районе Карино, около северо-западного побережья Испании. В 1942 году успехи «Бофортов» были гораздо скромнее, и ни одной из базировавшихся в Англии машин не удалось выполнить удачную атаку торпедами. В начале 1942 года четыре эскадрильи RAF были оснащены «Бофортами» (22-я, 42-я, 86-я и 217-я), а вот 415-я (канадская) и 489-я (новозеландская) эскадрильи расстались со своими самолетами, заменив их на машины других типов. Низкий темп выпуска и большие потери не позволяли расширить парк «Бофортов». Во время службы в метрополии подразделения «Бофортов» неоднократно меняли места своего базирования.

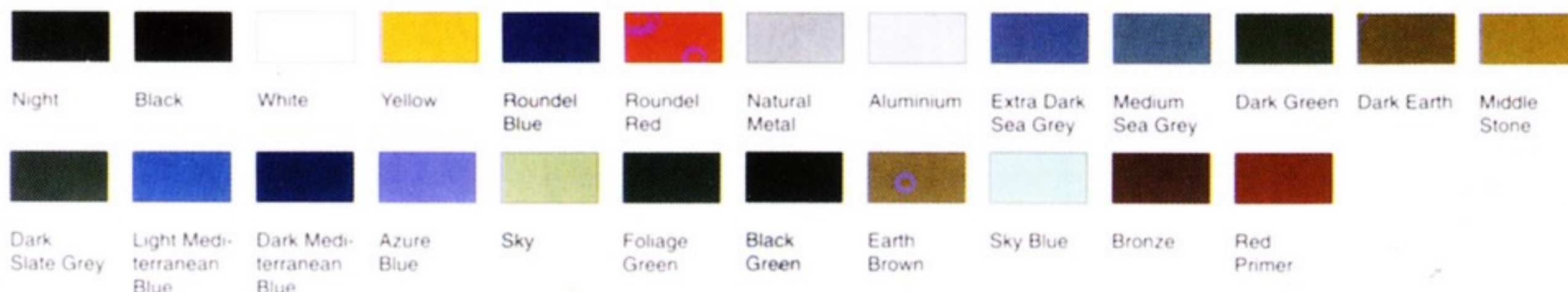
Весной 1942 года все эскадрильи «Бофортов» Берегового Командования были переброшены на Среднеземноморский ТВД, чтобы помешать немцам поддерживать свою армию, ведущую тяжелые бои в Северной Африке. 22-я эскадрилья перелетела в Египет, но вскоре отправилась дальше, на Цейлон, чтобы воспрепятствовать атакам японцев. 42-я эскадрилья прибыла в Каир, но её самолеты были переданы 47-й и 217-й эскадрильям, которые базировались в Луга на Мальте. 86-я эскадрилья осталась в Великобритании, постепенно перевооружаясь на бомбардировщики Консолидейтед «Либерейтор», но её «Бофорты» успели в июле-августе 1943 года принять участие в операции «Пьедестал», в ходе которой была снята морская блокада Мальты.

Подразделения эксплуатировавшие «Бофорт»		
Боевые подразделения RAF	Код	Модификация/Период эксплуатации
Эскадрилья 22 Squadron (UK only)	OA (только в Англии)	Mk.I: с 11.39 по 10.43 Mk.II: с 11.41 по 9.42 Mk.IIA: с 3.42 по 10.42 Mk.IA: с 10.42 по 8.44 Mk.I: с 9.41 по 11.42 Mk.II: с 4.42 по 6.43 Mk.IIA: с 3.42 по 1.44 Mk.IA: с 4.42 по 5.43
39 Squadron		Mk.I: с 9.41 по 11.42 Mk.II: с 4.42 по 6.43 Mk.IIA: с 3.42 по 1.44 Mk.IA: с 4.42 по 5.43
42 Squadron (not Far East)	AW	Mk.I: с 4.40 по 2.43 Mk.II: с 2.42 по 9.42 Mk.IIA: с 3.42 по 9.42 Mk.IA: с 7.42 по 4.43 Mk.I: с 9.42 по 6.43
47 Squadron		Mk.IA: с 8.42 по 6.43 Mk.I: с 5.40 по 10.40 Mk.I: с 8.41 по 9.41 Mk.I: с 5.41 по 2.43 Mk.II: с 12.41 по 11.43 Mk.IIA: с 2.42 по 12.42 Mk.II: с 10.41 по 2.42
48 Squadron 69 Squadron 86 Squadron	OY	Mk.I: с 5.40 по 8.42 Mk.II: с 10.41 по 5.42 Mk.IA: с 5.42 по 9.44 Mk.IA: с 3.44 по 6.44 Mk.I: с 9.41 по 1.42 Mk.IA: с 11.43 по 12.42 Mk.I: с 8.41 по 4.42 Mk.IA: с 2.42 по 01.43
100 Squadron 217 Squadron	NK (только в Австралии) MW (только в Англии)	
235 Squadron 415 Squadron (RCAF) 455 Squadron 489 Squadron (RNZAF) 511 Squadron	LA GX	
Учебные подразделения RAF Подразделение 222 Group Photographic Flight	Код	Модификация/Период эксплуатации
Torpedo Training Unit	TU до середины 1942 года	Mk.IA: с 6.44 по 8.44 Mk.IIA: с 8.44 по 12.44 Mk.I: с 6.40 по 11.42 Mk.II: только 5.42 Mk.I: с 1.43 по 12.43 Mk.IA: с 5.43 по 3.44 Mk.I: с 1.43 по 9.43 Mk.IA: с 2.43 по 9.43 Mk.I: с 8.42 по 10.43 Mk.IIA: с 8.42 по 12.43 Mk.IA: с 8.42 по 12.43 Mk.I: с 40 по 11.40 Mk.I: с 9.41 по 12.41 + Mk.II: с 11.43 по 12.43 Mk.IA: с 3.43 по 5.44 Mk.I: с 11.40 по 8.41 Mk.I: с 8.41 по 2.44 Mk.II: с 3.42 по 2.44 Mk.IIA: с 3.42 по 2.44 Mk.IA: с 3.42 по 11.44 Mk.I: с 7.42 по 8.44 Mk.IIA: с 11.42 по 5.43 Mk.IA: с 4.43 по 8.44 Mk.I: с 9.41 по 4.43 Mk.I: с 1.43 по 8.45 Mk.IA: с 7.43 по 2.45 Mk.IIA: с 11.44 по 3.45 Mk.I: с 1.43 по 3.45 Mk.IA: с 9.43 по 6.45 Mk.I: только 8.43 Mk.IA: с 7.43 по 8.43 Mk.I: с 8.43 по 5.44 Mk.IA: с 8.43 по 7.44 Mk.I: только 1943 Mk.I: с 7.43 по 9.44 Mk.II: с 9.43 по 1.44 Mk.IA: с 7.43 по 11.44 Mk.IIA: с 8.44 по 5.46 Mk.IIA: с 11.44 по 7.45 Mk.IIA: с 12.45 по 9.46 Mk.I: с 5.40 по 10.41 Mk.II: с 4.42 по 3.43 Mk.IA: с 5.43 по 7.43 Mk.I: с 10.39 по 12.42 Mk.II: с 9.41 по 11.44 Mk.IIA: с 4.42 по 11.43 Mk.IA: с 10.42 по 7.44
1 TTU		
2TTU		
5 (Middle East) Training School	5	
1 (Coastal) Operational Training Unit 2 (C)OTU		
3 (C)OTU 5 (C)OTU		
9 (C)OTU		
32 (C)OTU 51 (Fighter)OTU	RD, затем OP	
54 (F)OTU	ST	
60 (F)OTU		
63 (F)OTU	HI	
75 (F)OTU 132 (C)OTU	9Y	
12 (Pilot) Advanced Flying Unit 17 Service Flying Training School Royal Aircraft Establishment		
A&AEE		
«Бофорты» также использовались следующими подразделениями: Malta Air Sea Rescue Flight, No. 1 Ferry Unit (Mk.I и II с 3.44 по 11.45), Ferry Training Unit №№ 301, 304 и 306, Far East Tactical Development Unit, Coastal Command Development Unit (Mks.I, II и III с 12.40 по 12.42), Coastal Command Landplane Pilots School, No. 1 Middle East Check and Conversion Unit, No. 3 Refresher Flying Unit, Specialist Low Attack Instructors School, Central Flying School Handling Flight, Test Pilot Training Flight, Empire Central Flying School, Central Gunnery School, Command Training Flight, No. 2 Flying Instructors School, No. 12 (Operational) Flying Instructors School, Coastal Command Flying Instructors School, Coastal Command Instructors School, Special Duties Flight, Telecommunications Flying Unit (Mk.I и II с 10.41 по 10.42), Torpedo Development Unit (Mk.I, II, III и IA с 12.39 по 9.43), Aircraft Torpedo Development Unit (Mk.I и IA с 9.43 по 11.44), а также фирмами Армстронг-Сиддли, Ролле-Ройс и Ротол.		

На счету «Бофортов» были также две крупных победы в борьбе с немецкими военными кораблями. 6 апреля 1941 года шестерка торпедоносцев из 22-й эскадрильи атаковала линейный крейсер «Гнейзенау» в гавани Бреста, но цель удалось найти только машине, пилотируемой флай-офицером Кеннетом Кэмпбеллом. Сброшенная им торпеда пробилась в борт корабля пробойной диаметром 12,2 м, выведя его из строя на пять месяцев. К сожалению, самолет попал под огонь зениток и погиб со всем экипажем. Посмертно Кэмпбелл был награжден Крестом Виктории (выс-

шей британской наградой) - единственный из всех пилотов Ударных эскадрилий Берегового Командования.

13 июня 1941 года «Бофорт» флайт-сержанта Рея Ловитта оказался единственным среди восьми самолетов, посланных на поиск карманного линкора «Лютцов», которому удалось обнаружить цель. Несмотря на присутствие корабля охраны, Ловиту, воспользовавшись низкой облачностью, удалось незаметно выйти в атаку и поразить «Лютцов» торпедой, после чего линкору пришлось на шесть месяцев встать в сухой док в Киле. Нападение английского торпе-



Прототип «Бофорта» Mk.I L4445 в Организации по разработке торпед, Госпорт, Великобритания, декабрь 1939 года. Верхние поверхности покрыты камуфляжем в соответствии со схемой В - Dark Green и Earth, нижние поверхности окрашены желтым. Обратите внимание на частично закрасненную кокарду на борту фюзеляжа.



Бристоль «Бофорт» Mk.I L4449 OA-N из 22-й эскадрильи, остров Торни, Великобритания, январь 1940 года. Машина несет камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Dark Green и Earth, нижние - Sky. На фюзеляже и нижней поверхности крыла кокарды типа А, на верхней поверхности - типа В. Обратите внимание на открытый люк бортового пулемета.



Бристоль «Бофорт» Mk.I N1016 OA-X из 22-й эскадрильи, Сент-Ивел, Британия. На этом самолете флайт-офицер Кеннет Кэмпбелл 6 апреля 1941 года атаковал немецкий крейсер «Гнейзенау» на рейде Бреста. Камуфляж самолета по схеме В: верхние поверхности - Dark Green и Earth, нижние - Sky. Кокарды на фюзеляже типа А1.



Бристоль «Бофорт» Mk.I W6498 WA-K из 42-й эскадрильи, Лейчерс, Шотландия, 1941 год. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Dark Earth и Dark Green, нижние - черные. Бортовые номера белые.



Изображение красного льва на левом борту, ниже остекления кабины.



Литера «К» продублированная в носовой части в качестве имени самолета.



Бристоль «Бофорт» Mk.I AW243 AW-O из 42-й эскадрильи, Лейчерс, Шотландия, декабрь 1941 года. На этом самолете летал пилот-офицер Филпот. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Dark Slate Grey и Extra Dark Sea Grey, нижние - Sky. Обратите внимание на срезанный обтекатель задней турели для увеличения ее сектора обстрела.



Бристоль «Бофорт» Mk.I L9802 GX-S из 415-й эскадрильи, остров Торни, ноябрь 1941 года. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Dark Slate Grey и Extra Dark Sea Grey, нижние - черный. Код «КХ» черного цвета. Литера самолета «S» - белая, продублирована желтым цветом в носовой части.



Бристоль «Бофорт» Mk.III ML673 из 17 SFTS перед отправкой на слом, Монтроуз, Шотландия, май 1945 года. Самолет полностью окрашен в белый цвет за исключением Extra Dark Sea Grey на верхних поверхностях. Серийный номер продублирован на нижней поверхности крыла. Хорошо видны следы красно-коричневой грунтовки, использовавшейся при ремонте.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA EK997, использовавшийся A&AE для испытаний авиационного огнемета, с помощью которого предполагалось отражать атаки вражеских истребителей, Боскомб Даун, Англия, весна 1943 года. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - Sky. Обратите внимание на расположение огнемета в бомбоотсеке.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA EK997 во время испытаний четырехствольной турели, предназначавшейся для «Москито», Боскомб Даун, Англия, сентябрь 1943 года.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA LR901 Y9-P с базы Королевских ВМС Йовилтон, Британия, весна 1945 года. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - Sky. Бортовой номер желтого цвета.



Бристоль «Бофорт» Mk.III ML621 PIC из 762-й эскадрильи FAA, Дейл, Пембрукшир, Уэльс, 1945 год. Самолет полностью окрашен в белый цвет за исключением Extra Dark Sea Grey на верхних поверхностях. Бортовой номер желтого цвета. Машина оснащена пламегасителями.



Бристоль «Бофорт» Mk.II 4621 (бывший британский ML509) из 105-й эскадрильи разведчиков-торпедоносцев, Турция, лето 1945 года. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - Azure Blue.



Бристоль «Бофорт» Mk.I N6519 Y из 13-ой эскадрильи, Вади-Натрум, Египет, 1941 год. Камуфляж самолета по схеме В: верхние поверхности - Dark Green и Middle Stone, нижние - Sky. Бортовой код - Medium Gray.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA L9965 T неизвестного подразделения, Средиземноморский ТВД, 1942 год. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Dark и Medium Mediterranean Blue, нижние - Azure Blue. Бортовой код - Azure Blue.



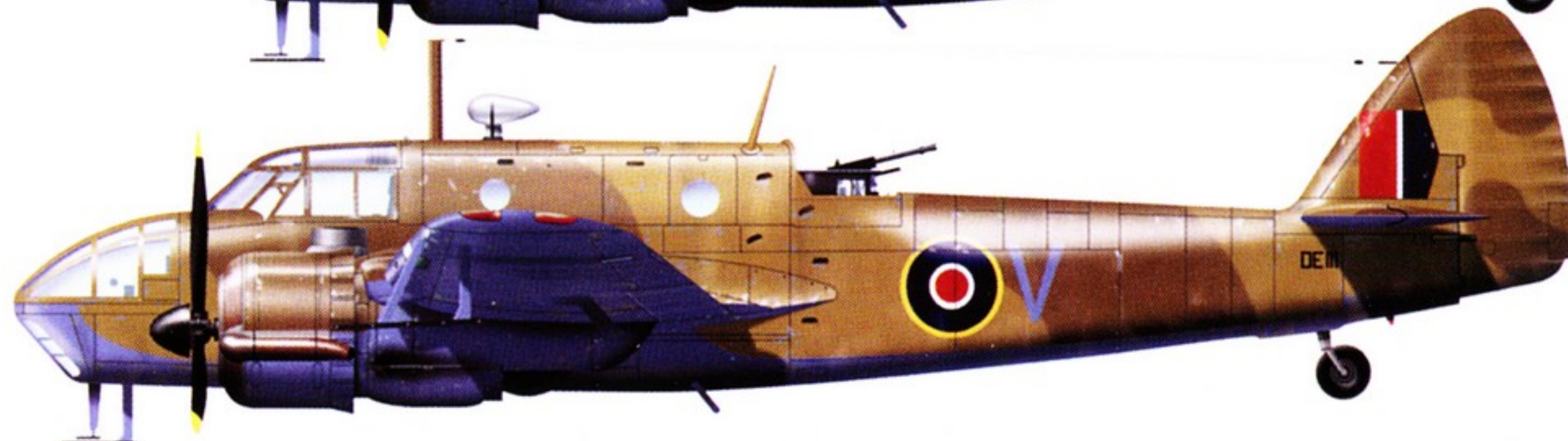
Бристоль «Бофорт» Mk.IIA DD896 G из 39-й эскадрильи, Луга, Мальта, ноябрь 1942 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - Azure Blue. Бортовой код - белый.



Бристоль «Бофорт» Mk.I N1011 R из 16-й эскадрильи южно-африканских ВВС, Ивато, Мадагаскар, октябрь 1942 года. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Dark Earth и Dark Green, нижние - Sky.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA EK979 35 из Ближневосточного центра переподготовки, Бильбейс, Египет, июль 1944 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Middle Stone и Dark Earth, нижние - Azure Blue. Бортовой номер белый, коки винтов красные.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA DE111 V из 39-й эскадрильи, Гуанаклис, Египет, конец 1942 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Middle Stone и Dark Earth, нижние - Azure Blue. Обратите внимание на отсутствие остекления турели и фильтры Воукс с улучшенной аэродинамикой - попытка увеличить дальность полета.

Бристоль «Бофорт» Mk.I X8931 L2 из 5-го OUT, Лонг-Кеш, Северная Ирландия, 1942 год. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Dark Earth и Dark Green, нижние - Sky.



Бристоль «Бофорт» Mk.I N1006 RO-B из 32-го OUT, Патрисия Бей, Канада, январь 1942 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - Sky. Бортовой номер цвета Medium Grey.



Бристоль «Бофорт» Mk.I N1113 D1 из 3-го OUT Берегового Командования, Чайвенор, Великобритания, июнь 1941 года. Камуфляж по схеме В: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - Sky.



Бристоль «Бофорт» Mk.I AW234 TU-Z из школы торпедоносцев в Кэстл Кеннеди, Шотландия, июнь 1942 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - Sky. Бортовые номера фальшивые - самолет участвовал в съемках фильма «Береговое Командование».



Бристоль «Бофорт» Mk.IA LR906 42 из 2-ой школы торпедоносцев в Кэстл Кеннеди, Шотландия, сентябрь 1943 года. Самолет полностью окрашен в белый цвет за исключением Extra Dark Sea Grey на верхних поверхностях. Бортовой номер цвета Dark Slate Grey.



Бристоль «Бофорт» Mk.IIA AW347 BX-S из 86-й эскадрильи, Скиттен, Шотландия, весна 1942 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - черные.



Бристоль «Бофорт» Mk.IIA AW350 AW-P из 42-й эскадрильи, Лейчарс, Шотландия, май 1942 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Extra Dark Sea Grey и Dark Slate Grey, нижние - черные.



Боевые подразделения RAAF		
Эскадрилья	Код	Модификация/Период эксплуатации
1 Squadron	NA	Mk.VIII: с 12.43 по 6.45
2 Squadron	KO	Mk.VIII: с 12.43 по 9.44
6 Squadron	FX	Mk.VA: с 7.44 по 8.44 Mk.VIII: с 8.43 по 1.46
7 Squadron	KT	Mk.VII: с 9.42 по 10.43 Mk.VA: с 12.42 по 2.43 Mk.VIII: с 2.43 по 12.45
8 Squadron	UV	Mk.VIII: с 3.43 по 2.46
13 Squadron	SF	Mk.VIII: с 8.43 по 5.44
14 Squadron	PN	Mk.VII: с 12.42 по 2.43 Mk.VA: с 12.42 по 9.43 Mk.VIII: с 2.43 по 11.45
15 Squadron	DD	Mk.VIII: с 1.44 по 11.45
21 Squadron	MJ	Mk.VIII: с 1.46 по 8.46
22 Squadron	DU	Mk.VIII: с ? по 10.45
30 Squadron	LY	Mk.VI: только 8.42 Mk.VIII: с 1.45 по 9.45
31 Squadron	EH	Mk.V: с 8.42 по 11.42 Mk.VI: с 8.42 по 10.42 Mk.VIII: с 12.44 по 10.45
32 Squadron	JM	Mk.VIII: с 3.43 по 11.45
36 Squadron	RE	Mk.V: с 3.46 по 6.46 Mk.IX: с 3.46 по 5.46
92 Squadron	OB	Mk.VIII: с 7.45 по 9.45
93 Squadron	SK	Mk.VIII: с 7.45 по 5.46
100 Squadron	QH	Mk.V: с 2.42 по 2.43 Mk.VI: с 5.42 по 2.44 Mk.VA: с 11.42 по 12.42 Mk.VIII: с 12.42 по 8.46 Mk.IX: с 3.46 по 5.46
Учебные подразделения RAAF		
Подразделение		Модификация/Период эксплуатации
Unit		
1 Operational Training Unit		Mk.V: с 4.42 по 5.45 Mk.VI: с 5.42 по 11.45 Mk.VII: с 9.42 по 7.46 Mk.VA: с 12.42 по 12.45 Mk.VIII: с 2.43 по 2.46
5 OTU		Mk.V: с 11.42 по 7.44 Mk.VI: с 1.43 по 3.44 Mk.VII: с 10.42 по 11.45 Mk.VA: с 4.44 по 2.46 Mk.VIII: с 3.43 по 7.44
6 OTU		Mk.V: с 7.43 по 4.44 Mk.VI: с 7.43 по 4.44 Mk.VII: с 7.43 по 7.44 Mk.VIII: с 7.43 по 4.44

Другими австралийскими пользователями «Бофортов» были: No. 111 Air Sea Rescue Flight, №№ 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 и 11 Communications Units, №№ 9, 10 и 12 Local Air Supply Units, Central Gunnery School (три самолета, с 7.42 по 12.45), Base Torpedo Unit (четыре машины с 5.42 по 11.44), Central Flying School, No. 1 Aircraft Depot (много самолетов разных модификаций с 3.42 по 12.46), No. 1 AD Special Duties and Performance Flight, No. 1 AD Aircraft Performance Unit, No. 1 AD Aircraft Research and Development Unit, No. 1 AD Ferry Flight, No. 1 AD Trials and Ferrying Squadron, No. 1 AD Test Pilots Training Flight, No. 1 AD Armament School, Air Armament and Gas School, Chemical Research Unit, Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation (1946), Target Towing and Special Duties Flight (1947) и Station Headquarters Richmond.

Подразделение	Код	Модификация/Период эксплуатации
Fleet Air Arm		
728 Squadron	M8A	Mk.IA: с 10.44 по 9.45
733 Squadron	C8A/C9A	Mk.IA: с 2.44 по 6.45
762 Squadron	L9/P1/HA3/FD6	Mk.IA: с 3.44 по 12.44 Mk.IIA: с 3.44 по 3.46
788 Squadron	-	Mk.IA: с ? 45 по 6.45
798 Squadron	L1	Mk.IA: с 10.43 по 3.44
Yeovilton Station Flight также использовал самолеты модификации Mk.IA		
RCAF		
149 Squadron	-	Mk.I: с 11.42 по 8.43
SAAF		
36 (Coastal)Flight		Mk.I: с 1.42 по 7.42
37 (C)Flight 16 Squadron	-	Mk.I: с 2.42 по 7.42
	-	Mk.I: с 9.42 по 11.42 + с 6.43 по 11.43 Mk.II: с 6.43 по 10.43 Mk.IIA: с 6.43 по 2.44 Mk.IA: с 6.43 по 1.44 Mk.I: с 7.42 по 9.42
20 Squadron		Mk.I: с 8.42 по 2.43
22 Squadron	-	Mk.I: с 7.42 по 10.43
23 Squadron	-	Mk.I: с 7.42 по 10.43
BBC Турции		
105th Torpedo and Recce Group		Mk.IA: с 2.44 по 1947 Mk.IIA: с 2.45 по 1950

доносца было столь внезапным, что немецкие зенитчики не сделали по нему ни одного выстрела.

