

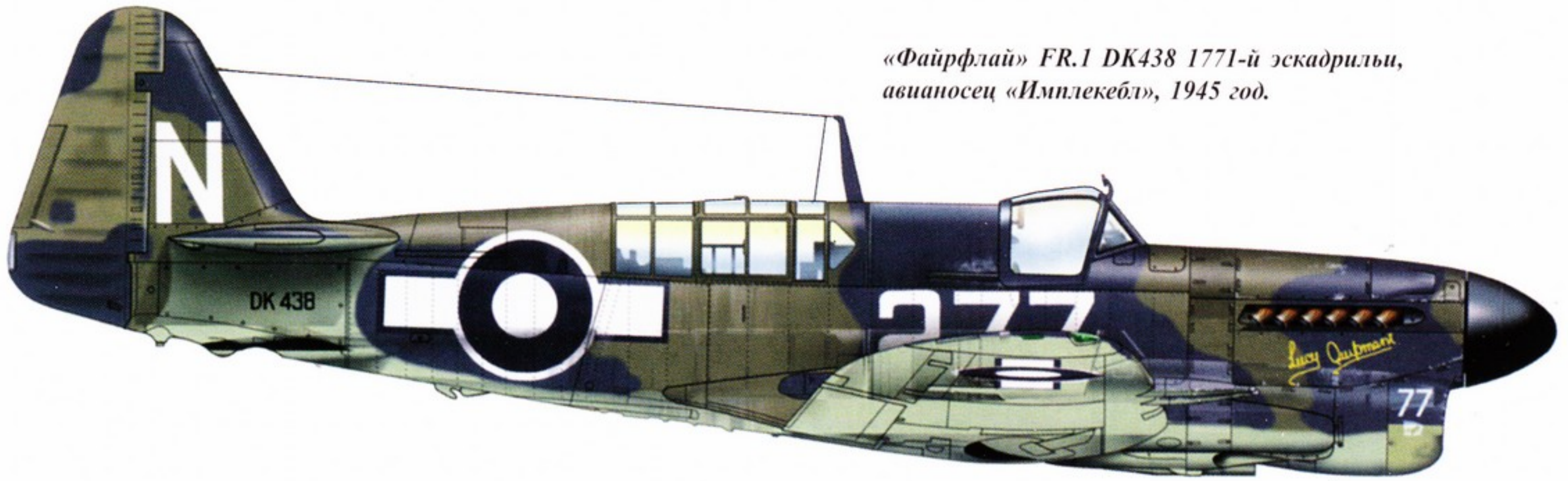
ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

145

FAIREY FIREFLY



«Файрфлай» FR.1 DK438 1771-й эскадрильи, авианосец «Имплекебл», 1945 год.