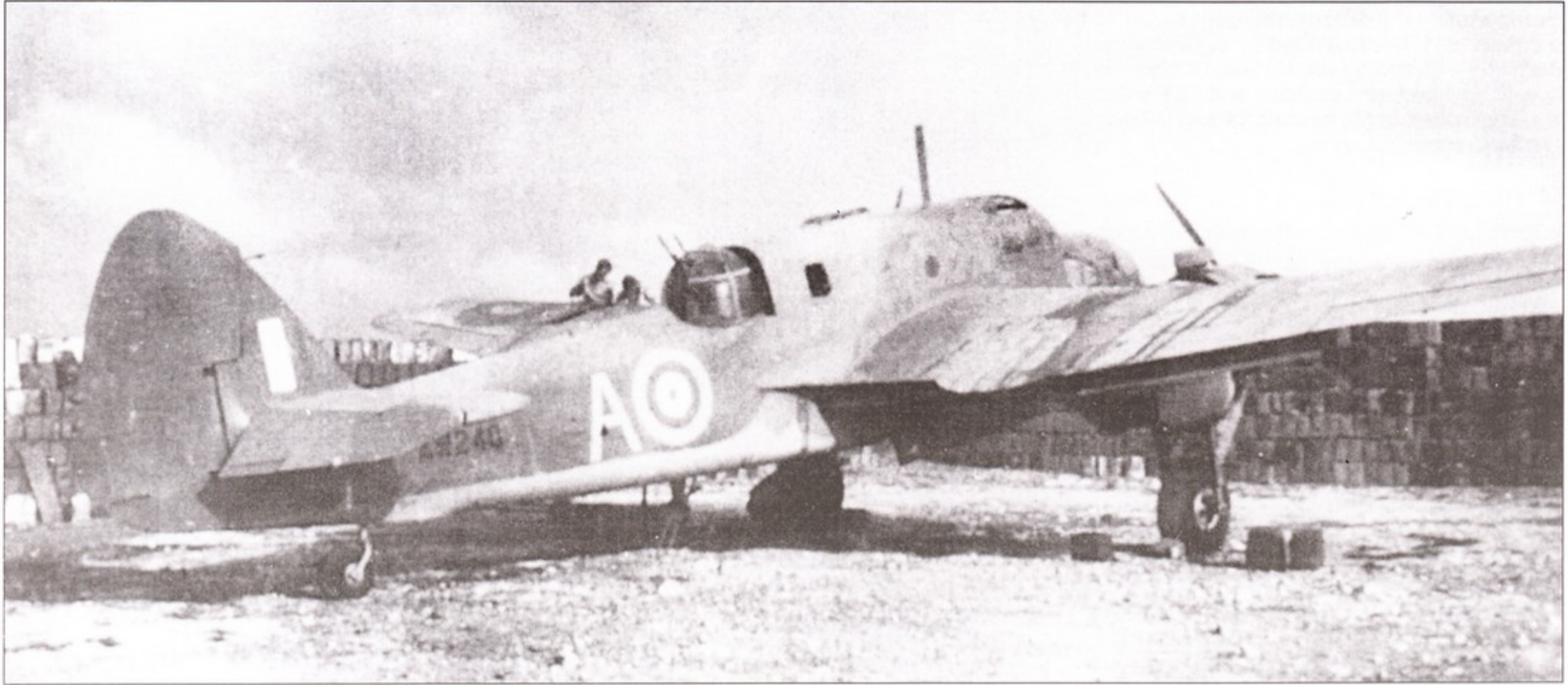
Средиземноморский ТВД и Цейлон

С самого начала кампании в Северной Африке командование сил Союзников просило перебросить туда «Бофорты», но проблемы с охлаждением моторов делали такой шаг рискованным, и следовал отказ. Необходимо было воспрепятствовать снабжению Африканского Корпуса Ромеля, что осуществлялось средиземноморскими конвоями. Однако имевшиеся у англичан на этом ТВД «Бленхеймы» и «Свордфиши» действовали неэффективно. Поэтому в 1941 году было принято решение перебросить некоторое количество «Бофортов» в Египет. И в сентябре в Вади-Натрун была сформирована 39-я эскадрилья, вооруженная этими самолетами.

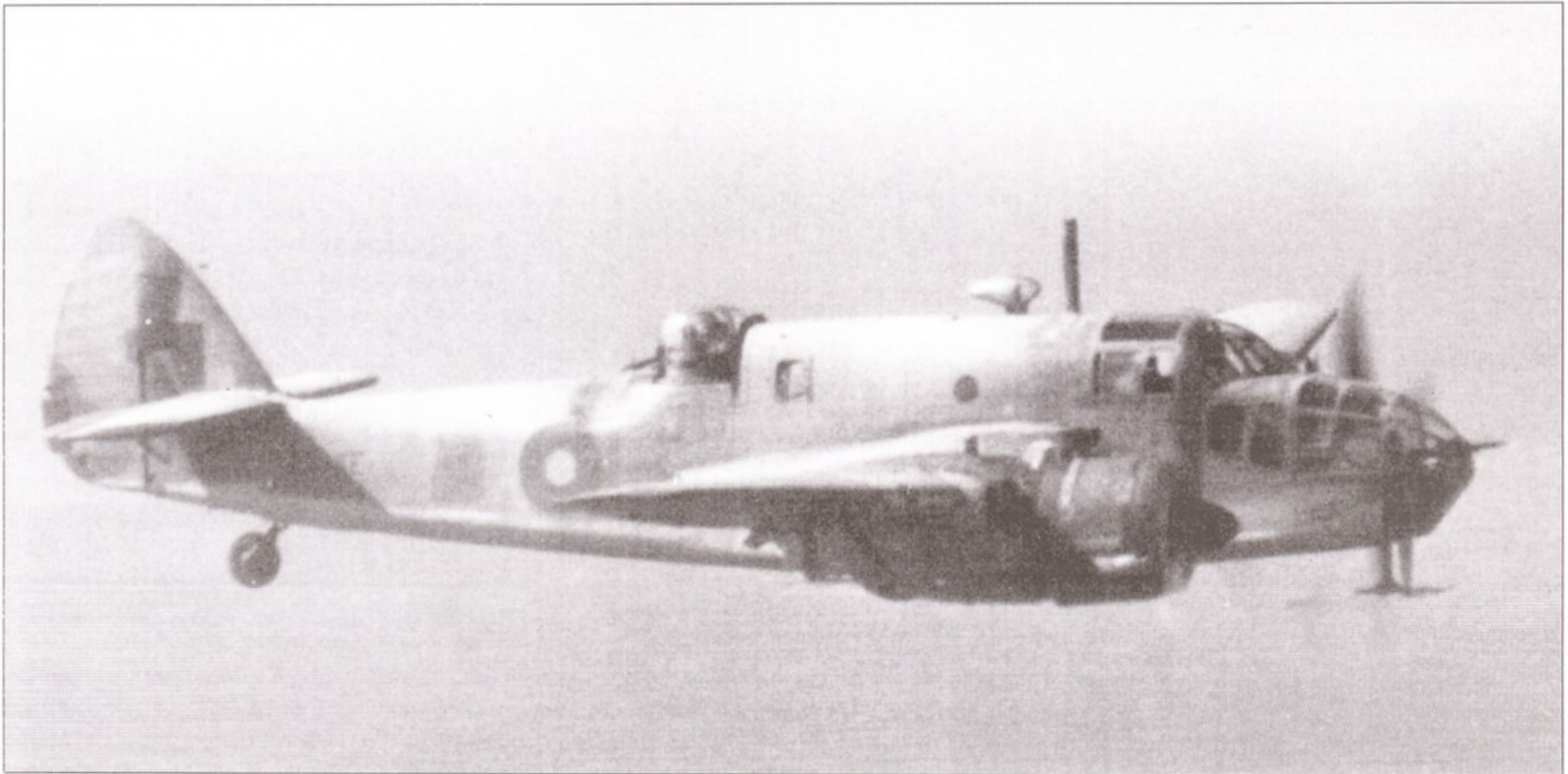
В середине 1942 года в связи с угрозой японского вторжения в Индию, было принято решение перебросить туда и на Средиземноморский ТВД все «Бофорты», имевшиеся в метрополии. Временно, до появления бомбардировщиков-торпедоносцев «Бьюфайтер», образовавшуюся в силах Берегового Командования брешь, должны были «заткнуть» старые торпедоносцы Хендли-Пейдж «Хемидан». Перелеты «Бофортов» через Гибралтар на Средиземное море и далее в Индию были опасным делом - не считая постоянных проблем с нехваткой топлива, на первом участке маршрута угрозу представляли вражеские истребители, а на втором пилотам предстояли посадки на плохо подготовленные аэродромы.

Появление «Бофортов» на Средиземноморском ТВД позволило Союзникам более эффективно вести борьбу с вражеским судостроением. В конце лета 1942 года ситуация вокруг Мальты была достаточно напряженной, чтобы разместить там «Бофорты», но обстановка быстро улучшалась и уже в сентябре 39-я эскадрилья стала постоянно базироваться в Луга. Последним новым подразделением «Бофортов» на этом ТВД стала 47-я эскадрилья, получившая большую часть экипажей из 42-й эскадрильи и самолеты из 39-й. Единственным крупным успехом этого подразделения стало потопление 26 октября 1942 года танкера «Prosperina» (4869 тонн) в 48 км от Тобруна - он был торпедирован DE120 пилот-офицера Р.В.Мэннинга. Значение этой победы было очень велико - на дно отправился «последний танкер Роммеля» и нехватка топлива стала огромной проблемой для германских сил в Северной Африке.

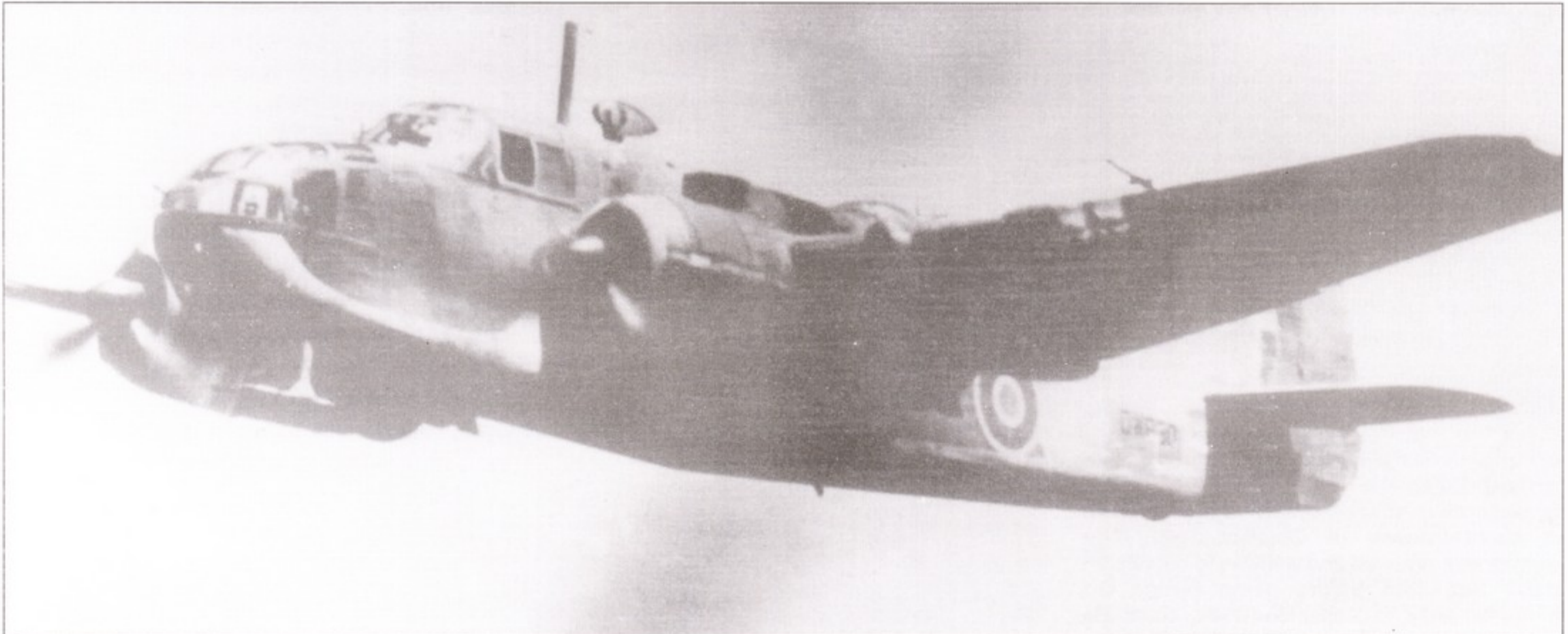
23 января 1942 года «Бофорты» 39-й эскадрильи, базировавшейся в Египте, совместно с торпедоносцами Фейри «Альбакор» 826-й эскадрильи Королевских ВМС (FAA) потопили в Средиземном море лайнер «Victoria» (13089 тонн). До капитуляции Италии в сентябре 1943 года 39-я эскадрилья одержала следующие крупные победы: 30 августа 1942 года - транспорт «Sananlrea»



«Бофорт» AW240 А из 39-й эскадрильи, начало 1942 года. Самолет пропал без вести 2 июля 1942 года, в время боевого вылета с Мальты.



DX157 - «Бофорт» Mk.IA - был сфотографирован 5 мая 1944 года.



«Бофорт» Mk.IA DW830 из 47-й эскадрильи, 1943 год. Позднее этот самолет передали южно-африканским ВВС.



«Бомбардировщик» Mk.IA X8931 L2 из 3-го ОТУ. Позднее машина служила в 5-м ОУТ и была списана 31 января 1946 года. Обратите внимание на подфюзеляжную турель - пулемет развернут стволom вперед.



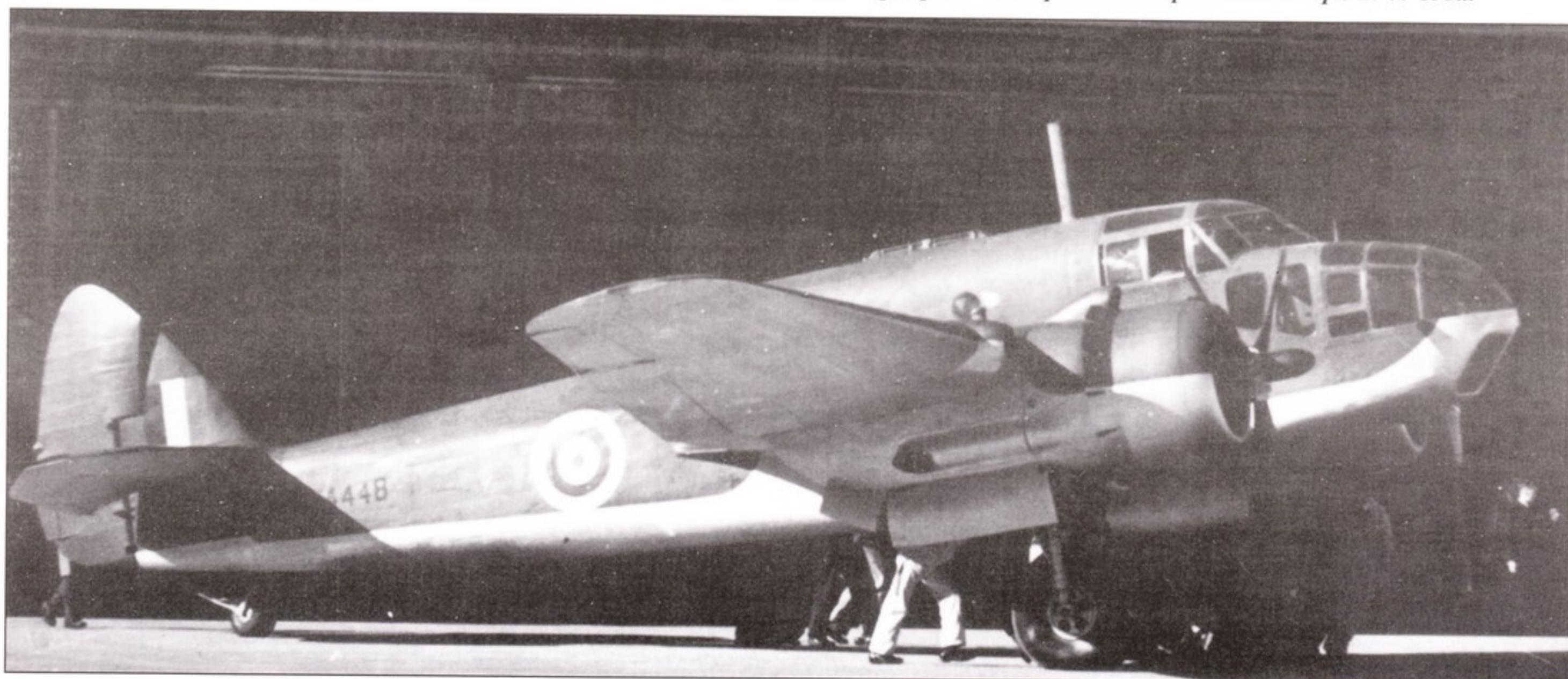
«Бомбардировщик» Mk.II DD942 H из 39-й эскадрильи, Протвилль, Тунис, июнь 1943 года.



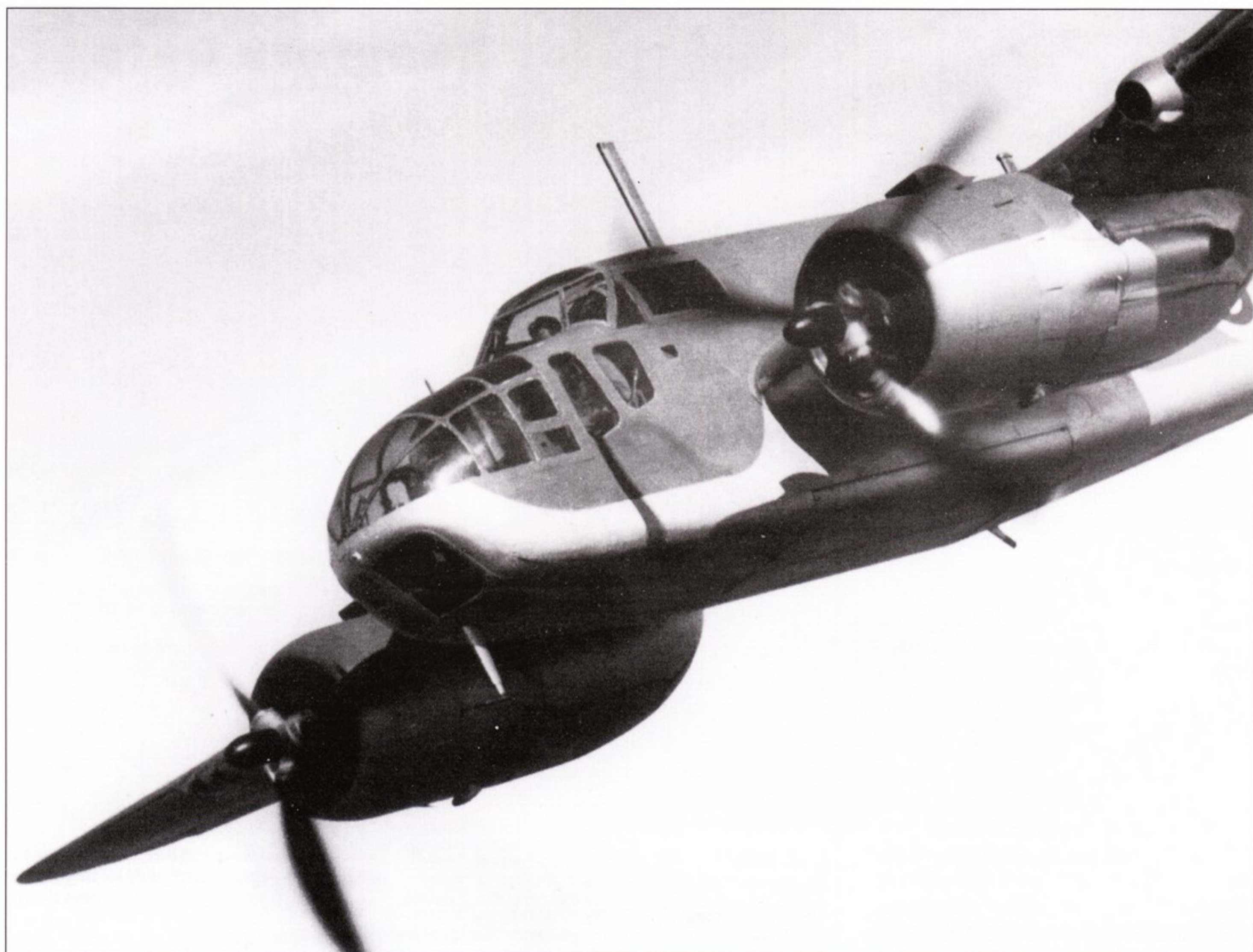
«Бофорт» Mk.II из 39-й эскадрильи летит над Мальтой. Под крылом самолета подвешены мелкокалиберные бомбы.



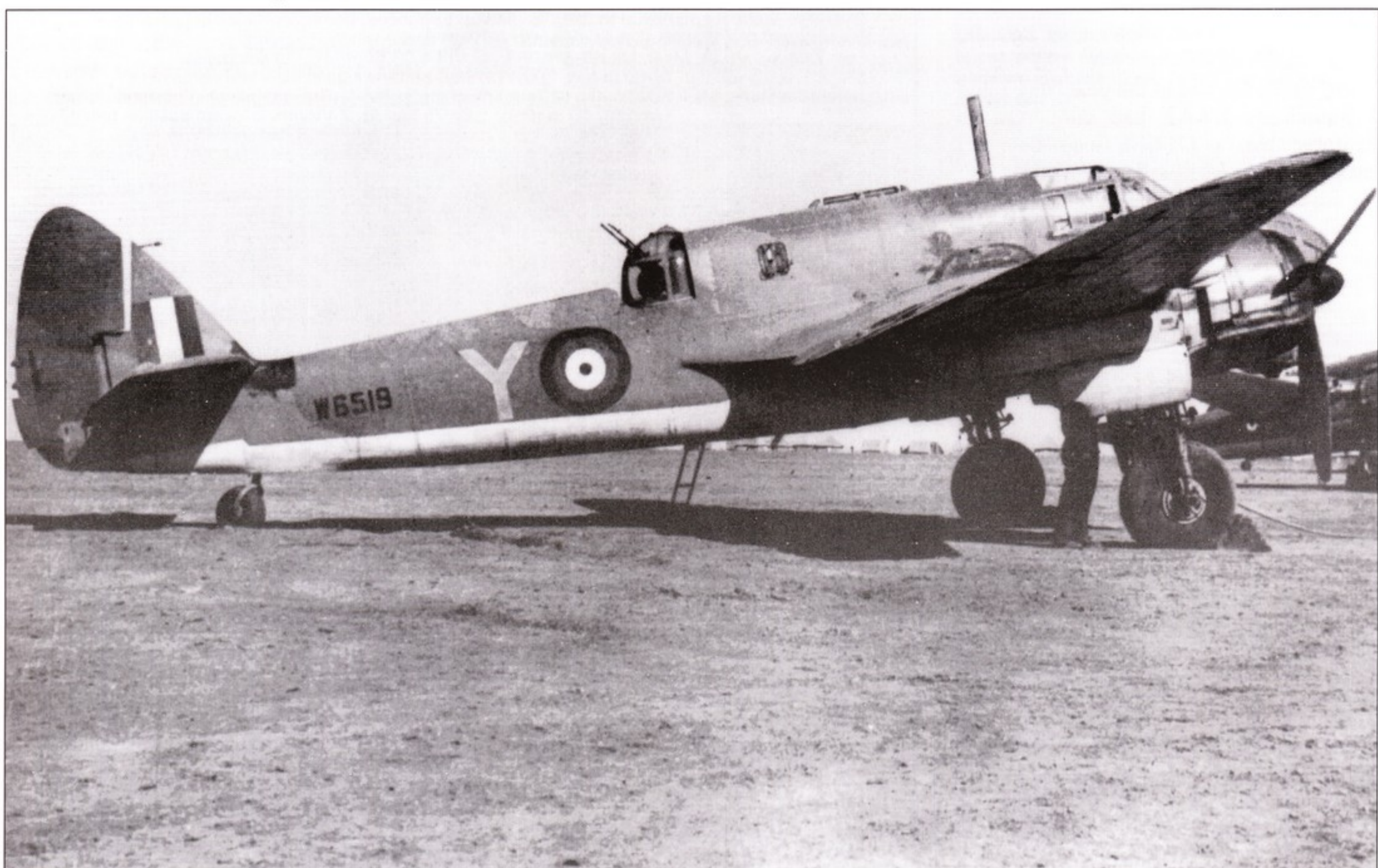
«Бофорт» N1154 MW-B из состава 217-й эскадрильи пропал в ходе бомбардировочного рейда на Брест 7 декабря 1940 года.



Первым австралийским «Бофортом» был Mk.I L4448, доставленный из Англии в 1940 году. Самолет сфотографирован в Маскоте в мае 1941 года.



В полете «Бофорт» Mk.II T9540 - первая из австралийских машин, собранная из присланных фирмой Бристоль комплектов. Хорошо видны гондолы с моторами «Твин Уосп».



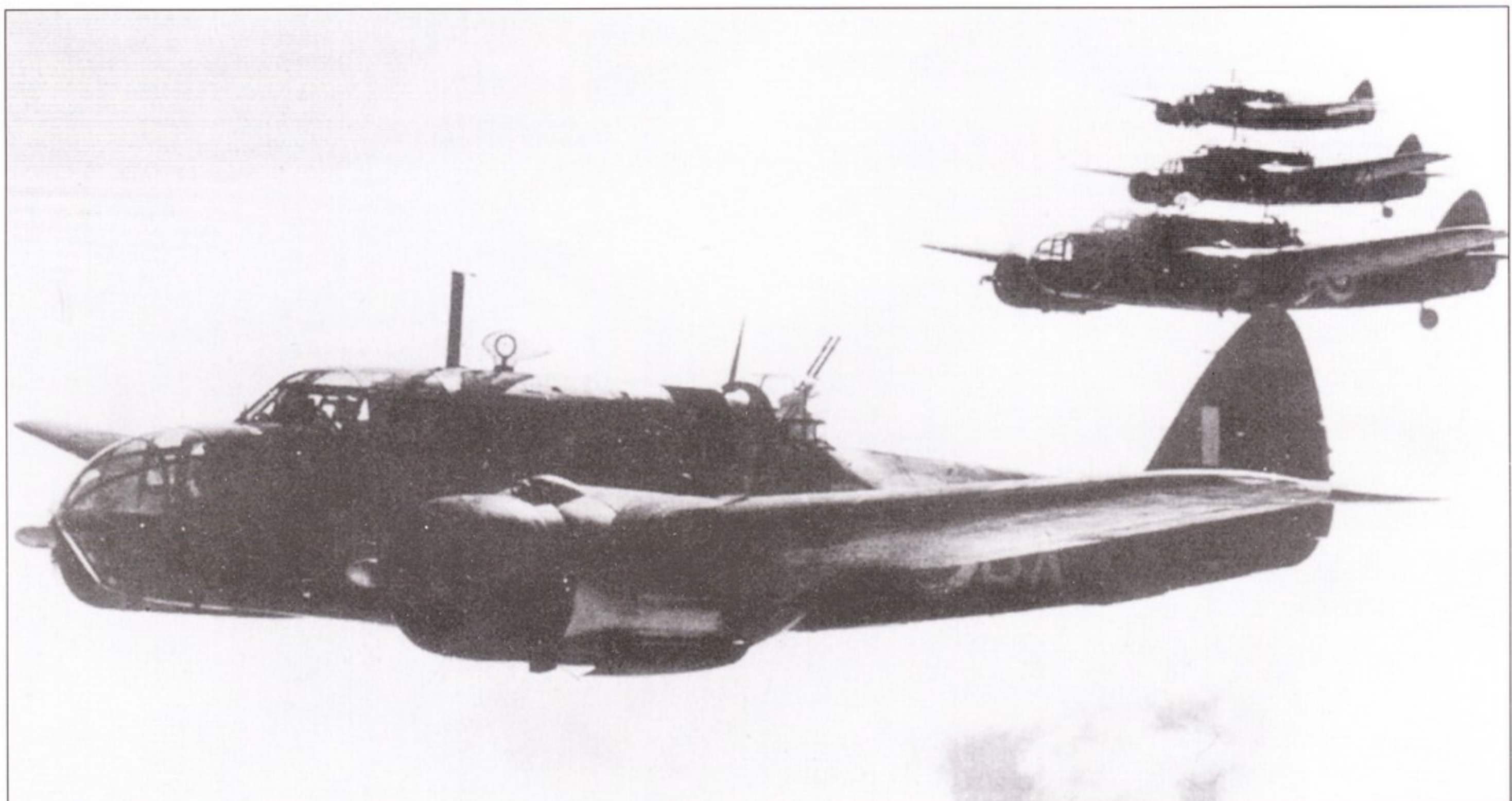
«Бофорт» Mk.I W6519 Y 39-й эскадрильи был списан после грубой посадки Бу-Амуде 22 марта 1942 года.



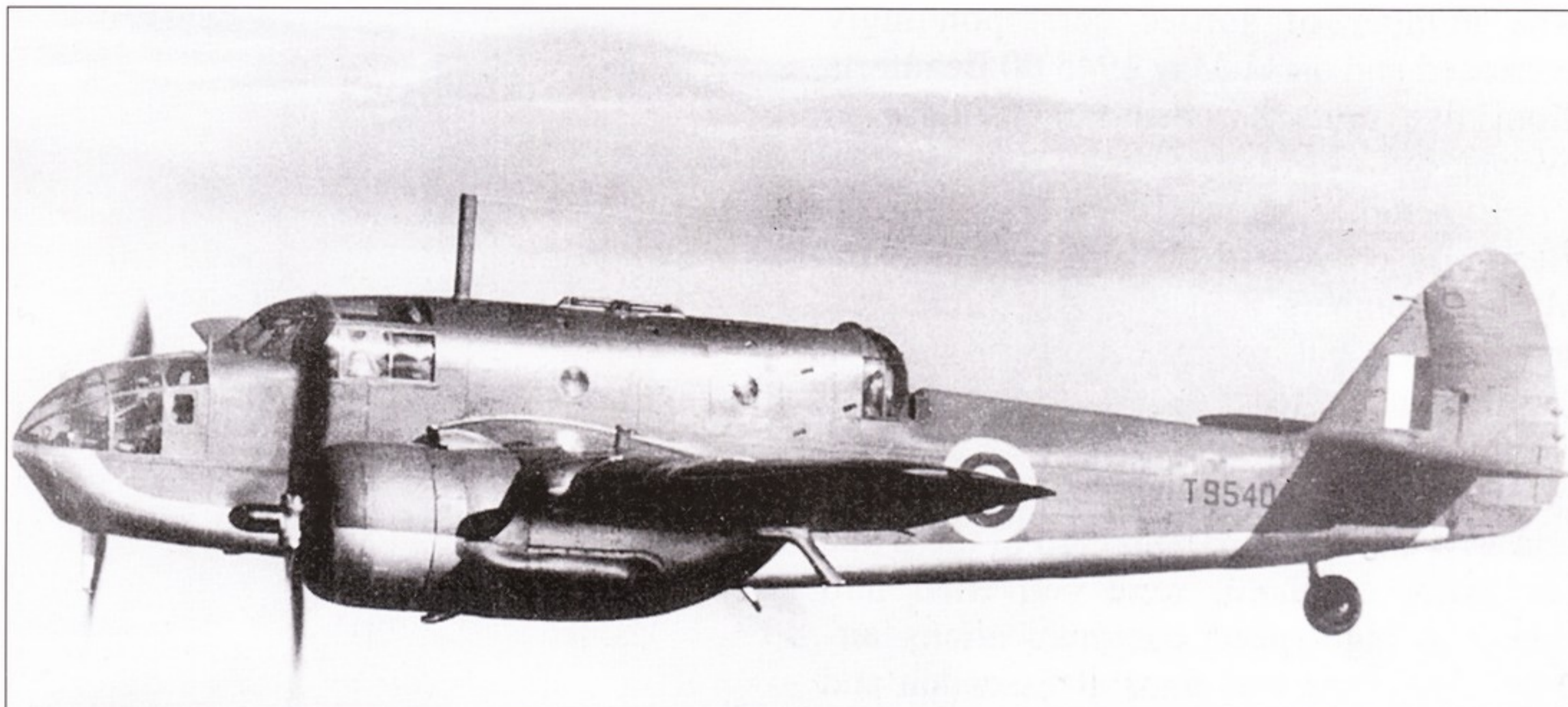
«Бофорт» AW243 AW-O пропал без вести у побережья Норвегии 11 декабря 1941 года, вскоре после того, как был сделан этот снимок. Обратите внимание на турели и большое количество антенн на фюзеляже.



«Бофорт» Mk.I DD995 T 217-й эскадрильи после вынужденной посадки в Сиди-Бирани в канун Нового 1942 года.



Группа «Бофорт» Mk.II из состава 86-й эскадрильи.



«Бофорт» T9540 позднее стал в RAAF A9-1 и был списан 8 августа 1949 года.

(5077 тонн), 21 января 1943 года - танкер «Saturno» (5022 тонны), 21 февраля - танкер «Thorsheimer» (9955 тонн) и 12 марта - танкер «Sterope» (10496 тонн).

217-я эскадрилья дебютировала на Средиземноморском ТВД торпедированием в Ионическом море 15 июня 1942 года итальянского тяжелого крейсера «Trento» (10511 тонн), который стал жертвой «Бофорта» DD958 флайт-офицера А. Эдриджа, а затем был добит английской субмариной «Umbra». Затем были потоплены два транспорта: «Reichenfels» (1144 тонны) - 21 июня и «Vattor Pisani» (6339 тонн) - 24 июля. В число побед 86-й эскадрильи входили танкеры «Rosolino Pilo» (7751 тонна), торпедированный 17 августа 1942 года, и «Poza Rica» (7751 тонна), потопленный четыре дня спустя.

Большинство из упомянутых судов обеспечивали снабжение армии Роммеля и следовали в составе хорошо защищенных

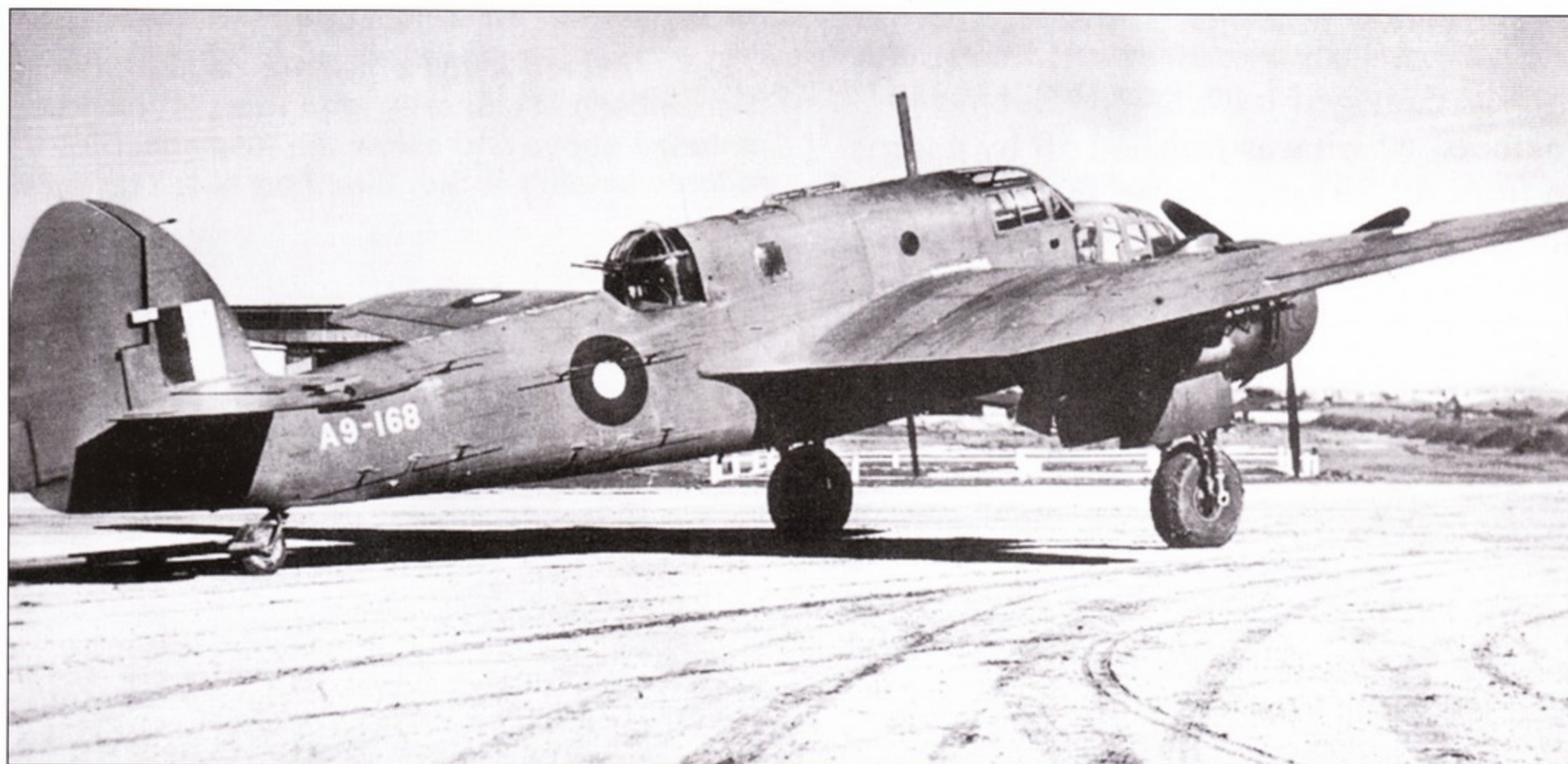
конвоев, так что потери «Бофортов» в ходе этих атак были очень высокими. К примеру, когда 217-я эскадрилья собиралась перебросить на Цейлон, оказалось, что она потеряла все свои самолеты. Последней жертвой «Бофортов» стал вспомогательный корабль итальянских ВМС «Aguino» (5079 тонн), торпедированный 24 апреля 1943 года к западу от Мареттимо DD906 из 39-й эскадрильи.

Первым «Бофортом» на Цейлоне стала машина с серийным номером L9894, прибывшая на остров 28 апреля 1942 года. Но нахождение «Бофортов» в этом регионе было напрасным - за два года службы они не обнаружили ни одного японского корабля. Самолеты в основном занимались разведкой и патрулированием, а также прикрывали конвои Союзников. Последний официальный боевой вылет «Бофортов» RAF состоялся 15 июля 1944 года, его выполнили самолеты 217 эскадрильи, которая остава-

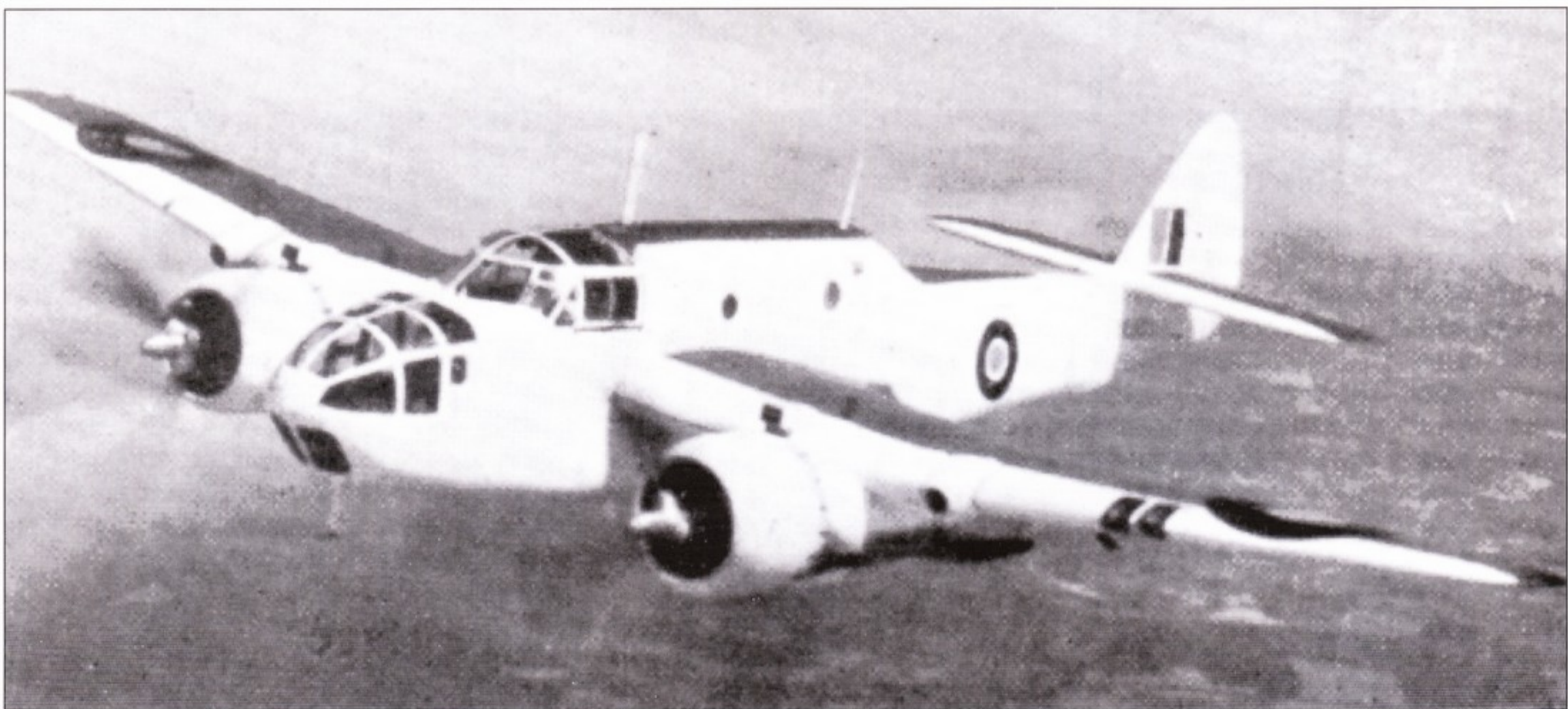
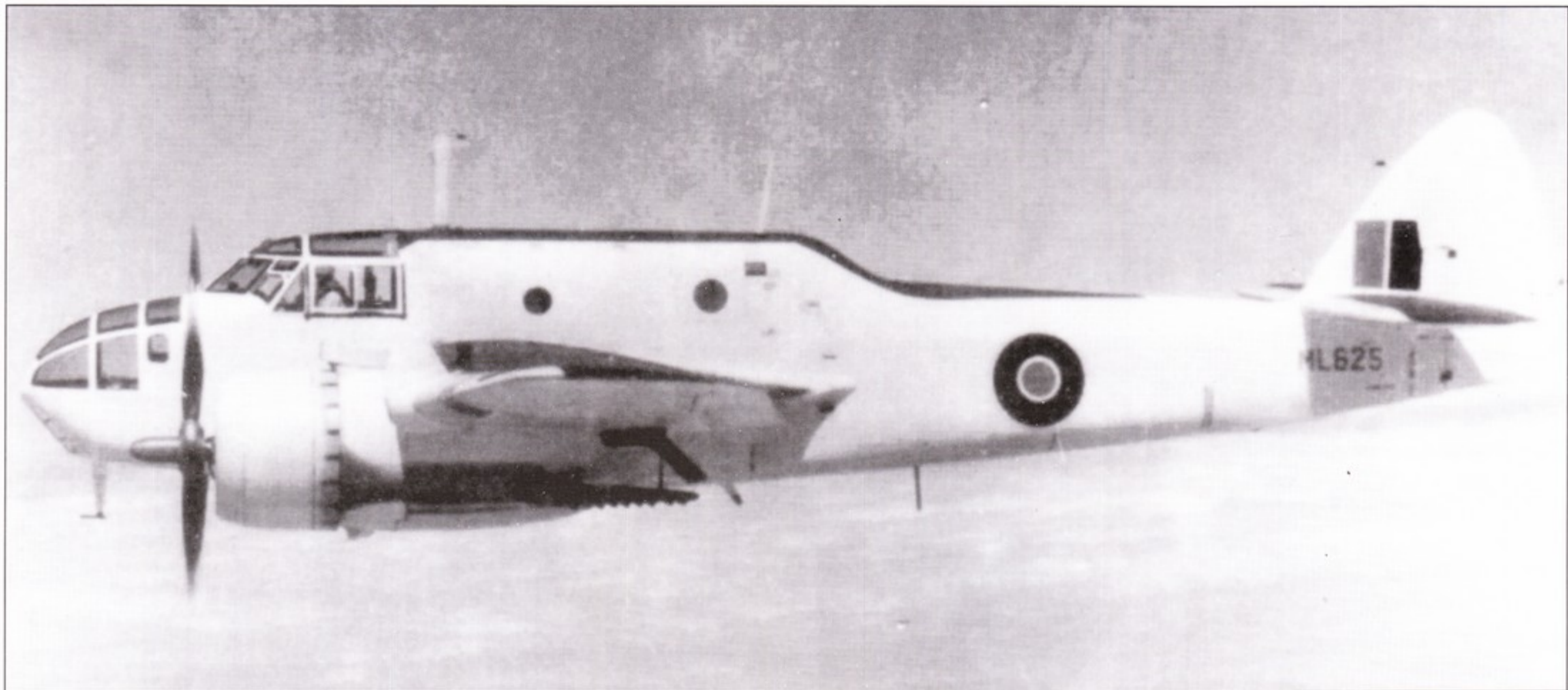
лась на боевом дежурстве вплоть до 10 сентября. К концу войны «Бофорты» в Британии состояли на вооружении только 51 и 54 ОТИ, двух летных школ и 1-го подразделения перегонщиков.