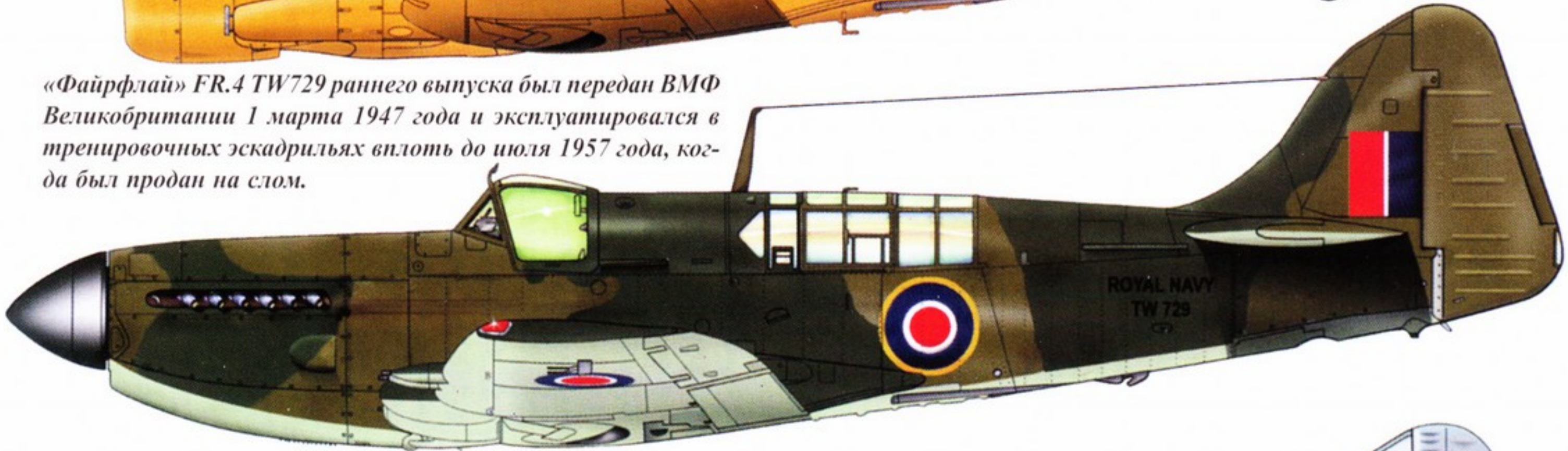
«Файрфлай» FR.1 «617» ВВС Эфиопии - одна из девяти машин купленных у ВМС Канады.



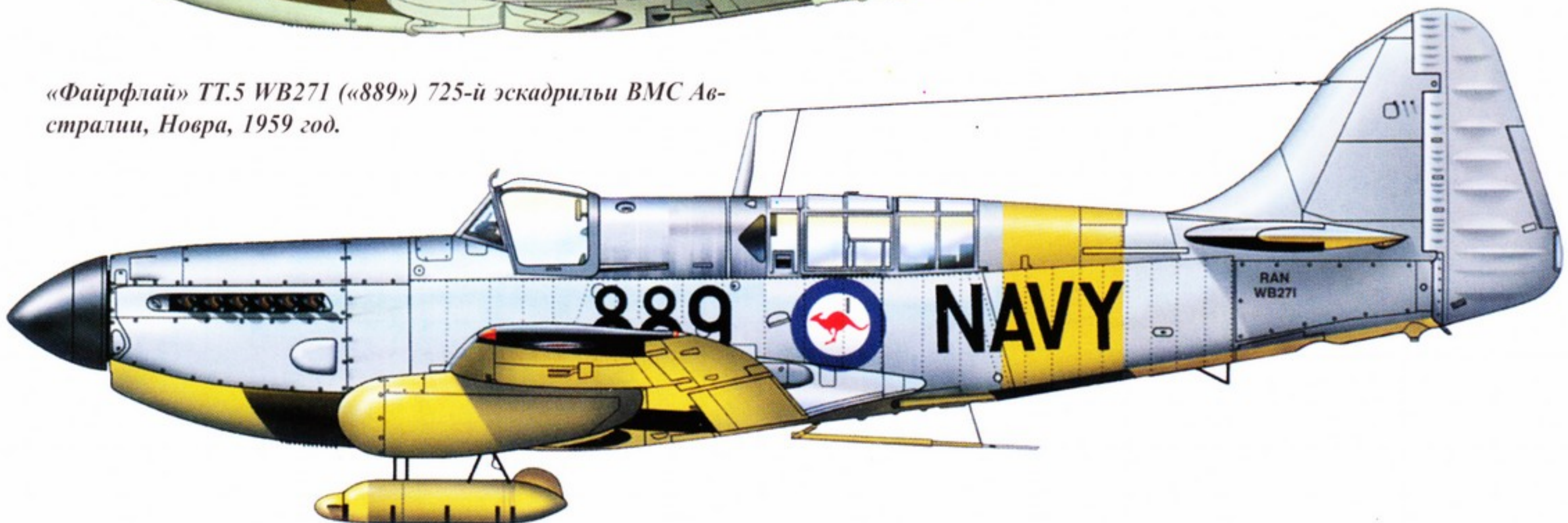
«Файрфлай» T.1 Z2027 был переделан из F.1 первой серии и имел низкое ветровое стекло и фонарь кабины, характерный для этих машин.



«Файрфлай» FR.4 TW729 раннего выпуска был передан ВМФ Великобритании 1 марта 1947 года и эксплуатировался в тренировочных эскадрильях вплоть до июля 1957 года, когда был продан на слом.



«Файрфлай» TT.5 WB271 («889») 725-й эскадрильи ВМС Австралии, Новра, 1959 год.



Fairey «Firefly»



«Файрфлай» FR.1 под управлением лейтенанта Д. Левита из 1770-й эскадрильи пролетает мимо подбитого им японского Ki-43, Северная Суматра, 4 января 1945 г. Это была первая воздушная победа на счету 1770-й эскадрильи, японца удалось сбить во время рутинного вылета на штурмовку наземных войск. Лейтенант Д. Левит погиб спустя месяц во время налета на нефтехранилище в Палембанге.



«Файрфлай» FR.1 DK418, поступивший на вооружение 790-й эскадрильи в декабре 1944 года. Это машина позднего выпуска с высоким ветровым козырьком и выпуклым фонарем кабины.

Фэйри «Файрфлай» - не оцененный по достоинству истребитель-бомбардировщик Второй Мировой войны - появился на свет благодаря тому, что в ходе его создания в первоначальное техническое задание вносились многочисленные изменения. Длительный период разработки самолетов в то время был характерным для отношений, которые сложились между авиастроительными фирмами и правительством Великобритании. В те дни Министерство Авиации (Air Ministry) контролировало все заказы по созданию новых самолетов, в том числе и для авиации военно-морского флота (FAA, Fleet Air Arm), выпуская спецификации (технические задания) в соответствии с требованиями военных и передавая их авиастроителям. В ответ до полудюжины фирм, надеявшихся получить заказ, представляли свои решения, и Министерство Авиации могло позволить себе роскошь выбирать победителя среди двух и более прототипов самолетов, в наибольшей степени отвечающих требованиям спецификации. Так произошло и с Фэйри «Файрфлайем».