Новые модификации

Когда «Бофорт» был запущен в серийное производство и стал поступать на вооружение подразделений RAF, мотор «Тaurus» все ещё был недоведенным и имел низкую надежность. Фактически, не будь Блэкберн «Бота» ещё худшим самолетом, выпуск «Бофортов» прекратили бы на ранней стадии. Очень часто ломались шатуны, что приводило к разрушению двигателя и вынужденной посадке. Но, учитывая характер применения «Бофортов», зачастую это случалось на малой высоте и заканчивалось катастрофой. Уже в 1942 году Министерству Авиации было ясно, что машина едва соот-



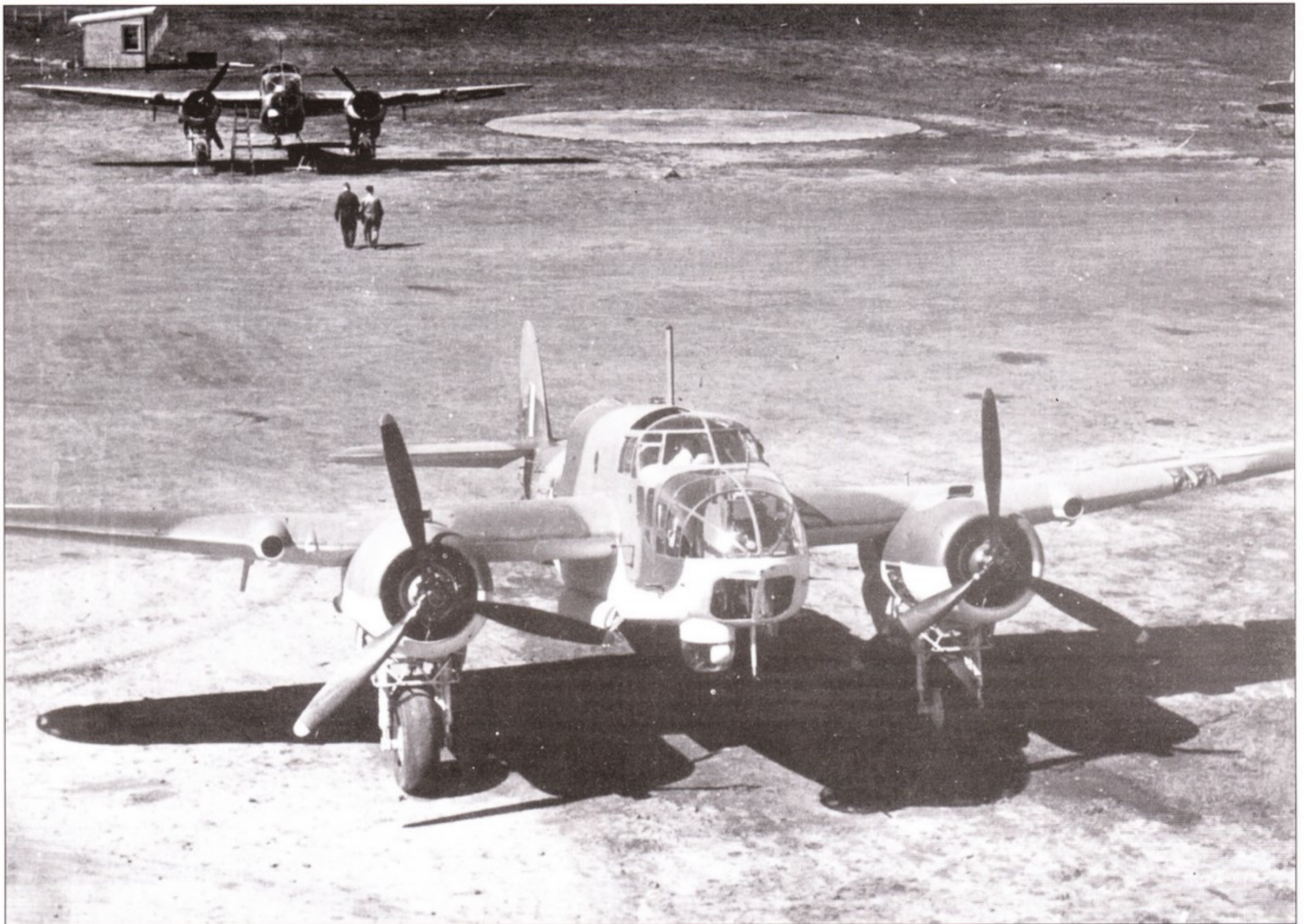
Этот «Бофорт» Mk.V A A9-168 демонстрирует расположение опознавательных знаков на австралийских машинах.



Эти снимки учебного «Бофорта» Mk.II ML625 были сделаны для альбома распознавания типов самолетов и на них хорошо виден обтекатель, установленный на месте задней турели. В мае 1945 года эта машина была передана авиации Королевских ВМС.



«Бофорт» Mk.II DD906 C из 39-й эскадрильи базировавшейся в Луга во время дневного вылета, март или апрель 1943 года.



На этом снимке «Бофорта» Mk.VII RAAF хорошо заметно эксцентричное расположение подфюзеляжной дистанционно-управляемой турели.

ветствует эксплуатационным требованиям, а к концу 1943 года она уже полностью устарела. Тем не менее, выпуск «Бофортов» продолжался до конца 1944 года.

Учитывая недоведенность «Тауруса», стали искать более надежный двигатель и выбор в конечном итоге пал на американский мотор Пратт-Уитни «Твин Уосп», имевший большую мощность. Конструкторы Бристоль сконцентрировали усилия на создании мотора «Геркулес», предназначенного для тяжелых бомбардировщиков, не уделяя доводке «Тауруса» достаточного внимания. В качестве альтернативы рассматривалась также установка на самолет рядного мотора Ролл-Ройс «Мерлин» XX. «Бофорт» Gr.Mk.I N110 был построен без силовой установки, специально чтобы стать стендом для отработки моторов и, в конечном счете, на него установили два «Твин Уоспа» S3C4G мощностью по 1200 л.с. (вместо 1130 л.с. у «Тауруса»). В таком виде самолет стал прототипом для модификации «Бофорт» Gr.Mk.II и совершил первый полет 9 ноября 1940 года. Параллельно с ним создавался австралийский вариант Mk.II - L4448. Согласно отчету A&AEE от 25 ноября 1941 года, № 110 при весе 9526 развивал с турбонагнетателем HS - 418 км/ч на высоте 4572 м и 407 км/ч на высоте 5486 м.

Модификация Gr.Mk.III с моторами «Мерлин» XX так и не была построена. Согласно расчетам, даже с установкой в консолях крыла топливных баков от «Бью-

файтера» Mk.II дальность полета уменьшалась на 65 км и, кроме того, двигатели с жидкостным охлаждением были более уязвимыми к боевым повреждениям. Предполагалось, что оснащенный «Мерлинами» «Бофорт» будет способен развивать максимальную скорость 508 км/ч на высоте 6096 м. Один серийный самолет, W6518, передали Роллс-Ройс для проведения такой модификации, но никаких работ на нем не проводилось.

Позднее недолго обсуждалась возможность создания «скоростного» «Бофорта» с моторами Бристоль «Геркулес», способного развивать на большой высоте скорость 486 км/ч.

Первый серийный «Бофорт» Mk.II, AW244, поднялся в воздух 17 августа 1941 года, но первые десять машин были выпущены без радара ASV. К тому времени прекратились поставки турелей, которые использовались в самолетах первоначально, и их пришлось заменить турелями от «Бленхейма» с парой 7,7-мм пулеметов Браунинг. Замена оборонительного вооружения, а также усиление конструкции планера, введенные в серии, начиная с машины AW335, привели к появлению двух новых модификаций - IA и IIA. Многие самолеты модификации Mk.I в тот период получили несколько усовершенствованные моторы «Таурус» XII. Кроме того, в конце 1943 года стали устанавливать воздушные тормоза, которые позволяли «Бофорту» осуществлять пикирование на высокой скорости, но они оказались ненадежными в эксплу-

атации и в частях их фиксировали в убранном положении.

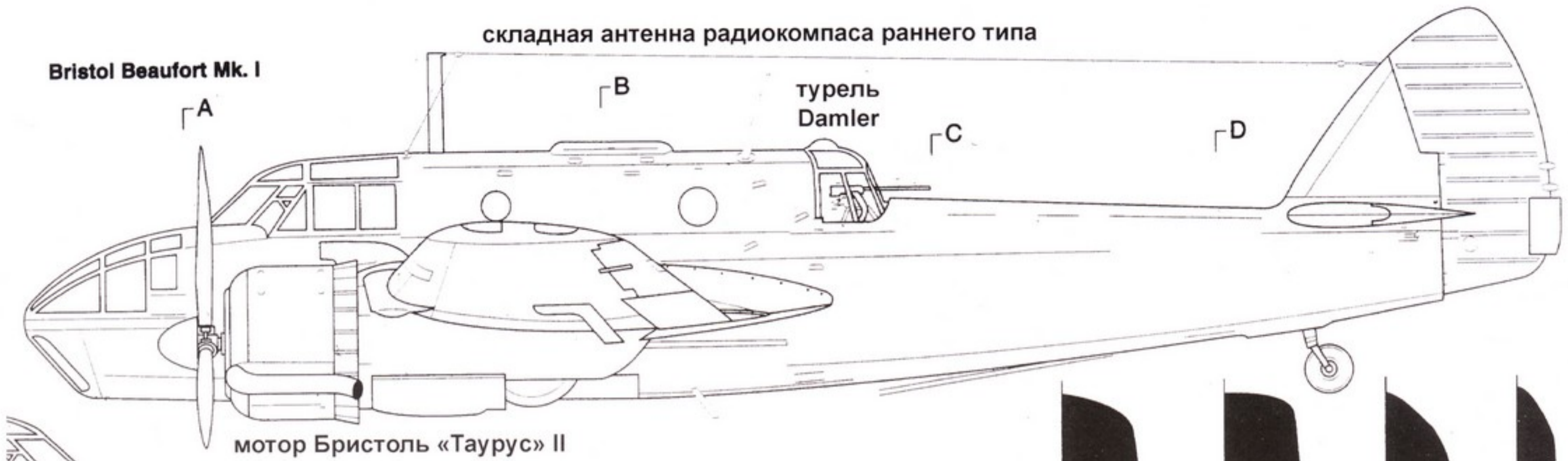
В то же время, чтобы удержать увеличивающийся вес «Бофортов» на приемлемом уровне, с самолетов снимали часть оборудования: радар, часть бронезащиты топливных баков и даже носовые пулеметы.

Моторы «Твин Уосп» имели полностью флюгируемые винты, что значительно улучшало характеристики «Бофорта» при полете на одном двигателе, и были гораздо надежнее «Таурусов». Однако большей любовью у экипажей пользовались старые Mk.I, особенно оснащенные доработанными «Таурусами» XII, которые были самыми быстрыми и маневренными среди всех «Бофортов». «Твин Уоспы» оказались идеально подходящими для самолетов, действовавших на Ближнем и Дальнем Востоке, поскольку они хорошо работали в горячем воздухе и обеспечивали большую дальность полета. Первым серийным «Бофортом» Mk.II, попавшим в строевую часть, стал AW252, прибывший в 217-ю эскадрилью 28 октября 1941 года. 25 ноября он отправился в первый боевой вылет.

Предложение о создании следующей модификации «Бофорта», Mk.IV, было сделано чиновникам Министерства Авиации 9 мая 1941 года. Самолет должен был получить новую турель с четырьмя пулеметами - по расчетам Бристоль это нововведение лишь незначительно сказывалось на летных характеристиках машины, но её взлетный

складная антенна радиоконпаса раннего типа

Bristol Beaufort Mk. I

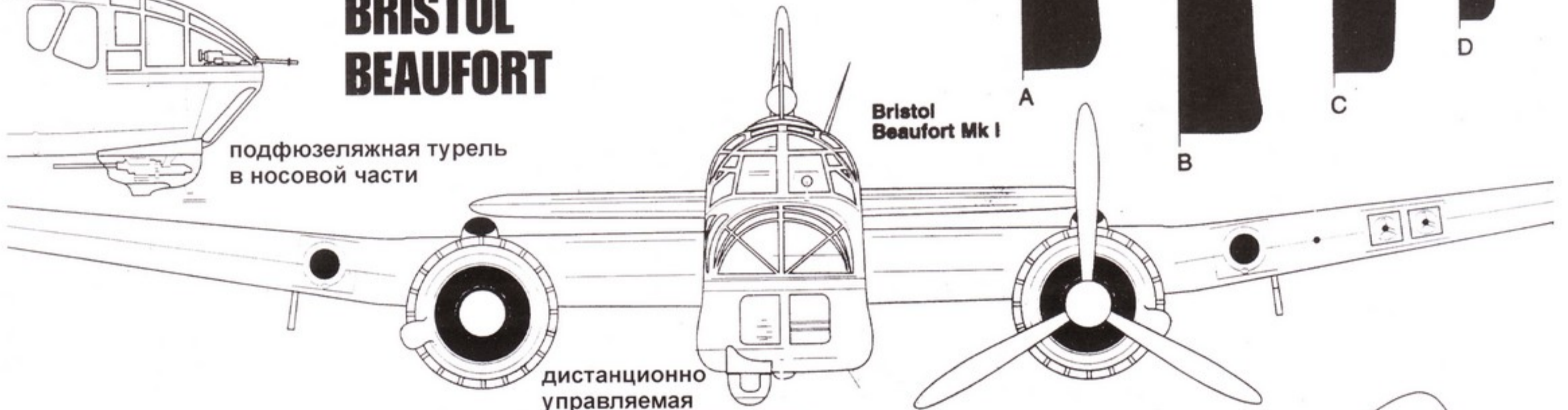


мотор Бристоль «Тaurus» II

BRISTOL BEAUFORT



подфюзеляжная турель в носовой части



Bristol Beaufort Mk I

дистанционно управляемая подфюзеляжная турель

Bristol Beaufort Mk. IA

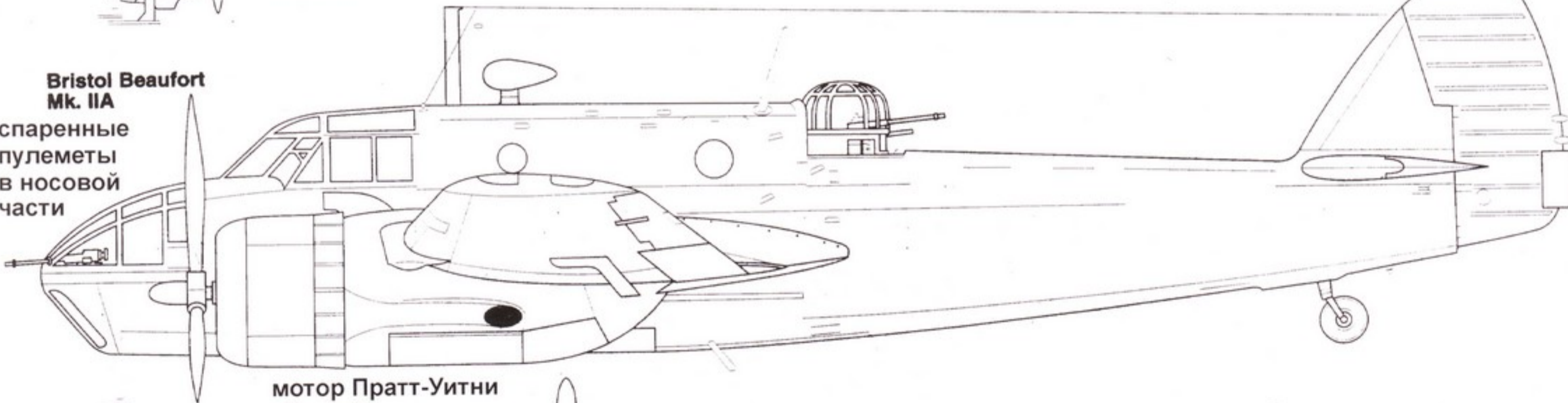


антенна радиоконпаса в каплеобразном обтекателе

турель Бристоль

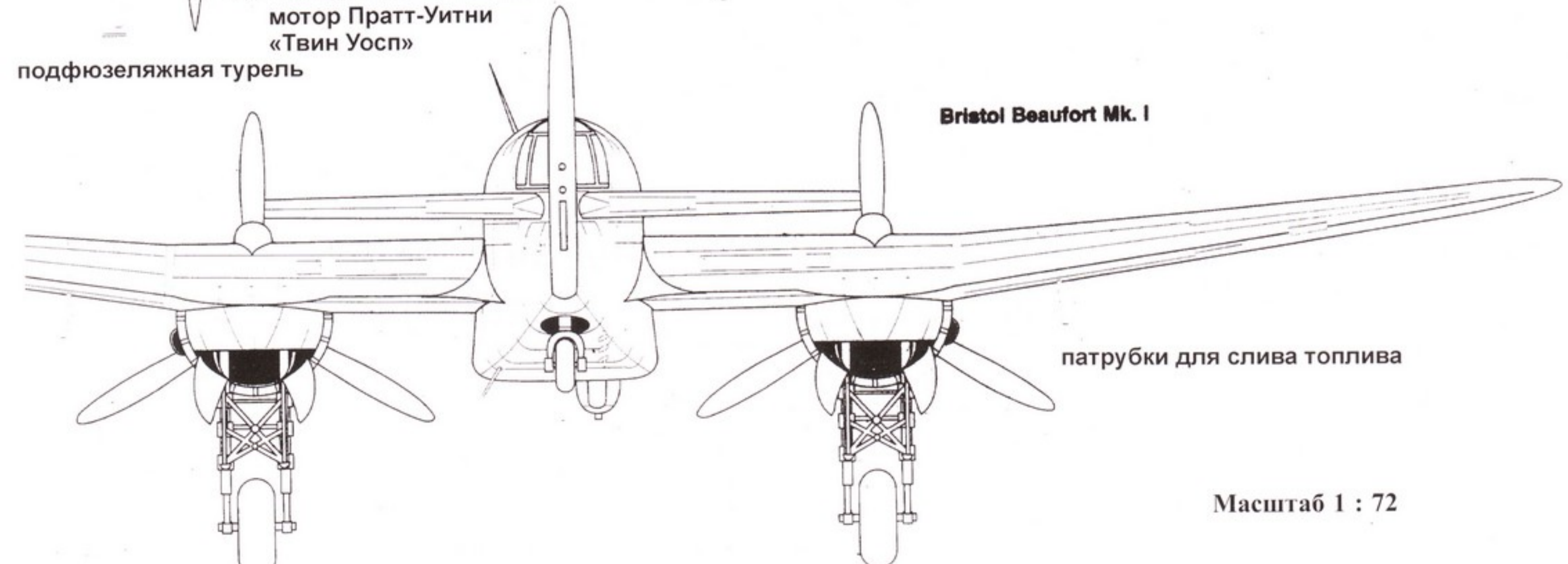
Bristol Beaufort Mk. IIA

спаренные пулеметы в носовой части



мотор Пратт-Уитни «Твин Уосп»

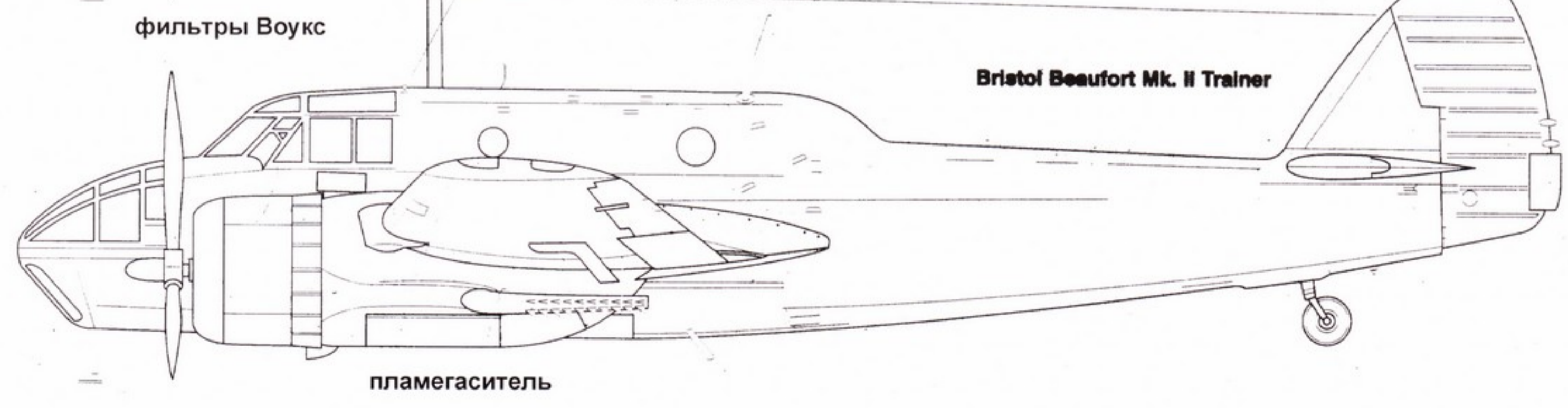
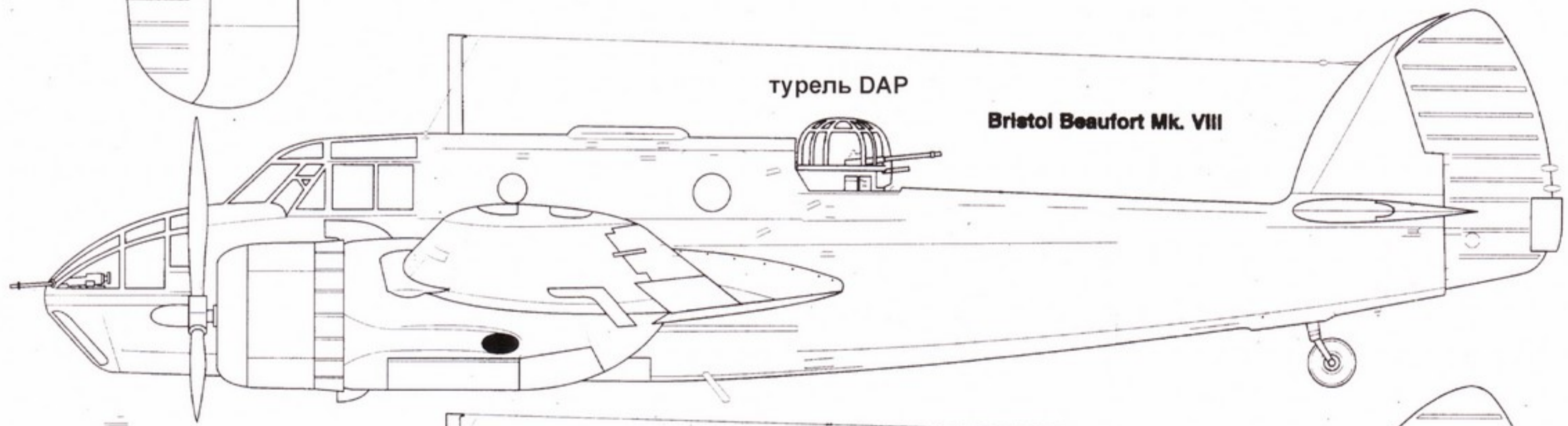
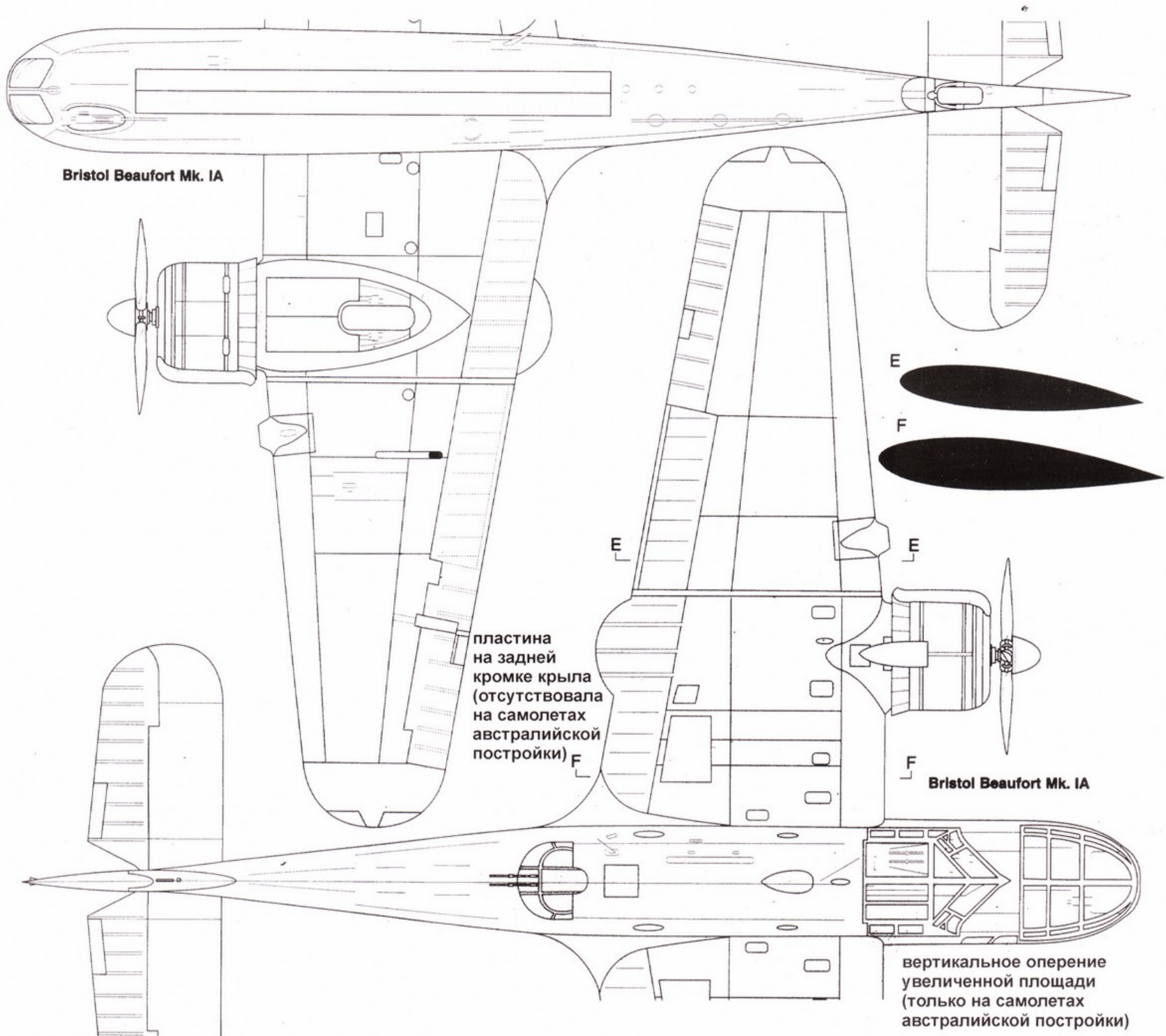
подфюзеляжная турель



Bristol Beaufort Mk. I

патрубки для слива топлива

Масштаб 1 : 72



1. Правый навигационный огонь.
2. Габаритный огонь.
3. Танцевая обшивка правого элерона.
4. Триммер элерона.
5. Тяга управления элеронами.
6. Антенна радиолокатора ASV Mk II на правом борту.
7. Воздухозаборник масляного радиатора.
8. Правый внешний топливный бак.
9. Пневматические воздушные тормоза (на отдельных самолетах) открыты.
10. Привод воздушных тормозов.
11. Гидросистема выпуска щитков.

12. Правый отсек шасси.
13. Внутренний топливный бак.
14. Топливные краны.
15. Воздухозаборник карбюратора.
16. Моторама.
17. Жалюзи выпуска воздуха.
18. «Таурус VI» фирмы «Бристоль» 14-цилиндровый звездообразный двигатель с трубчатыми клапанами.
19. Радиолокатор двигателя.
20. Кольцо выхлопного коллектора.
21. Трехлопастной винт «де Хвилленда».
22. Кок винта.
23. Спаренные носовые пулеметы «Викерс» калибра 7,7 мм.

24. Воздухопроницаемое уплотнение пулеметной амбразуры.
25. Пулеметные диски.
26. Иллюминатор бомбардировочного прицела.
27. Бомбардировочный прицел.
28. Трубка Пито.
29. Носовая антенна радиолокатора ASV Mk II.
30. Каркас носовой части.
31. Вычислитель поправок и бомбардировочному прицелу.
32. Стол штурмана.
33. Остекление носовой части.
34. Шкаф для карт.
35. Приборная панель штурмана.

36. Передняя часть выемки для размещения лопутопленной торпеды.
37. Пedaли управления рулем направления.
38. Приборная панель пилота.
39. Панели лобового стекла.
40. Прицел штурмана.
41. Штурвальная колонка.
42. Компас.
43. Пол кабины пилота.
44. Контроллер автопилота.
45. Тяга управления.
46. Створки бомбоотсека.
47. Рычаг регулировки кресла.
48. Кресло пилота.
49. Воздуховод теплого воздуха.
50. Ремни безопасности.
51. Кресло штурмана.
52. Бронешита пилота.

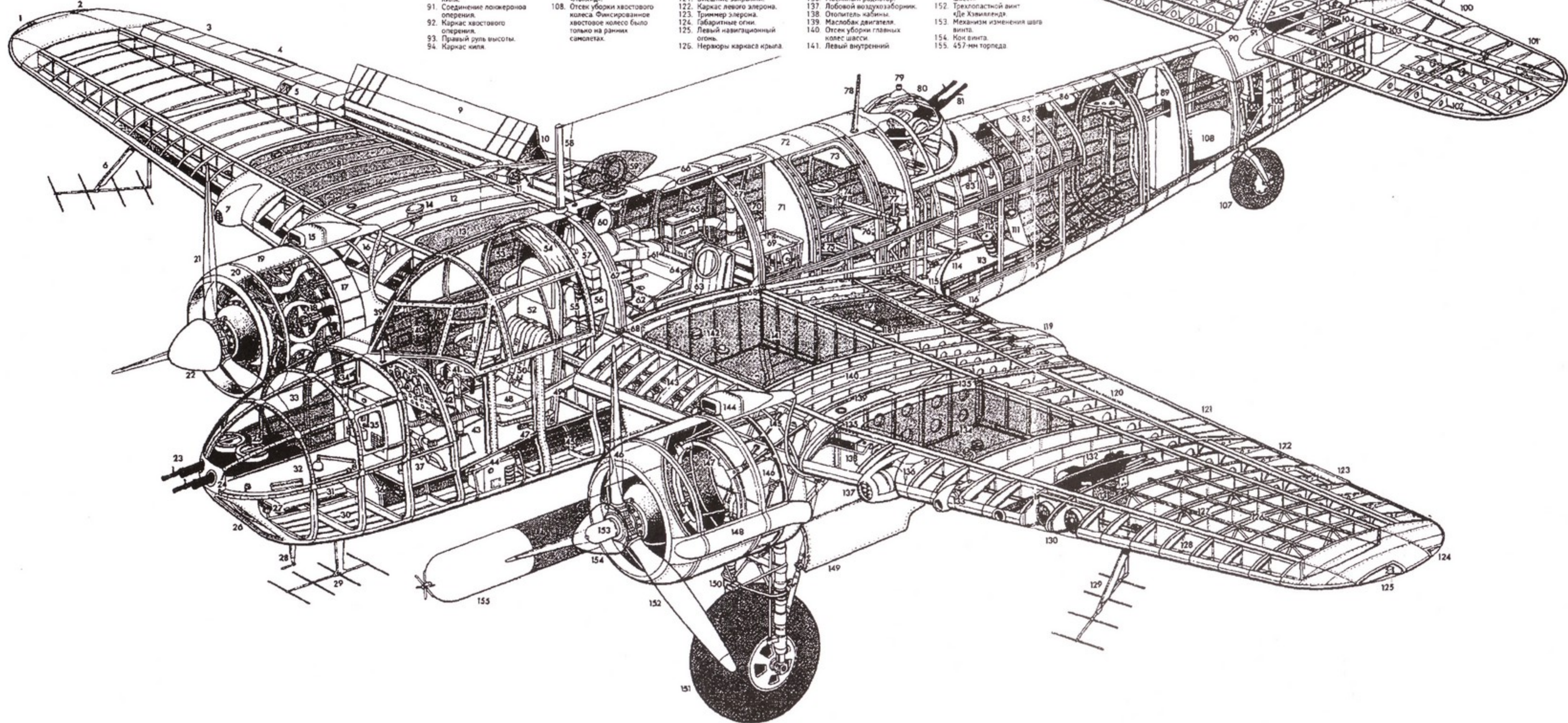
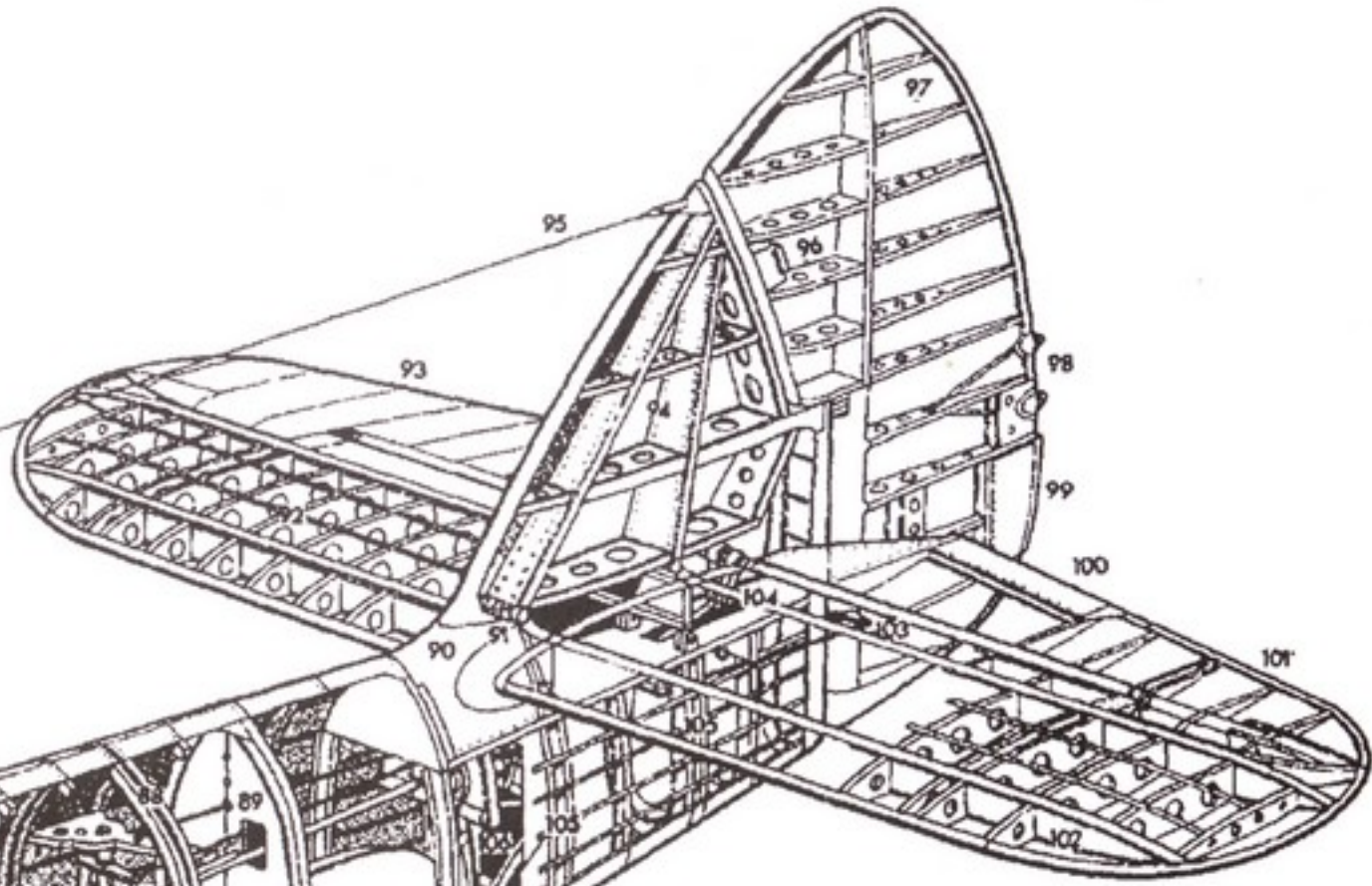
53. Аварийный люк в крыше кабины экипажа.
54. Противосопенные шторки.
55. Парашютный ящик.
56. Радиопаратура.
57. Бак жидкости для гидросистемы.
58. Антенная мачта.
59. Рамочная антенна радиопеленатора.
60. Боксовое окно кабины.
61. Индикатор радиолокатора.
62. Панель радиостанции.
63. Место радиста.
64. Задний лонжерон.
65. Стойка радиотемпературы.
66. Смонтированная западло верхняя антенна.

67. Двойной шпангоут фюзеляжа.
68. Крепление лонжерона крыла.
69. Кислородные баллоны.
70. Верхняя трубка сброса посадочных ранет.
71. Переборка кабины.
72. Металлическая обшивка фюзеляжа.
73. Входной люк.
74. 7,7-мм пулемет «Викерс» калибра в двери люка.
75. Туалет.
76. Место стрелка.
77. Механизм турели.
78. Антенная мачта.
79. Экстракт дым турели.
80. Вращающаяся турель «Бристоль» В IV Mk I.

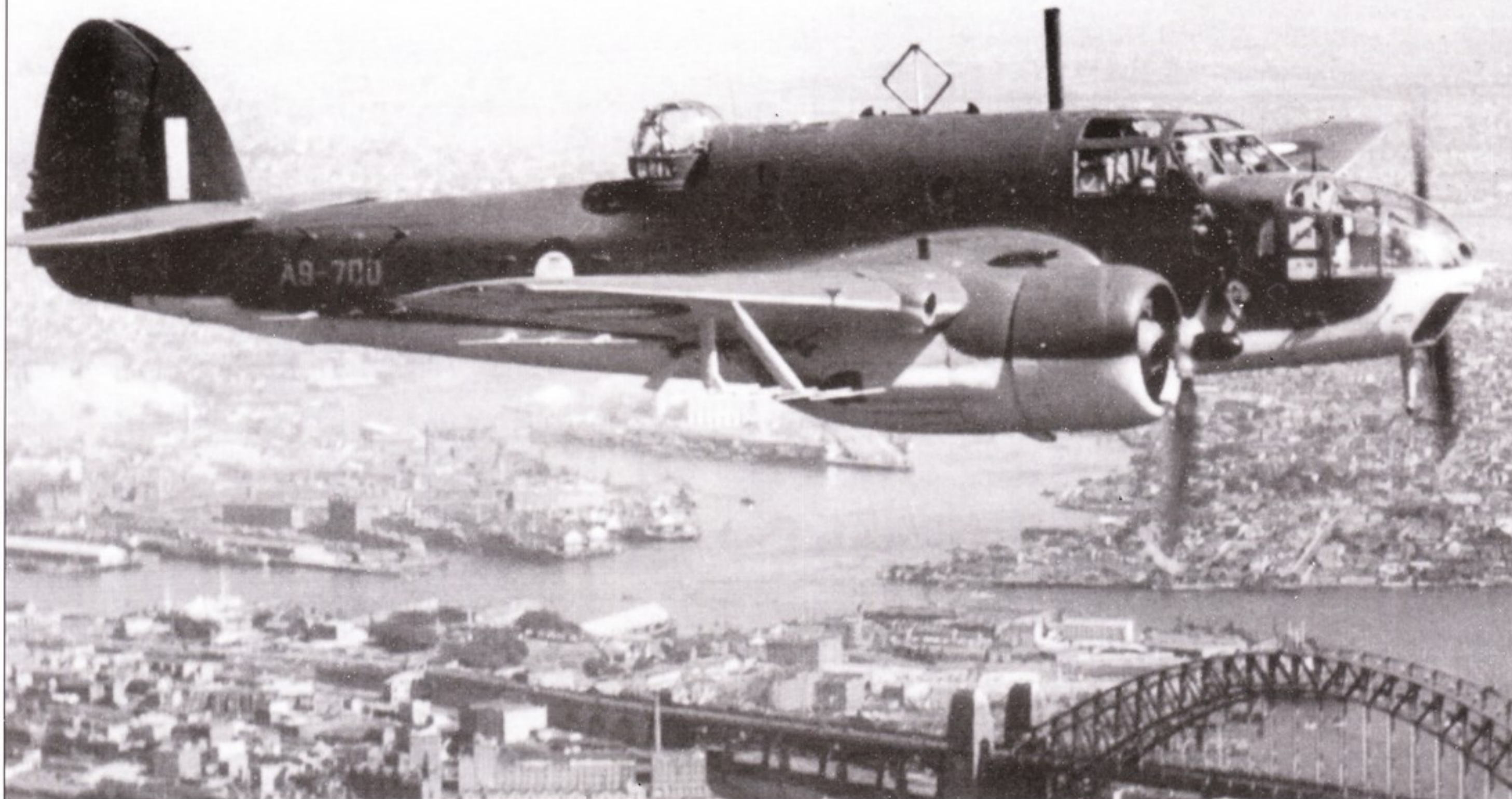
81. Тяга управления хвостовым оперением.
82. Нижний лонжерон фюзеляжа.
83. Ракетница осветительных авиационных ракет.
84. Балласт.
85. Проход.
86. Привод вращения турели.
87. Зализ крыла.
88. Внутренние щелевые закрылки.
89. Аварийная лодка.
90. Баллон для накачивания лодки.
91. Дефлектор воздушного потока.
92. Верхняя поверхность левого воздушного тормоза.
93. Внешние закрылки.
94. Каркас левого элерона.
95. Триммер элерона.
96. Габаритные огни.
97. Левый навигационный огонь.
98. Нерыворы каркаса крыла.

99. Тяга управления хвостовым оперением.
100. Нижний лонжерон фюзеляжа.
101. Ракетница осветительных авиационных ракет.
102. Балласт.
103. Проход.
104. Привод вращения турели.
105. Зализ крыла.
106. Внутренние щелевые закрылки.
107. Аварийная лодка.
108. Баллон для накачивания лодки.
109. Дефлектор воздушного потока.
110. Верхняя поверхность левого воздушного тормоза.
111. Внешние закрылки.
112. Каркас левого элерона.
113. Триммер элерона.
114. Габаритные огни.
115. Левый навигационный огонь.
116. Нерыворы каркаса крыла.
117. Тяга управления хвостовым оперением.
118. Нижний лонжерон фюзеляжа.
119. Ракетница осветительных авиационных ракет.
120. Балласт.
121. Проход.
122. Привод вращения турели.
123. Зализ крыла.
124. Внутренние щелевые закрылки.
125. Аварийная лодка.
126. Баллон для накачивания лодки.
127. Дефлектор воздушного потока.
128. Верхняя поверхность левого воздушного тормоза.
129. Внешние закрылки.
130. Каркас левого элерона.
131. Триммер элерона.
132. Габаритные огни.
133. Левый навигационный огонь.
134. Нерыворы каркаса крыла.

135. Канал тяги управления элеронами.
136. Нерыворы передней кромки крыла.
137. Антенна радиолокатора ASV Mk II на левом борту.
138. Посадочные и рулевые фары.
139. Коробка боеприпасов.
140. Неподвижный пулемет «Браунинг» 7,7-мм (только на левом крыле).
141. Фотокинопулемет G45.
142. Левый внешний топливный бак емкостью 413 л.
143. Узел крепления консоли крыла.
144. Масляный радиатор.
145. Лобовое воздухозаборник.
146. Отопитель кабины.
147. Масляный двигатель.
148. Отсек уборки главных колес шасси.
149. Правый навигационный огонь.
150. Правый внешний топливный бак емкостью 882 л.
151. Кольцо заливной горловины.
152. Тяги управления двигателями.
153. Воздухозаборник карбюратора.
154. Моторама.
155. Гидропривод уборки шасси.
156. Кольцо выхлопного коллектора на двигателе.
157. Обтекатель выхлопной трубы.
158. Створки главного шасси.
159. Масляно-пневматические амортизаторы стоек главного шасси.
160. Левое колесо главного шасси.
161. Трехлопастной винт «де Хвилленда».
162. Механизм изменения шага винта.
163. Кок винта.
164. 457-мм торпеда.



Широко известный снимок «Бофорта» А9-700, летящего над гаванью Сиднея, август 1944 года.



вес увеличивался на 107 кг - до 9878 кг. 30 января 1942 года Дж.Д.Брики, директор отдела эксплуатационных требований, заявил, что предложение «выглядит реальным». Планировалось сначала испытать машину с опытной турелью и запустить её в серию в ноябре 1942 года, но уже к концу февраля было ясно, что эти сроки сдвигаются.

«Бофорт» Mk.IV предполагали оснастить усовершенствованным, более экономичным мотором «Таурус» XX с полностью флюгируемым винтом и другим новым оборудованием. Снятый со сборочной линии и получивший новые силовую установку и турель AW372 прошел испытания в первые

месяцы 1942 года, показав отличные летные характеристики, в том числе и при полете на одном двигателе. К сожалению, у английских моторостроителей не было достаточно времени и ресурсов, чтобы запустить «Таурус»XX в серию, и AW372 остался единственным «Бофортом» Mk.IV. Официальное решение об отказе от запуска Mk.IV в серийное производство было принято 12 мая 1942 года, но одновременно предлагалось исследовать возможность оснащения самолетов модификации Mk.II четырехствольной турелью.