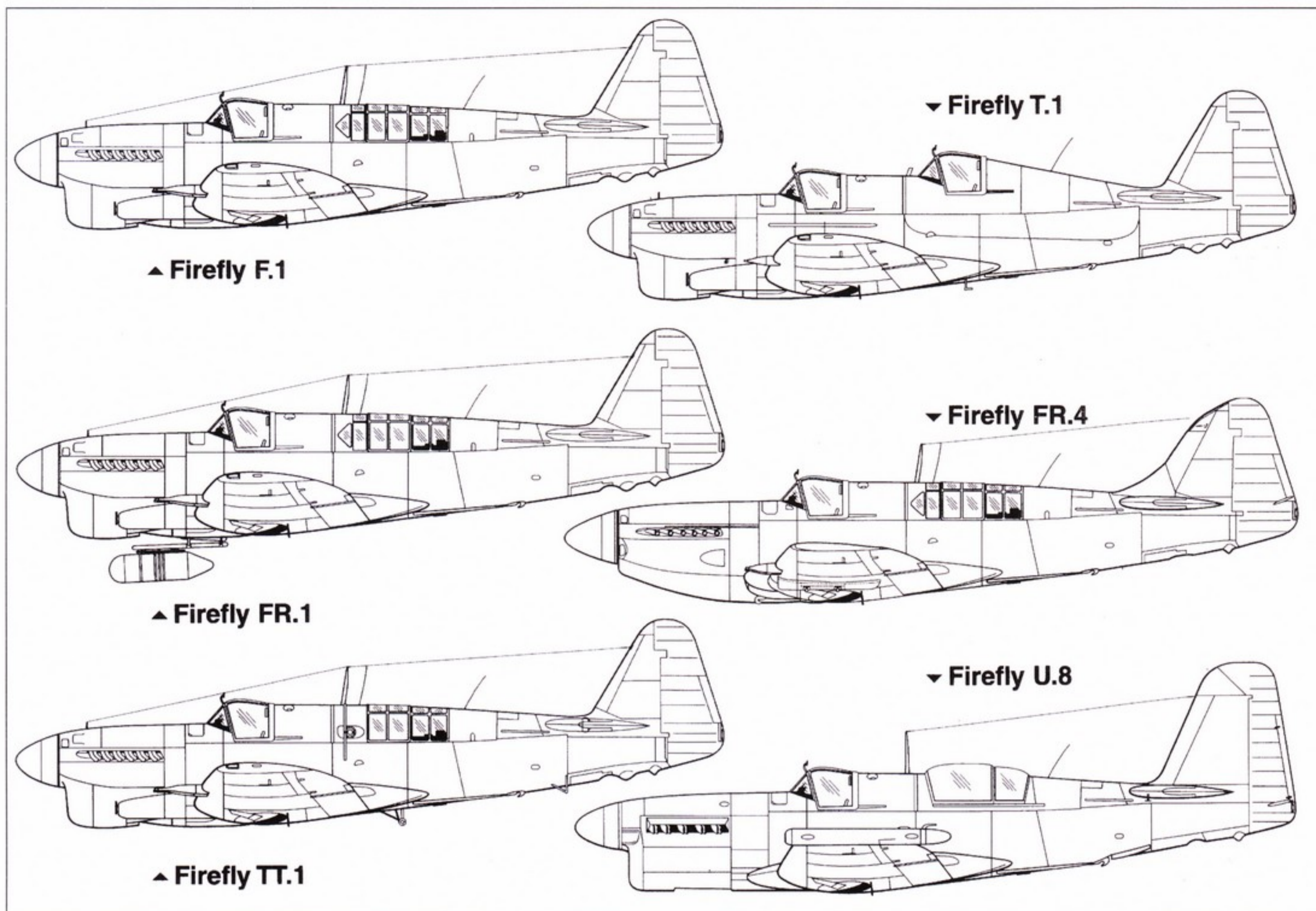
Первоначальная спецификация Министерства Авиации N. 8/39 требовала создать двухместный истребитель для авиации флота с пушечным вооружением, установленным в крыле. Кроме того, была выпущена спецификация N. 9/39 на истребитель с аналогичным вооружением, которое должно было размещаться в подвижной турели, как на самолетах Блэкберн «Скуа» и Болтон-Пол «Дифайэнт». Министерство получило

предложения от пяти фирм, включая Фэйри Эвэйшн Компани. Фэйри находилась в более выигрышных условиях, поскольку уже многие годы поставляла самолеты авиации ВМФ (достаточно вспомнить такие машины, как «Флайкэтчер», «Сил», «Сифокс», «Свордфиш», «Альбакор» и «Фульмар»). Первый проект был подписан Марселем Лобелем, главным конструктором Фэйри, но в 1939 году он покинул фирму, чтобы организовать свое собственное предприятие. Его место занял Х. Е. Чэплин (на фирме его все называли «Чарли»). Он сразу же отказался от разработок Лобеля, предложив свои новые, предполагавшие использование унифицированного планера для обеих спецификаций. Первый проект - одноместный истребитель - мало чем отличался от «Спитфайра» фирмы Супермарин, а второй - двухместный скоростной истребитель-бомбардировщик - был предназначен для замены тихоходного Фэйри «Фульмар». Предложения Чэплина не слишком понравились Министерству Авиации, но, в конечном итоге, фирма получила заказ на разработку двухместного истребителя для флота в соответствии с новой спецификацией N. 5/40F. Работы над одноместным истребителем поручили вести фирме Блэкберн, создавшей впоследствии «Файрбрэнд». Фэйри получила заказ на постройку двух прототипов, одиннадцати опытных и 187 серийных самолетов, которым в декабре 1940 года решили присвоить имя «Файрфлай» (Светлячок).