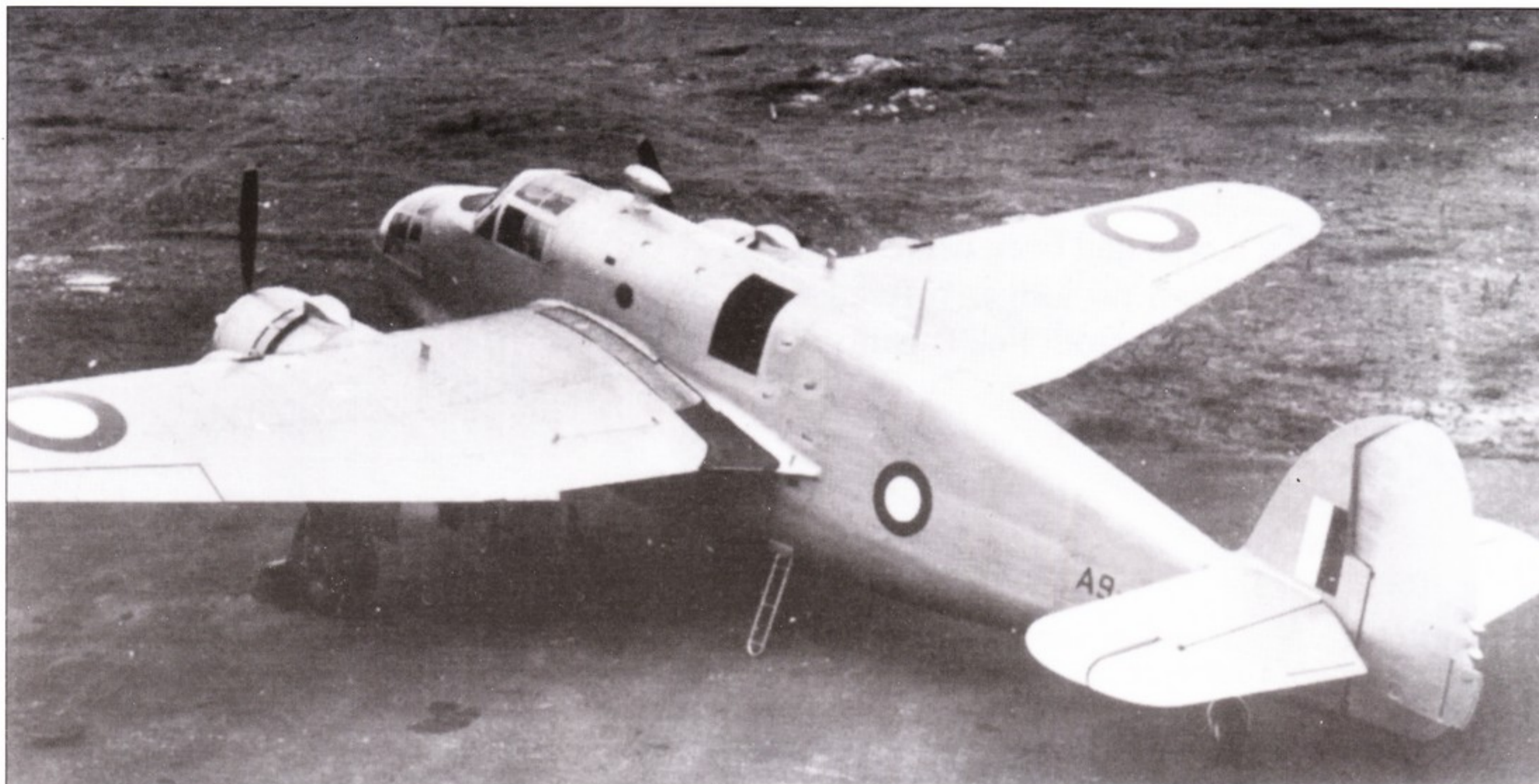
AW372 (не считая AW304) был также единственным «Бофортом», построенным в

Британии, имевшим киль увеличенной площади по образцу австралийских машин. Другие усовершенствования, сделанные австралийцами, такие как установка 12,7-мм пулеметов, радара бокового обзора и полностью убирающихся в gondолы колес основных стоек шасси, так и не нашли места на английских сборочных линиях.

Что касается веса, то 5 мая 1942 года было принято решение, что с точки зрения прочности взлетный вес «Бофорта» Mk.I может быть увеличен до 9752 кг. При этом отмечалось, что самолет становится довольно вялым (особенно после отрыва и начального набора высоты) и это обстоятельство



Агрессивно выглядящая группа «Бофортов» Mk.VI RAAF. Самолет на переднем плане, А9-70, пропал 7 февраля 1943 в ходе обучения полетам над водой на малой высоте.



При съемке с такого ракурса Mk.IX совсем не похож на представителя семейства «Бофортов». Снимок вероятно сделан 14 января 1945 года.

может воспрепятствовать дальнейшему увеличению взлетного веса. С другой стороны, Береговое Командование к тому времени уже считало, что взлетный вес Mk.I не должен превышать 9526 кг. В отчете A&AEE от 26 июня 1943 года об испытаниях «Бофорта» AW304 (моторы «Твин Уосп» S3C4G) с взлетным весом 10206 кг говорилось, что летные характеристики стали неприемлемыми из-за больших усилий при управлении. Кроме того, отмечалось, что после взлета перегруженную машину надо было очень долго удерживать в горизонтальном полете, чтобы набрать безопасную скорость. Поэтому рекомендовалось отказаться от дальнейшего увеличения взлетного веса «Бофортов» Mk.II и, соответственно, четырехствольную турель и дополнительную бронезащиту они так и не получили.

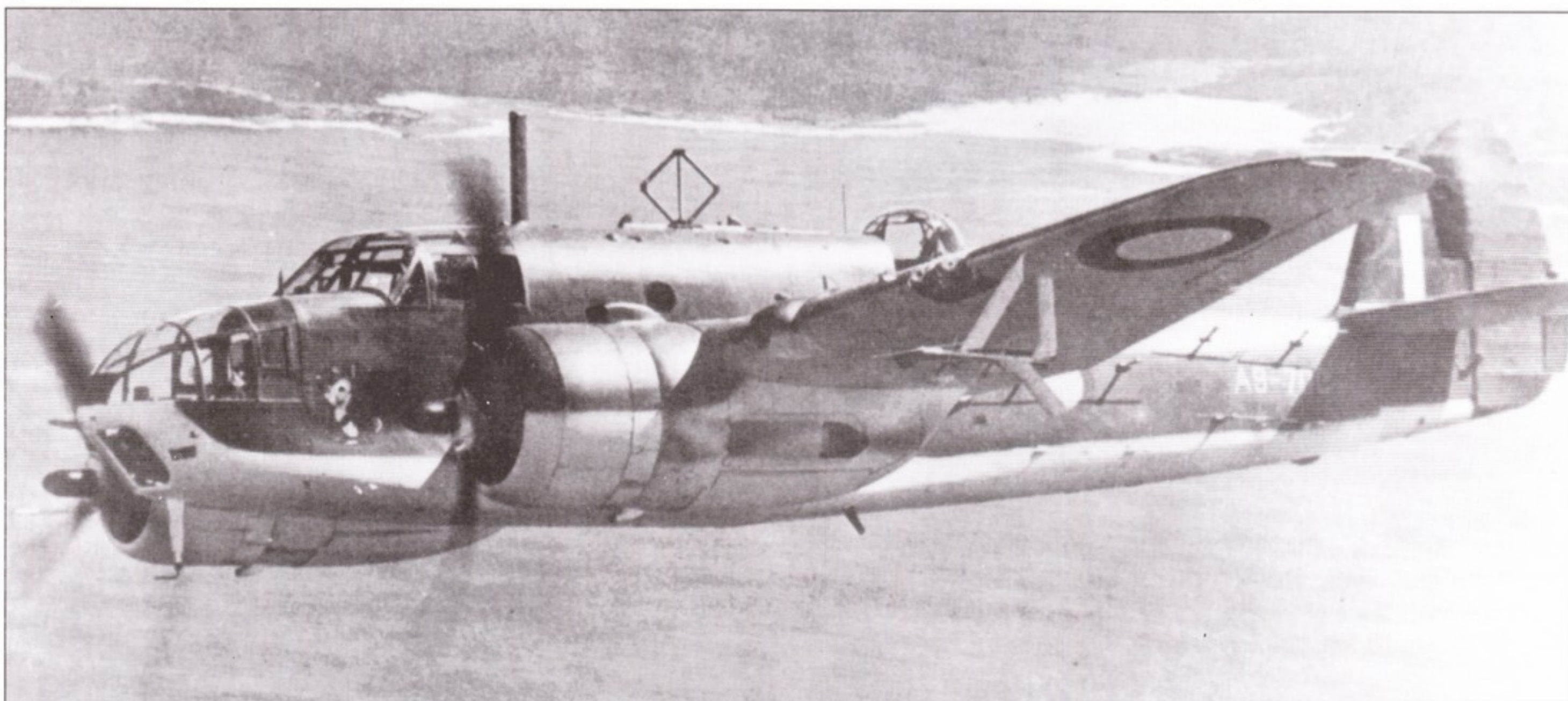
Австралийская история

В мае 1938 года Австралия решила отказаться от покупки «Бленхеймов», справедливо считая их устаревшими. Требовалась альтернатива, в качестве которой в августе был рекомендован «Бофорт». В декабре Австралию посетила Британская воздушная миссия, а 23 марта 1939 года австралийский премьер-министр Лайонс согласился с выпуском 250 самолетов в год, предназначенных как для Королевских ВВС Австралии (RAAF), так и RAF.

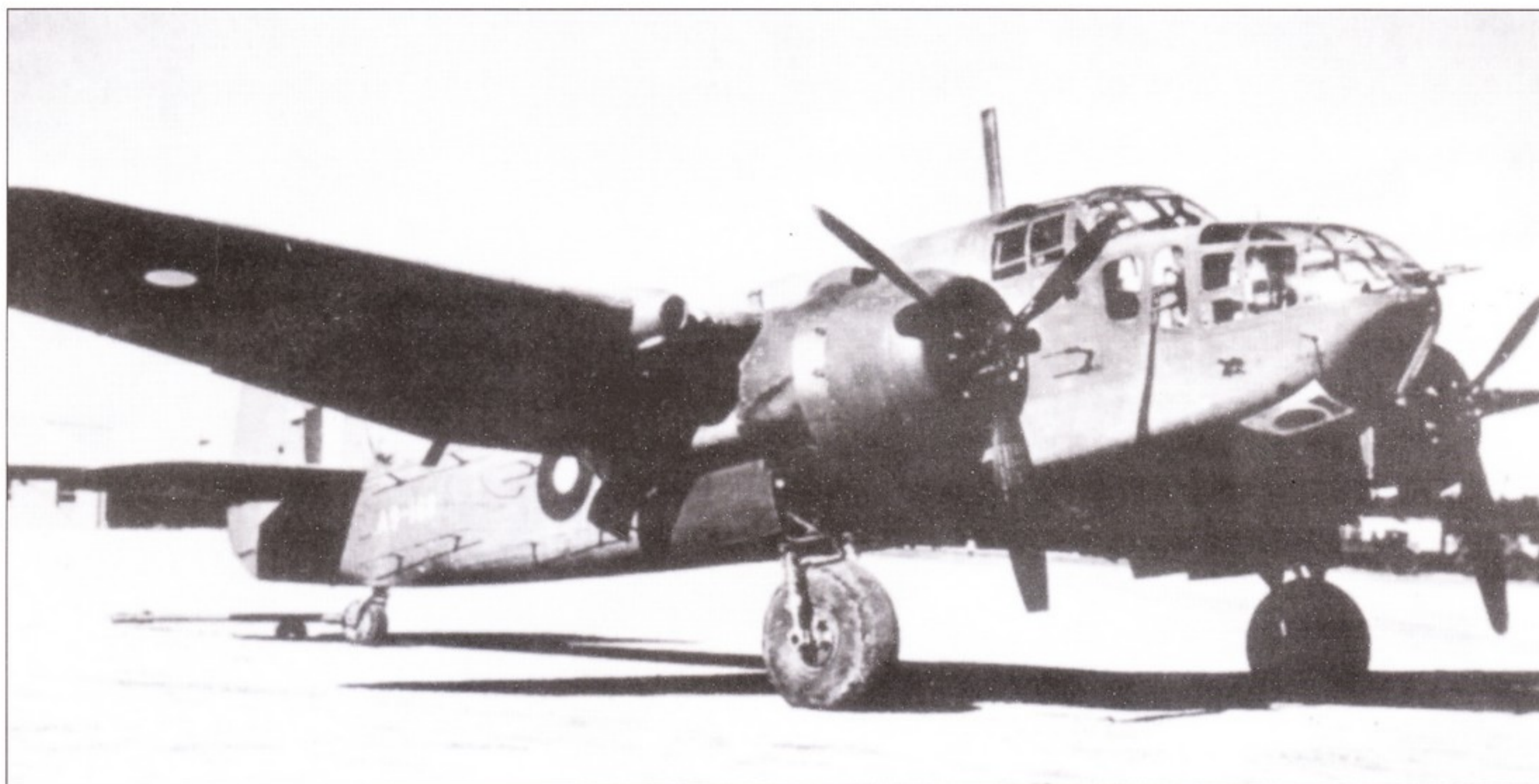
21 октября 1939 года третий «Бофорт» Mk.I, L4448, был послан в Австралию в качестве эталона, вместе с комплектами для сборки ещё 20 самолетов. К сожалению, эта «посылка» прибыла по назначению только в апреле 1940 года, что привело к задержке программы.

Проектом руководил австралийский отдел Департамента снабжения и развития, организованный в июле 1939 года. В марте 1940 года его заменили Авиастроительной комиссией, а в июне 1941 года бразды правления передали отдельному Департаменту авиастроения. Эта организация управляла всеми государственными и частными предприятиями, участвующими в строительстве «Бофортов».

Агрегатная конструкция самолета очень облегчила жизнь выбранным для постройки фирмам и более чем 600 субподрядчикам, поставлявшим компоненты на две сборочные линии. Двигатели строила фирма Комонвэлс Эйркрафт Корн в Лайдкомбе, новый Южный Уэльс (NSW), шасси и пропеллеры выпускались в Александрии, NSW, турели - в Фэйрфилде, Виктория, а линии по постройке трех основных элементов пла-



Последним построенным в Австралии «Бофортом» стал A9-700, который остался у изготовителя и эксплуатировался до 1949 года. Обратите внимание на антенны радара бокового обзора ASV IIB на фюзеляже и приемные антенны под крылом. Этот самолет также был оснащен 12,7-мм пулеметами в крыле.



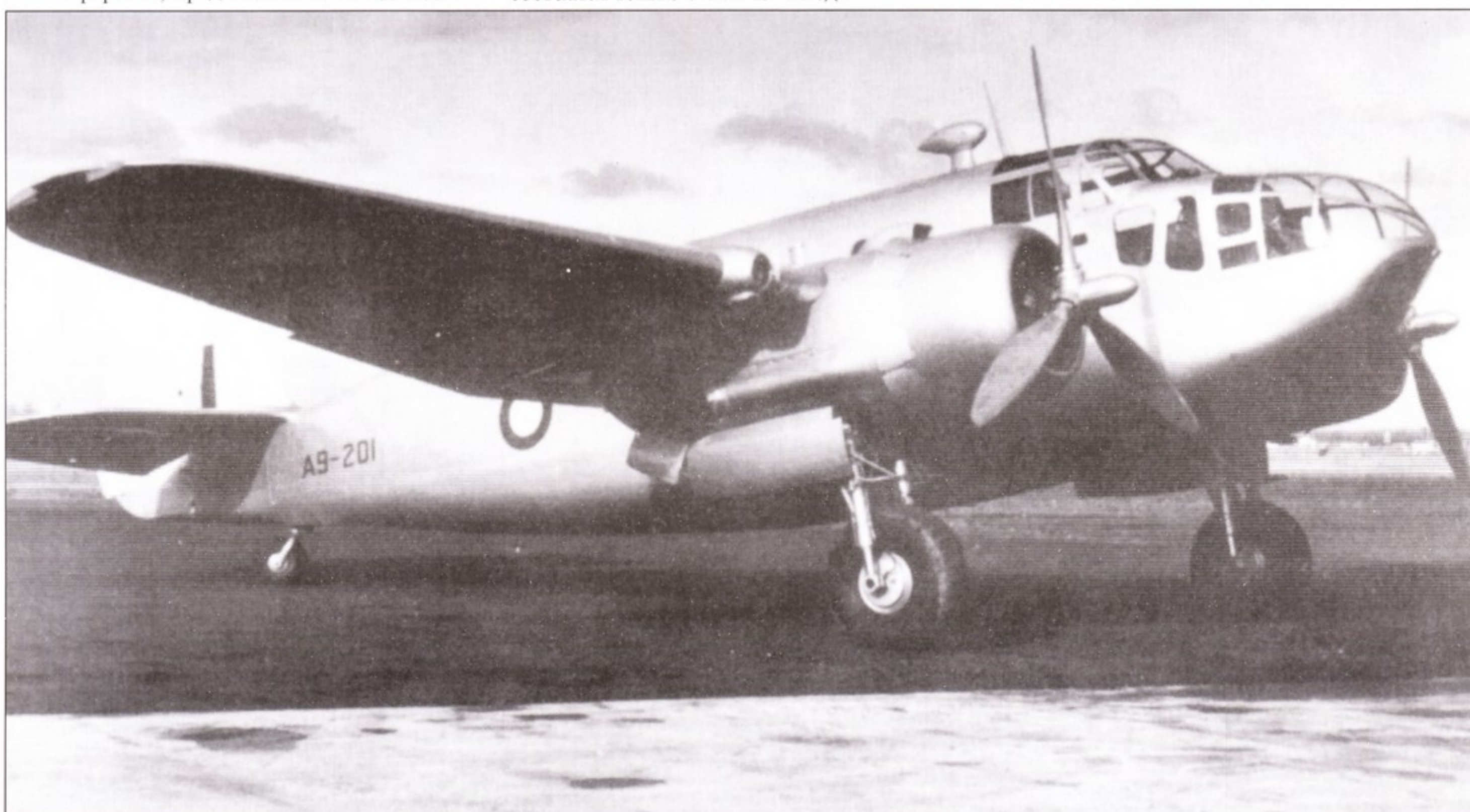
«Бофорт» Mk.V A A9-168 из состава RAAF.

нера были организованы в бывших железнодорожных мастерских в Чаллоре, NSW (носая часть фюзеляжа, силовой шпангоут и мотогондолы), Айлигтоне, Южная Австралия (центроплан и крыло) и Ньюпорте, Виктория (хвостовая часть фюзеляжа и хвостовое оперение). Готовые изделия поступали для окончательной сборки на Государственные авиазаводы в Маскоте, NSW, и в Фишерменс Бенде, Виктория. Кроме того, в Иссендоне, Виктория, было создано ремонтное предприятие. Освоение выпуска «Бофорта» дало большой толчок развитию австралийской авиапромышленности.

Первый заказ, выданный в июле, включал 90 «Бофортов», предназначавшихся для дей-

ствовавших на Дальнем Востоке 36-й и 100-й эскадрилий RAF, и 90 машин для RAAF. Однако, падение в 1942 году Сингапура внесло коррективы в эти планы. Самолеты, предназначенные британским ВВС, оснащенные моторами «Твин Уосп» и имевшие киль увеличенной площади, были переданы RAAF. Первоначально эти машины планировалось оснастить «Таурусами», но в мае 1940 года английское правительство ввело эмбарго на экспорт стратегических материалов, включая двигатели. Поэтому L4448 пришлось оснастить американскими моторами, что стало серьезной задачей для австралийских авиастроителей, и первый полет доработанной машины состоялся только 5 мая 1941 года.

Первый заказанный RAF самолет, T9540, собранный из присланных из Англии деталей, был облетан в Фишерменс Бенде 22 августа 1941 года. Построенный же в Маскоте первый «Бофорт», T9541, поднялся в воздух лишь 15 октября. 25 августа T9540 отправили для испытаний в специальное звено на авиационной базе №1 в Лавертоне, где в ходе тестовых полетов были обнаружены колебания самолета по крену и рысканию. Эту проблему удалось решить увеличением поперечного V горизонтального оперения. На протяжении 1941 года заказы на самолет увеличились, росли и темпы выпуска и в 1942 году программа строительства «Бофортов» получила наи-



Прототипом «Бофрейтера» Mk.IX был «Бофорт» A9-201 (позже номер изменили на A9-743), впервые поднявшийся в воздух после переделки 4 февраля 1944 года. Машина была продана на металлолом 23 июня 1951 года, от нее уцелели только моторы и кабина экипажа.

высший приоритет. В конечном счете, было построено 700 самолетов, первые из них оснащались импортными «Твин Уоснами», пока в ноябре 1941 года на сборку не стали поступать моторы австралийского производства. Первые «Бомфорты» были построены в модификации Mk.II (позднее их обозначение заменили Mk.V), но вводились и другие обозначения, чтобы различать варианты самолета с разными типами моторов и винтов, устанавливавшимися в зависимости от их наличия в данный момент. Так, к примеру, «Бомфорт» Mk.VI оснащался моторами «Твин Уосп» SIC3-G и винтами Кертисс-Электрик диаметром 3,51 м; Mk.VII при тех же двигателях имел винты Гамильтон (DH) диаметром 3,66 м с постоянной скоростью вращения, а силовая установка Mk.VA состояла из моторов SIC4-G и винтов Гамильтон. Однако большую часть выпущенных в Австралии «Бомфортов» составляли машины модификации Mk.VIII, имевшие моторы «Твин Уосп» S3C4-G, турель от «Бленхейма» позднего типа, плюс спаренные пулеметы Веккерс К в носовой части, в дальнейшем устанавливавшиеся также на самолетах раннего выпуска. По скороподъемности «Бомфорт» Mk.VIII превосходил даже «Бьюфайтеры» австралийской постройки - 366 м/мин против 253 м/мин на высоте 2134 м и 244 м/мин против 165 м/мин на высоте 4572 м. За исключением адаптера для подвески американской 987-кг торпеды диаметром 56,3 см и стрелявшего назад пулемета Браунинг в подфюзеляжной турели, введенного в 1943 году, австралийские «Бомфорты» по своему оборонительному и наступательному вооружению соответствовали своим английским собратьям. Правда, на них ввели пулемет для защиты от атак в верхней передней полусфере - Веккерс К был установлен в застекленной панели в потолке кабины. Приблизительно в конце августа 1941 года начались испытания увеличенного киля, которым оснастили T9540, а к декабрю это усовершенствование ввели в серию. На самом деле только L4448, T9540 и, возможно, T9541 были построены с килем английского образца. Все



Австралийские «Бомфорты» Mk.IX, A9-728 и A9-738, во время испытаний по опрыскиванию ДДТ, проводившихся в начале 1947 года. В то время эти машины принадлежали испытательному подразделению.