Уже на ранней стадии программы было решено, что основное производство новой

машины будет развернуто на заводе Фэйри в Хэйсе. Главными субподрядчиками стали фирмы Джeneral Эйркрафт Лимитед (General Aircraft Limited, GAL) из Хэнворта и Аэро Энжинс (Aero Engines Ltd.) из Бристоль. Кроме них в производстве самолета участвовало множество более мелких фирм.

Министерство Авиационной промышленности (Ministry of Aircraft Production, MAP) информировало Фэйри, что оно планирует закупить еще 100 «Файрфлаев» в дополнение к уже заказанным двум сотням. Первые три самолета (Z1826 - 1828) были изготовлены в Хэйсе и окончательно собраны на испытательном аэродроме Фэйри Грейт Уэст в Хитроу. 22 декабря 1941 года флайт-лейтенант Кристофер С. Стэниленд, шеф-пилот Фэйри, поднял «Файрфлай» Z1826 в первый полет. Крис Стэниленд был в то время кумиром всех английских мальчишек - бывший летчик-истребитель британских ВВС, победитель многочисленных ралли на мотоциклах, рекордсмен таких трасс, как Брукленд, автогонщик и, самое главное, испытатель одной из известнейших авиационных фирм. Стэниленд не нашел у «Файрфлая» существенных недостатков и предложил передать его A&AEE (Aeroplane & Armament Experimental Establishment - Экспериментальный Центр Аэропланов и Вооружения) в Боскомб Даун для дальнейших испытаний, чтобы ускорить принятие самолета на вооружение. 28 апреля 1942 года Стэниленд перегнал опытный самолет в испытательный центр, «потеряв» по дороге фонарь кабины.



Летчики-испытатели A&AEE обнаружили, что хотя элероны «Файрфлая» эффективны во всем диапазоне скоростей, они перекомпенсированы и требуют большой дачи ручки управления на малых скоростях. Были и некоторые проблемы с рулями высоты, но испытатели считали, что как только проблемы с управлением будут решены «...самолет должен стать хорошим истребителем для флота». MAP заказало еще три сотни «Файрфлаев», пожелав получать по пятьдесят самолетов в месяц к концу 1944 года.

Задержки программы начались 26 июня 1942 года, когда при испытаниях второго прототипа (Z1827) погиб Крис Стэниленд. Ему было всего тридцать шесть лет. Точную причину катастрофы установить не удалось,

основной версией было разрушение руля высоты. Летные испытания продолжил коллега Стэниленда Ф. Х. Диксон, позднее к нему присоединились заводские летчики-испытатели Колин Эванс и Сет Смит.