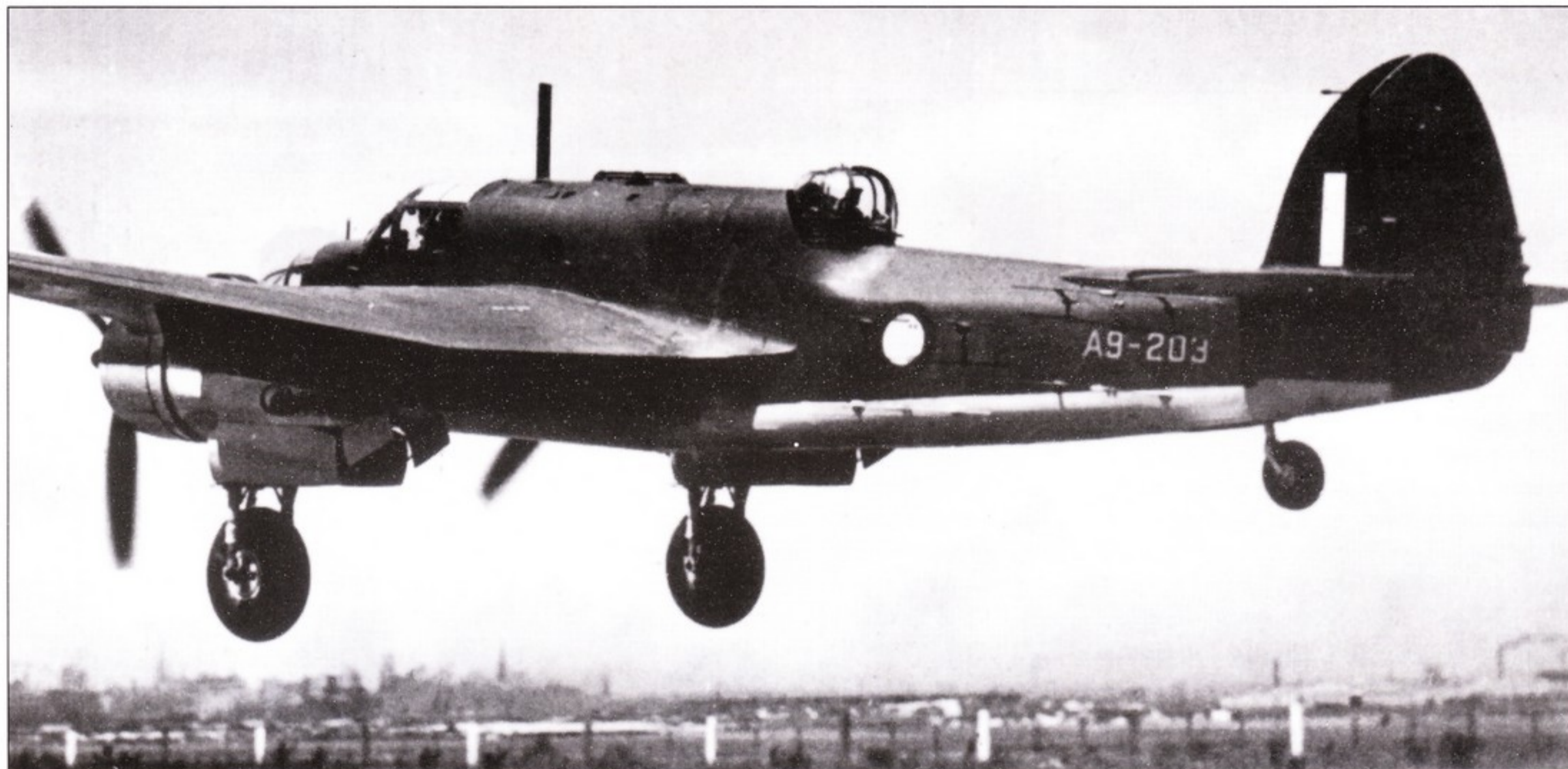
австралийские машины имели убирающуюся хвостовую стойку, но из-за возникшего зачастую шимми её фиксировали в выпущенном положении, пока проблема не была окончательно решена. Начиная с «Бомфорта» A9-351, стали устанавливать новую, более просторную турель, имевшую сектор обстрела 240 градусов. В ней могли устанавливаться 12,7-мм пулеметы, и хотя этого никогда не делалось, но это крупнокалиберное оружие стали монтировать в крыле, начиная с A9-541. Первые «Бомфорты» были переданы подразделению 100-й эскадрильи RAAF, базировавшемуся в Австралии, в Бэнкстауне, посланному туда для освоения самолетов австралийской постройки. В начале декабря 1941 года шесть машин были посланы в Малаю. Во время базирования в Сингапуре T9543 совершил несколько дальних разведывательных полетов, в ходе которых он определил местоположение приближающегося японского флота вторжения (эта машина была уничтожена на земле в Кота-Бару в день начала высадки). 25 февраля 1942 года, после падения Сингапура, 100-я эскадрилья перешла в подчинение RAAF, сохранив свой номер. Британские ВВС отказались от планов иметь собствен-

ные подразделения бомбардировщиков-торпедоносцев на Тихом океане. Все модификации австралийских «Бомфортов» поступили на вооружение в 1942 году - первый Mk.IV, T9606, поступил в 100-ю эскадрилью 30 мая, первый Mk.VII, A9-103 был передан 7-й эскадрилье 17 сентября, а первый Mk.VIII, A9-184, был получен 100-й эскадрильей 20 декабря. К концу года 7-я и 14-я эскадрильи RAAF были перевооружены на «Бомфорты». За подготовку экипажей отвечало 1-е ОТУ, но торпедометанию они обучались в Подразделении береговых торпедоносцев в Новре, а позднее - в 6-ом ОТУ.

Большая часть «Бомфортов» RAAF была сосредоточена на борьбе с кораблями и подводными лодками противника. Так продолжалось до марта 1943 года, когда австралийцы приступили к дальним рейдам против японских гаваней и портов, а в октябре началось воздушное наступление на Рабаул. Противолодочные операции продолжались вплоть до февраля 1944 года, при этом «Бомфорты» также использовались для разведки и перевозки грузов. Первые раз 100-я эскадрилья приняла участие в боевых действиях 27 мая 1942 года, а первого крупного успеха ей удалось добиться 24 ноября, когда торпедой, сброшенной с



«Бомфорт» Mk.IIA ВВС Турции разукomплектованный на запчасти.



«Бофорт» Mk.VIII A9-203 служил в 100-й эскадрилье RAAF и позднее был переделан в транспортную модификацию Mk.IX.

A9-29, был потоплен японский эсминец «Хаяшито» водоизмещением 2033 тонны (до этого он уже был поврежден бомбами «Летающей крепости» ВВС США). В ходе этого рейда в районе Буны A9-42 227-кг бомбой нанес тяжелые повреждения торпедному катеру «Хийодори»

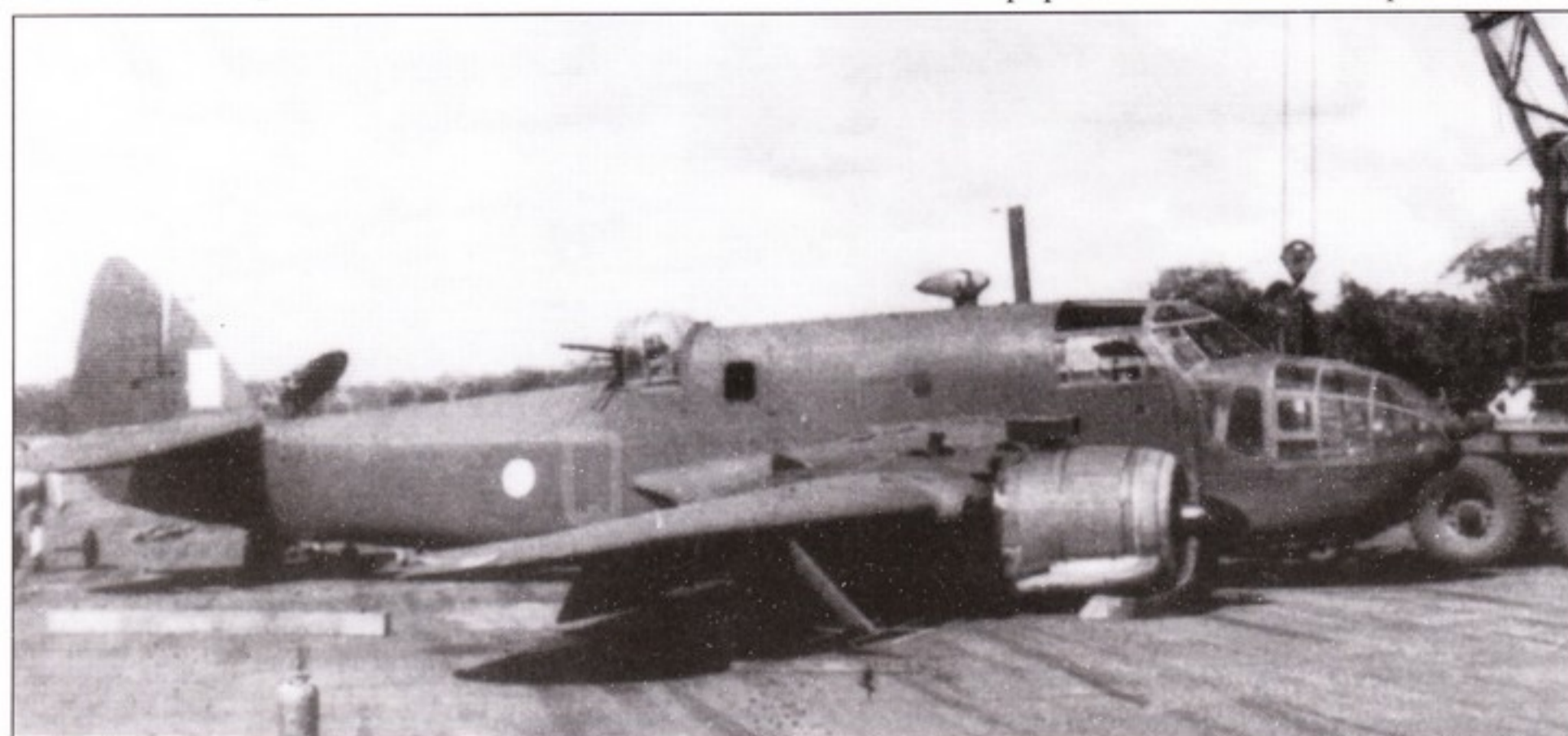
7-я и 32-я эскадрильи не использовали торпеды, а занимались патрулированием и бомбометанием. В ходе одного из налетов 17 июня 1943 года «Бофорты» из 32-й эскадрильи повредили гигантскую подводную лодку японцев I-174.

В 1943 году было мало случаев успешного применения торпед. Лишь 13 октября, неподалеку от Рабаула, 8-я эскадрилья потопила транспорт «Кеишо Мару» (5898 тонн). 22 октября в районе мыса Сент-Джордж входившие в состав 71-го крыла 6-я, 8-я и 100-я эскадрильи нанесли тяжелые повреждения японскому легкому крейсеру «Кисо», атаковав его бомбами с пикирования - корабль пришлось отбуксировать на Трук для ремонта. К концу года японцы решили, что большим кораблям слишком опасно действовать в районе Рабаула, и после 4 декабря «Бофорты» больше никогда не использовали торпеды.

Во 2-ю эскадрилью первые «Бофорты» поступили 15 декабря 1943 года, а в феврале 1944 года их получила 1-я эскадрилья. Эти подразделения действовали в районе Тимора и Арафурского моря, и 19 июля неподалеку от Дили им удалось потопить небольшой тральщик «Ва 4» водоизмещением 215 тонн.

Последним боевым подразделением «Бофортов» стала 15-я эскадрилья, приступившая к операциям 22 апреля 1944 года. Таким образом, с апреля по май в составе RAAF было девять эскадрилий этих самолетов, но вскоре 2-ю эскадрилью перевооружили на Норт Америкэн В-25 «Митчелл», а совершившая 9 января 1945 года последний боевой вылет 1-я эскадрилья стала переучиваться на «Москито».

Большую часть 1945 года подразделения австралийских «Бофортов» базировались в Таджи, оказывая поддержку своим сухопутным силам, сражавшимся с японцами в районах Аитапе и Вевека. В ходе этих операций самолетам приходилось выполнять большое число непродолжительных по времени вылетов, и маневренность машин играла немаловажную роль. Так, например, 11 мая 1945 года цели рядом с Вевеком бомбили 60 «Бофортов» из пяти эскадрилий.



Этот «Бофорт» из 22-й эскадрильи (вероятно AW220 Q) потерпел аварию при посадке в Катукарунда, Цейлон, 1943 год.

Опыт показал, что в качестве средневысотных бомбардировщиков австралийские «Бофорты» превосходили своих английских собратьев, а хорошая маневренность позволяла им уклоняться от вражеских истребителей.

В 1944 году австралийцы испытывали нехватку транспортных самолетов и 46 «Бофортов» модификаций Mk.V, VI и VIII были в ходе капитального ремонта переделаны в девятиместные скоростные пассажирские машины. Работы проводились в Эссендане, и получившиеся самолеты сильно отличались от исходных образцов - броня и оборонительное вооружение с них были сняты, на месте турели установлен обтекатель, а хвостовая стойка получила сдвоенные колеса. Прототип транспортного «Бофрейтера» (Beaufreighter) Mk.IX, A9-201 (позднее номер изменили на A9-743) впервые поднялся в воздух 4 февраля 1944 года. Позднее A9-201 доработали: уменьшили высоту задней части фюзеляжа, а в бомбоотсеке установили контейнер для перевозки грузов. Но из-за отсутствия запасных частей RAAF отказались от этого варианта и машину снова переделали в Mk.IX.

После войны «Бофорты» недолго оставались в составе RAAF и в 1946 году все боевые машины были отправлены на базы хранения или пошли на слом. Несколько Mk.IX использовались для испытаний до октября 1948 года. Много «Бофортов» оставалось на базах хранения до 1953 года, но когда стало ясно, что война в Корее подходит к концу, их разделили на металл. Одна из машин, A9-635, в 1947/48 годах использовалась Департаментом гражданской авиации Нового Южного Уэльса для испытания систем пожаротушения.

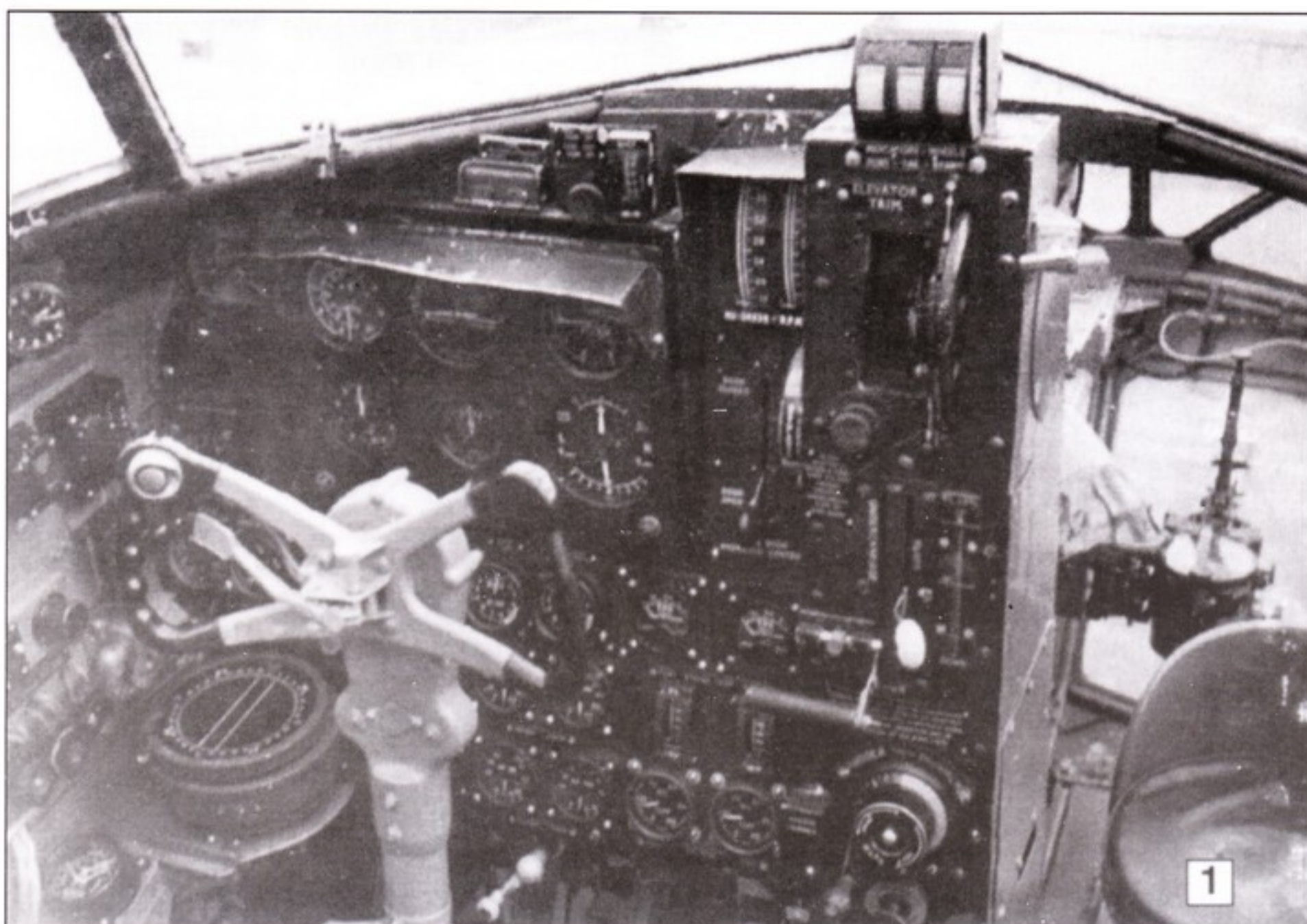
Прочие эксплуатанты

Помимо RAF и RAAF с конца 1941 года более 200 «Бофортов» были переданы ВВС других государств. С сентября 1941 года по

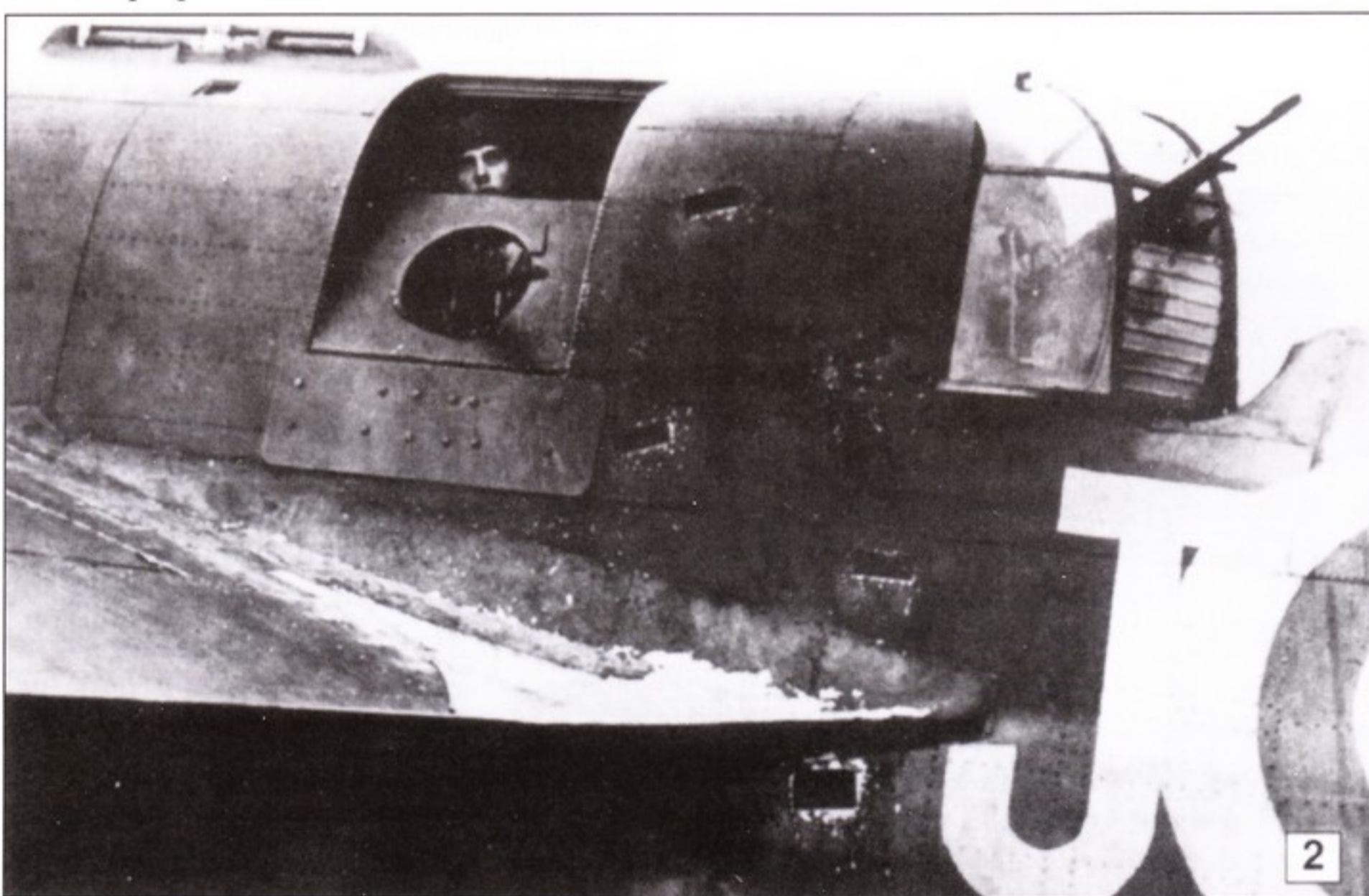
январь 1942 года 415-я эскадрилья Королевских ВВС Канады (подчинявшаяся RAF) эксплуатировала шесть самолетов этого типа. В ноябре 1941 года на авиабазе RAF Сидней на острове Ванкувер было сформировано новое учебное подразделение - 32-е ОТУ для подготовки пилотов для Берегового Командования. После того, как 7 декабря японцы атаковали Перл-Харбор, эта часть некоторое время действовала под названием 32-я эскадрилья бомбардировщиков-торпедоносцев, ведя патрулирование над восточными районами Тихого океана. Когда канадские ВВС решили обзавестись собственными противолодочными силами, они 26 октября 1942 года сформировали 149-ю эскадрилью (Seawolf), которая базировалась в Патрисия Бэй, неподалеку от базы RAF. Эта часть получила «Бофорты» 32-го ОТУ, который переключился на подготовку экипажей «Хэмидеков». Доставшиеся канадцам самолеты относились к машинам раннего выпуска, уже считавшимися устаревшими, и последний из них списали 16 августа 1943 года, заменив на Локхид «Вентура». Через руки канадцев прошло двенадцать «Бофортов» и как минимум три из них уцелели до марта 1947 года, когда их отправили на слом.

В 1941 году южноафриканские ВВС (SAAF) запросили 18 «Бофортов», чтобы обеспечить защиту морских торговых путей. Англичане почти полностью удовлетворили этот запрос и SAAF сформировали в Винфилде два флайта, 36 и 37, по семь самолетов в каждом. Они успели выполнить несколько патрульных полетов, когда в апреле их перебросили на север, чтобы принять участие во вторжении на Мадагаскар. Остров тогда находился под контролем вишистов и Союзники опасались, что он может быть захвачен японцами. Южноафриканские «Бофорты» занимались патрулированием и поиском вражеских субмарин. 3 июля оба подразделения слили с 32 флайтом (вооруженным «Мэрилендами»), создав 20-ю эскадрилью SAAF. Первоначально была захвачена только северная часть острова, но в конечном счете было принято решение взять его под контроль целиком. Поэтому 4 сентября 20-ю эскадрилью передали в подчинение 207-й группы RAF, а её номер сменили на 16, чтобы не путать с 20-й эскадрильей RAF. Французский гарнизон на Мадагаскаре капитулировал 6 ноября.

SAAF вернули «Бофорты» RAF, а взамен должны были получить «Бленхеймы», но последние были приказом от 8 июня 1943 года оставлены на Ближнем Востоке. Взамен снова были поставлены 40 «Бофортов», как с моторами «Таурус», так и с «Твин Уоспами», которые с 15 июля 1943 года по 28 февраля 1944 года состояли на вооружении 16-й эскадрильи. Они патрулировали побережье Северной Африки, осуществляли поддержку высадки войск Союзников на Сицилию. По иронии судьбы им выпала задача сопровождать идущий сдаваться итальянский флот, корабли которого одно время были главной целью для английских торпедоносцев.



1. Интерьер кабины пилота.



2. Хвостовая турель раннего типа и бортовой пулемет.

С августа 1941 года шесть «Бофортов» состояли на вооружении 489-й эскадрильи Королевских ВВС Новой Зеландии (RNZAF) в Лейчерсе - из них намеревались сформировать боевую часть. Но в начале 1942 года четыре уцелевших самолета, как и машины канадской 415-й эскадрильи, забрали чтобы восполнить потери RAF (и канадские и новозеландские «Бофорты» сохранили британские номера). В 1944 году некоторое количество «Бофортов» Mk.IA (не менее 11 машин) было поставлено турецким ВВС, пилоты которых уже летали на этом типе самолетов в Англии и на Ближнем Востоке. В 1945 году была передана ещё одна партия Mk.IA (не менее 10 самолетов), поступившая на вооружение 105-й группы разведчиков-торпедоносцев, осуществлявшей патрулирование Черного моря и Босфора. В 1947 году старые самолеты заменили «Бьюфайтерами», но Mk.IA несли службу до 1950 года, став последними в мире летающими «Бофортами». Турецкие машины не несли торпед и использовались в качестве бомбардировщиков и разведчиков.

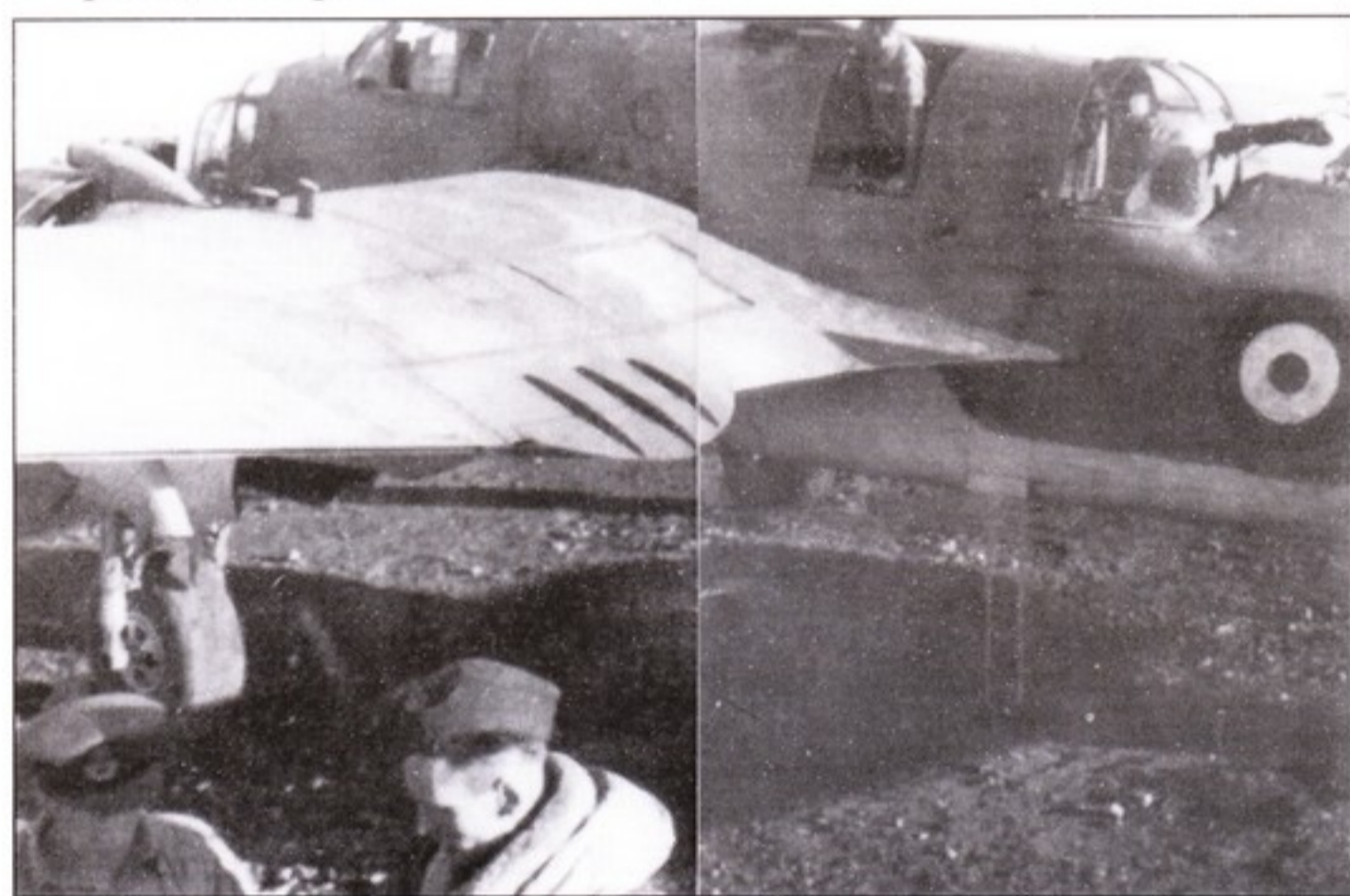
Учебные и экспериментальные «Бофорты»

С самого начала своей эксплуатации «Бофорты» широко использовались для подготовки экипажей, и зачастую их количество в учебных подразделениях превышало число машин в строевых частях. Например, в ходе прорыва через Ла-Манш немецких линейных крейсеров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген» 12 февраля 1942 года (корабли шли из Бреста в германские порты), который англичане попросту «прозевали», для атаки в боевых подразделениях удалось набрать только 29 «Бофортов», в то время как в учебных частях находилось около 70 машин.

Учебные подразделения (ОТУ) готовили экипажи «Бофортов» по всем аспектам боевого применения, за исключением использования торпед. Последняя задача была возложена на 1-е и 2-е учебные торпедоносные подразделения. «Бофорт» оказался также удачной машиной для переучивания на «Бьюфайтеры» и «Москито», а Истреби-



3. Носовая часть А9-703. Обратите внимание на поврежденный ветровой козырек.



5. «Бофорт» L9875 на Мальте, 18 сентября 1941 года. Хорошо видна пластина на задней кромке крыла.

тельное Командование использовало эти машины в 51, 54, 60 и 63 ОУТ для подготовки пилотов ночных истребителей и «интродеров». В разное время «Бофорты» использовались множеством других подразделений и организаций.

После разгрома Африканского Корпуса и снятия японской угрозы Индии «Бофорты» стали снимать с вооружения строевых частей. Но машину можно было вполне успешно использовать для обучения, что привело к созданию новой модификации. С машины сняли всё оборонительное вооружение, за исключением пулеметов в крыле, вместо турели установили довольно уродливый обтекатель, а в кабине смонтировали сдвоенное управление. Последним «Бофортом», сошедшим с конвейера в Филтоне, был LS128, но завод Бристоль в Бэнвелле выпустил ещё 250 Mk.IIA в варианте учебных машин (последние 121 их них были собраны из имевшихся заделов). Часть самолетов была переделана прямо на сборочной линии, а 129 машин переделали в учебные из торпедоносцев. Решение о такой переделке было принято 9 июля 1943 года, а первой подобной машиной стал ML599. Максимальный взлетный вес учебного Mk.II составлял 8165 кг.

Сотня «Бофортов» использовалась авиацией Королевского ВМФ (FAA) также в качестве учебных. Необходимость в двухмоторных самолетах для подготовки экипажей возникла в связи с принятием на вооружение «Бьюфайтеров» Mk.II с двигателями «Мерлин», и «Бофорт» как нельзя лучше подходил для решения этой задачи.

В Ли-он-Солент была сформирована 798-я эскадрилья, получившая свой первый «Бофорт», JM580, 15 октября 1943 года. Весной следующего года стали прибывать Mk.IIA, переделанные по образцу учебных машин RAF. Позднее в Ли-он-Солент сформировали подразделение по переучиванию на двухмоторные самолеты, ставшее в дальнейшем 762-й эскадрильей, и ещё одна такая часть была сформирована в Дейле. Принятие на вооружение «Си Москитов» означало продление службы «Бофортов» - они оставались в строю до марта 1946 года, когда их заменили «Москиты» Т.Мк.III.



4. «Бофорт» N1182 из 39-й эскадрильи со своим экипажем.

Гораздо меньше авиация ВМФ использовала «Бофорты» за пределами метрополии. В Средиземноморье машина служила в качестве транспортной, а также для обучения. Базировавшаяся на Мальте 728-я эскадрилья получила первые «Бофорты» в октябре 1944 года и использовала их для подготовки экипажей и ведения разведки. Интересно, что в Британии инструкторы любили «Бофорт», а вот в Средиземноморье он почему то не пользовался популярностью у пилотов. Машины, базировавшиеся на Мальте, были переданы 137-му вспомогательному подразделению и были списаны в 1947 году.

Как и многие другие типы самолетов, «Бофорты» использовались для проведения различных экспериментальных работ. С 1938 по 1946 год много этих машин «пахало» на различные государственные институты, авиа- и моторостроительные фирмы и другие организации. Так на W6482 испытывались альтернативные варианты оборонительного вооружения, разработанные А&АЕЕ, а подразделение по разработке торпед применяло «Бофорты» и «Боты» для тестирования различного противолодочного вооружения - мин, торпед и бомб.

В число этих работ входила отработка так называемой «Торэплайн» (Togairplane) - стандартной 45,7-см авиационной торпеды, снабженной крылом и хвостовым оперением. Предполагалось, что самолет будет сбрасывать её с высоты 760 м на расстоянии 4,8 км от цели, вне зоны действия зенитной артиллерии. Но проблемы с точностью, а также большое полетное время, позволявшее цели изменить курс, привели к тому, что продолжавшаяся в течение трех лет разработка была прекращена 15 октября 1942 года.

«Бофорт» №1174 использовался для отработки первых радаров ASV, а на EK997 испытывался огнемёт «Аэрофлэйм», предназначенный для защиты от атак вражеских истребителей. В бомбоотсеке размещался бак со спиртом, который распылялся через сопла, расположенные под фюзеляжем, и поджигался. Струя пламени направлялась на самолет противника, чтобы сорвать ему прицеливание. Однако, эта идея не оправдала себя.

Австралийские «Бофорты» также использовались для различных исследований и испытаний. Уже упоминавшийся L4448 применялся для отработки новых конструктивных решений вплоть до июля 1942 года, А9-123 использовался для испытаний вооружения, а на А9-43 отработывали меры по снижению веса, разные типы винтов и вооружения.

На последнем этапе войны «Бофорты» использовались для борьбы с москитами в районах передовой. Через распылители в виде трубок длиной 76,2 см, установленных в бомбоотсеке, они разбрызгивали ДДТ. Позднее были созданы более совершенные распылители и в послевоенные годы «Бофорты» боролись с вредителями, угрожавшими посевам зерновых в Австралии.



6. Проход к месту бомбардира по правому борту кабины пилота.

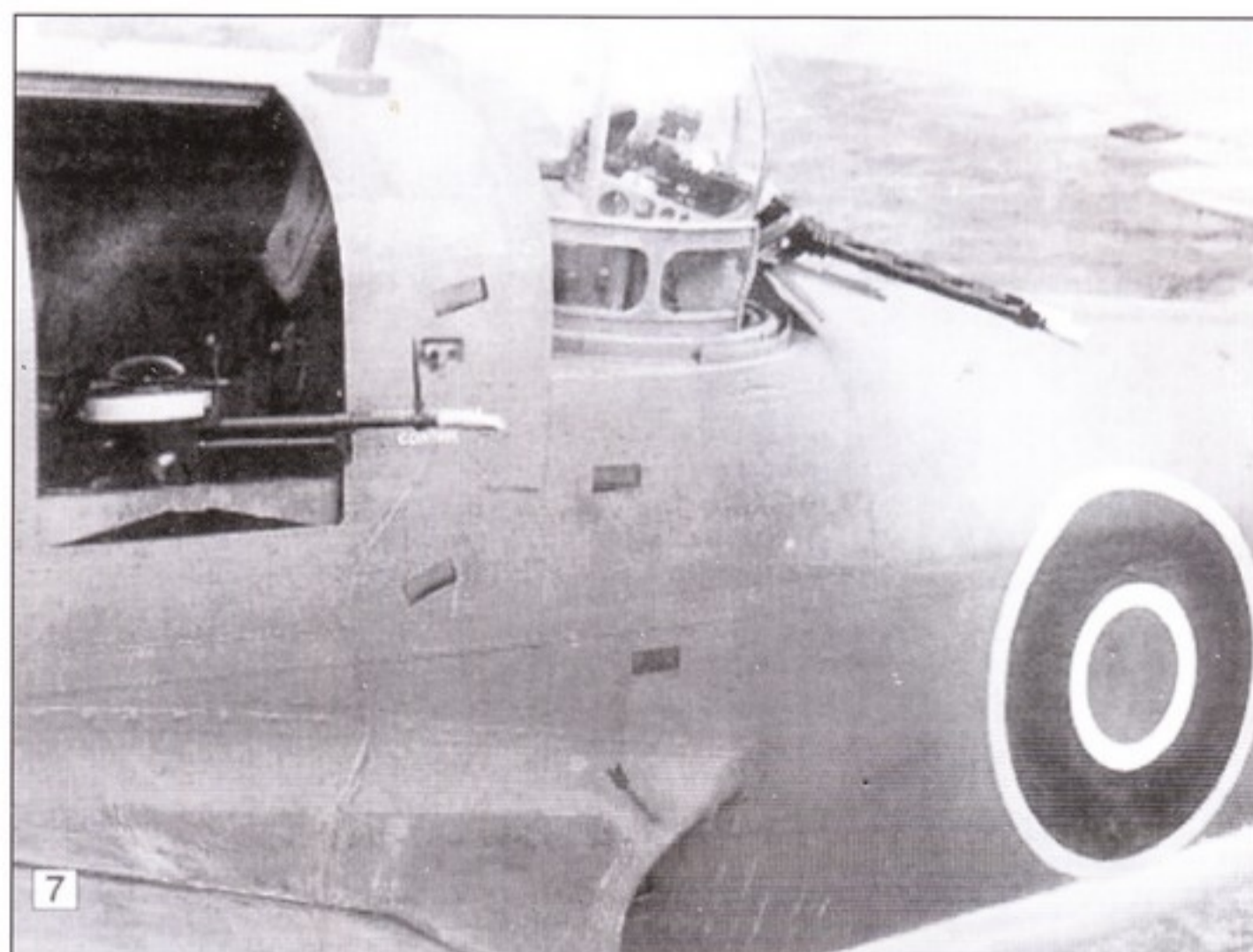
В начале 1944 года австралийский «Бофорт» Mk.IV A9-71 снабдили большим обтекателем под носовой частью (был выполнен из дерева) для испытания различных пушек. С «Раздетого Бофорта» (Stripped Beaufort) A9-269 было снято всё вооружение, а на месте турели был установлен обтекатель по типу, применявшегося на Mk.IX. Это было сделано в попытке увеличить радиус действия самолета с торпедой Mk.13. При взлетном весе 9299 кг дальность полета увеличилась на 7 процентов, а скороподъемность на 21 процент. Но поскольку эта машина не имела оборудования для ночных полетов и была практически беззащитной, от дальнейшей разработки отказались.

Последний «Бофорт» британской постройки (Mk.IIA, ML722) был поставлен FAA 25 ноября 1944 года, а последняя австралийская машина (Mk.VIII) была передана RAAF 6 сентября. Правда, поставки транспортной модификации Mk.IX продолжались до 7 октября 1945 года. В общей сложности 1519 «Бофортов» было построено в Англии и 710 - в Австралии.

С точки зрения RAF, к 1943 году «Бофорт» уже считался устаревшим и его постепенно заменял «Бьюфайтер», способный решать более широкий круг задач. В 1944 году «Бофорты» RAF с моторами «Таурус» были официально объявлены устаревшими и списаны, в 1945 году эта участь постигла машины с моторами «Твин Уосп», а на следующий год были сняты с вооружения учебные самолеты. Последние «Бофорты» были списаны RAF в октябре 1946 года. В Австралии «Бофорты» официально прекратили полеты в 1948 году, многие из уцелевших машин были списаны в августе 1949 года, но некоторое количество оставалось на базах хранения до февраля 1953 года, когда их продали на слом. Последними в мире летающими «Бофортами» были турецкие машины, но и их карьера завершилась в 1950 году.

В заключение

С эксплуатационной точки зрения «Бофорт» был отличным самолетом и исправно нес службу на всех континентах, за исключением Южной Америки. Наиболее интенсивно машины этого типа использовались в прибрежных районах Северной Европы и во вре-



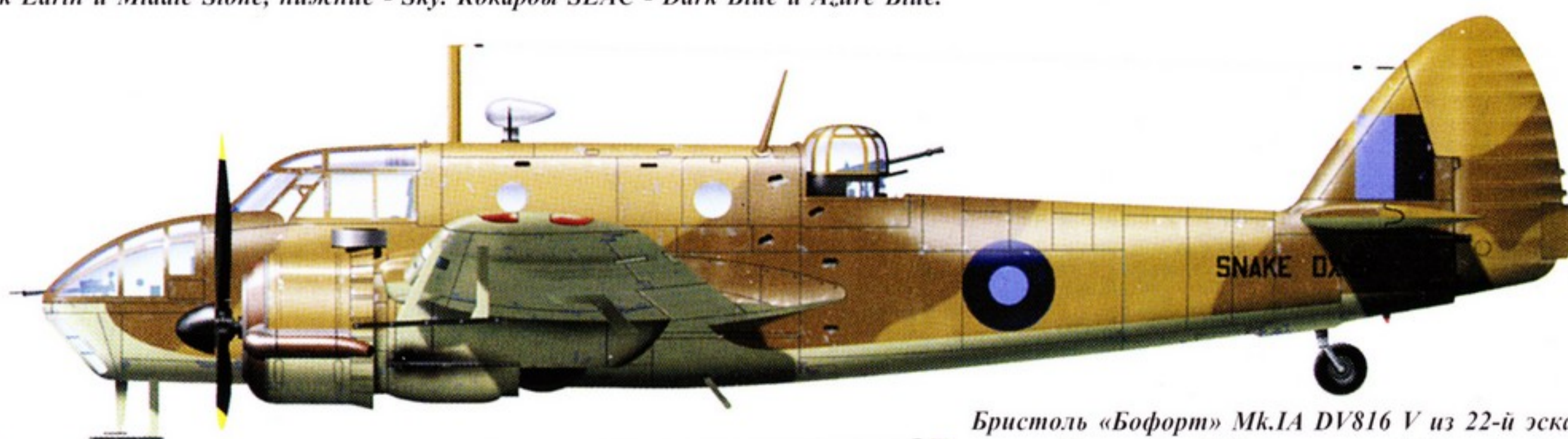
7. Хвостовая турель и бортовой пулемет.



Погрузка торпеды в бомбоотсек «Бофорта» базировавшейся на Мальте 39-й эскадрильи. Створки бомбоотсека оставались открытыми, поскольку торпеда полностью не умещалась в нем. Многие многочисленные операции на юго-западе Тихоокеанского ТВД, но, вероятно, ключевую роль они сыграли в победе сил Союзников в Северной Африке. Роджер Хэйворд, автор выпущенной в 1990 году книги «Beaufort files», назвал этот самолет «необходимым для успеха в Северной Африке», добавляя, что «машина заслуживает большей известности, а её вклад в победу Союзников - более высокой оценки». Начиная с 1943 года, «Бофорт» был постепенно заменен «Бьюфайтером» в варианте торпедоносца (Торбью), но он остался самым результативным английским самолетом такого типа, о чем нельзя забывать.

На начало 1990-х годов не было ни одного комплектного «Бофорта», но стартовал процесс реставрации нескольких машин, найденных в Австралии, и извлеченных из джунглей Новой Гвинеи и других «мест боевой славы» «Бофортов», что позволяло надеяться на заполнение пробела в истории авиации. В 1992 году музей RAF в Хендоне выставил в своей экспозиции DD931 - почти полностью отреставрированный «Бофорт», получивший носовую часть фюзеляжа от A9-557, а заднюю часть - от A9-559, хвостовое оперение - от A9-478 и центроплан от A9-593. В экспозиции австралийского музея армейской авиации в Квинсленде выставлен не до конца отреставрированный фюзеляж A9-13 с носовой секцией от A9-210. Ещё один «композитный» планер (компоненты A9-557, A9-461 и A9-637 или A9-639) находится на хранении в Канберре. Эта машина принадлежит Австралийскому военному мемориалу, и хотя она не полностью восстановлена, её на короткий период выставляли на всеобщее обозрение в 2003 году. Существуют ещё две программы реставрации «Бофортов», которые, можно надеяться, приведут к появлению летных машин. Во-первых, это A9-141 «VH-KTW» в Хендре, Брисбен, Австралия, для которого позаимствованы элементы A9-485 и A9-689, во-вторых - A9-555, к восстановлению которого приступили в 2003 году в Клифтоне, штат Теннесси, США.

Бристоль «Бофорт» Mk.IA DX157 во время перегонки в Индию, весна 1944 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Dark Earth и Middle Stone, нижние - Sky. Кокарды SEAC - Dark Blue и Azure Blue.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA DV816 V из 22-й эскадрильи, Вавунийя, Цейлон, апрель 1944 года. Верхние поверхности - Dark Green, нижние - Sky Grey.



Бристоль «Бофорт» Mk.IA DV891 Q из 217-й эскадрильи, Вавунийя, Цейлон, апрель 1944 года. Верхние поверхности - Dark Green, нижние - Sky Grey. Бортовой номер красный.



Бристоль «Бофорт» Mk.II T9540 - первая машина собранная в Австралии, Фишерменс Бенд, 1941 год. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Dark Green и Dark Earth, нижние - алюминий.



Mk.V A9-66 66, 1-е OUF RAAF, 1943 год. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Foliage Green и Earth Brown, нижние - Sky Blue. Кокарды RAAF раннего типа, бортовой номер желтый.



Бристоль «Бофорт» Mk.V A9-27 B, 6-е OUF RAAF, Джервис Бей, Новый Южный Уэльс, апрель 1943 года. Камуфляж по схеме А: верхние поверхности - Foliage Green и Earth Brown, нижние - Sky Blue. Кокарды RAAF позднего типа Dark Blue и White.

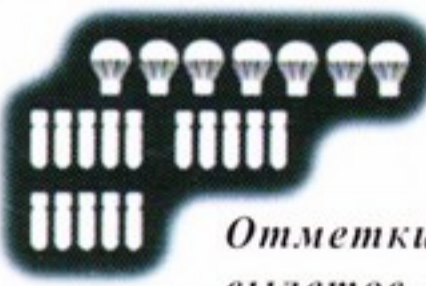
Бристоль «Бофорт» Mk.VIII A9-338 из 1-го OTU, Ист-Сэйл, Викториа, Австралия, 1943 год. Машина целиком окрашена в Black Green. Бортовой номер желтого цвета, серийный - Medium Grey.



Носовая эмблема A9-500 «Barmera Waikerie».



Бристоль «Бофорт» Mk.VIII A9-500 W-DD из 15-й эскадрильи RAAF, Миддлебург Айленд, Новая Гвинея, 30 сентября-1945 года. Машина целиком окрашена в Foliage Green, бортовые номера белые, серийный номер - Medium Grey.



Отметки боевых вылетов под фонарем кабины пилота.



Бристоль «Бофорт» Mk.VI A9-75 G из 6-го OUF, Новра, Новый Южный Уэльс, Австралия, ноябрь 1943 года. Камуфляж по схеме A: верхние поверхности - Foliage Green и Earth Brown, нижние - Sky Blue, бортовые номера белые, серийный номер - Medium Grey.

Носовая эмблема A9-75 «Tweedle Dum and Tweedle Dee»



Бристоль «Бофорт» Mk.VIII A9-362 T-DD из 15-й эскадрильи RAAF, Миддлебург Айленд, Новая Гвинея, сентябрь 1945 года. Машина целиком окрашена в Foliage Green, бортовые номера белые, серийный номер - Medium Grey. Под крылом и фюзеляжем антенны радара ASV.

Носовая эмблема A9-362 и отметки боевых вылетов.



Бристоль «Бофорт» Mk.VIII A9-432 T-JM из 100-й эскадрильи RAAF, Таджси, Новая Гвинея, ноябрь 1945 года. Камуфляж по схеме A: верхние поверхности - Foliage Green и Earth Brown, нижние - Sky Blue.