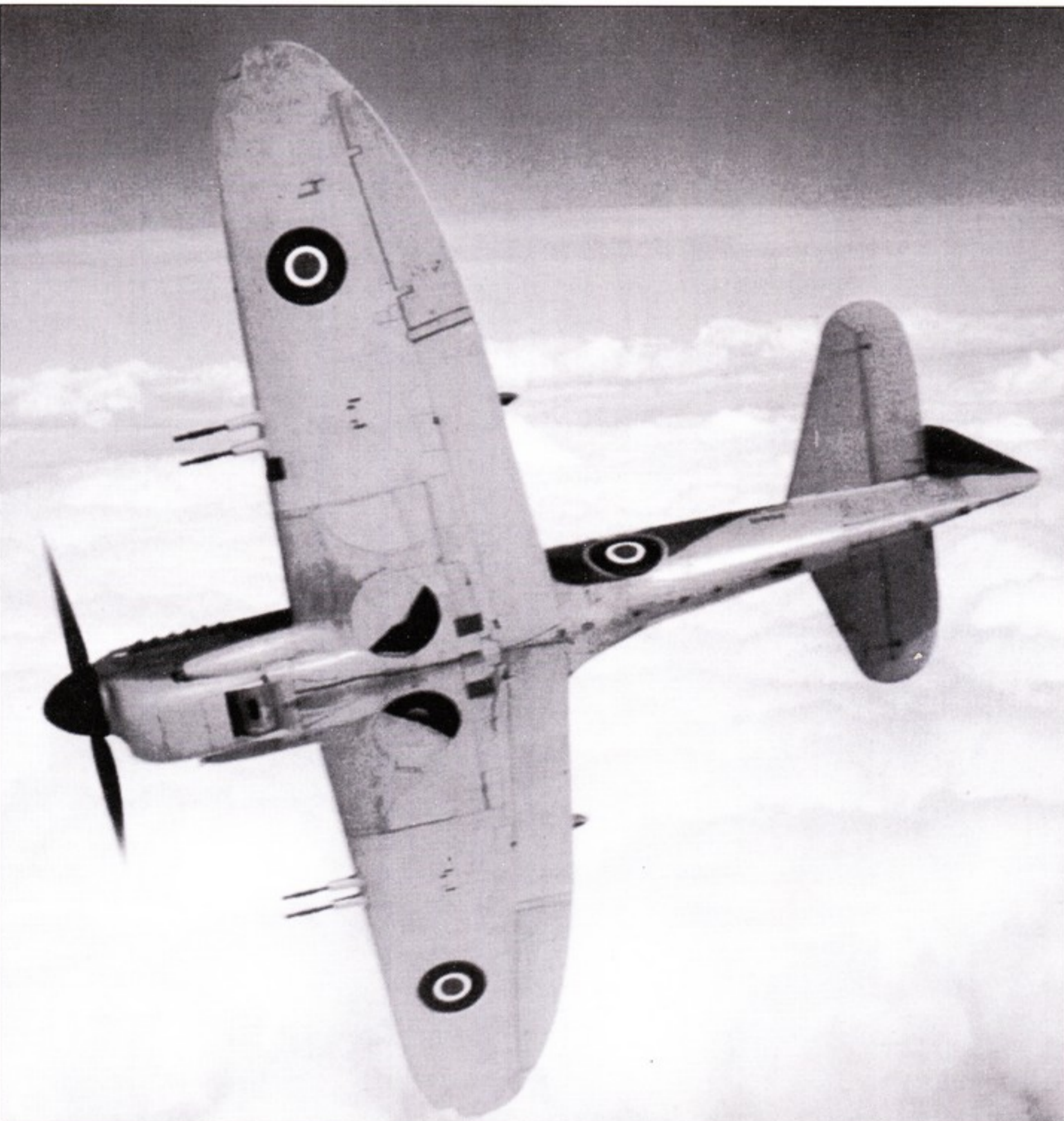
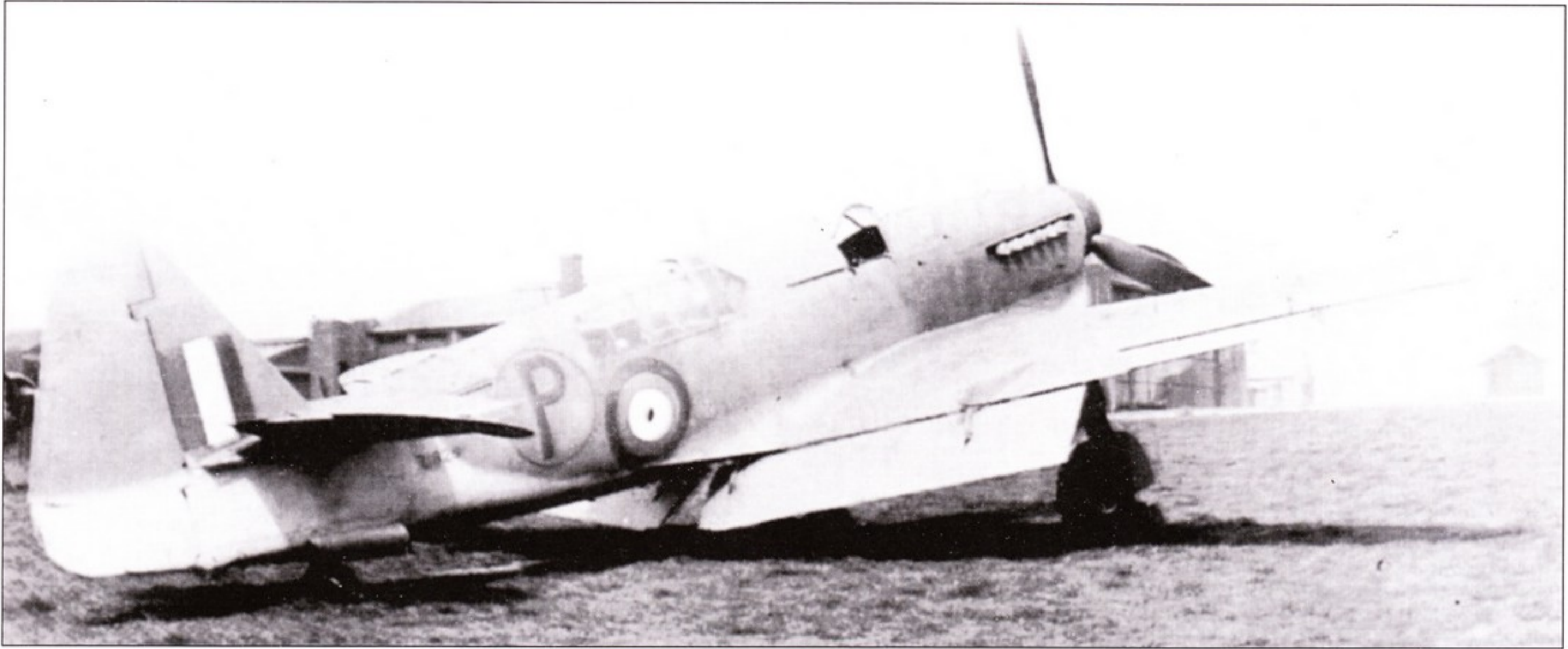
Четвертый «Файрфлай» F.I (Z1829) в начале 1943 года поступил в Подразделение эксплуатационных испытаний FAA (FAA Service Trials Unit) в Эрбросе. Флотские пилоты высоко оценили летные характеристики нового истребителя, но полностью раскритиковали низкие ветровой козырек и фонарь кабины, сильно ограничивающие обзор при приземлении. Доработки велись прямо на конвейере и машины позднего выпуска отличались ветровым козырьком увеличенной высоты и выпуклым фонарем кабины. В мае 1943 года на «Файрфлае» F.I

Z1839 были проведены палубные испытания на борту авианосца «Илластриес». Летчик-испытатель лейтенант Эрик Браун испытал несколько неприятных минут, когда после третьего взлета сорвавшийся фонарь кабины ударил по левой половине горизонтального оперения, сломав лонжерон стабилизатора. Брауну потребовалось все его мастерство, чтобы посадить ставшую неустойчивой машину обратно на авианосец. Дальнейшие палубные испытания, для которых использовался «Файрфлай» F.I Z1844, продолжились в следующем месяце и завершились благополучно.

В конце 1943 года «Файрфлай» F.I Z1883 поступил в 778-ю эскадрилью (Naval Air Fighting Development Unit), базировавшуюся тогда на авиабазе Виттеринг, для



Неокрашенный прототип «Файрфлая» Z1826 после сборки на заводском аэродроме Фэйри Грейт Уэст. Шеф-пилот фирмы флайт-лейтенант Кристофер Стэниленд впервые поднял эту машину в воздух 22 декабря 1941 года.



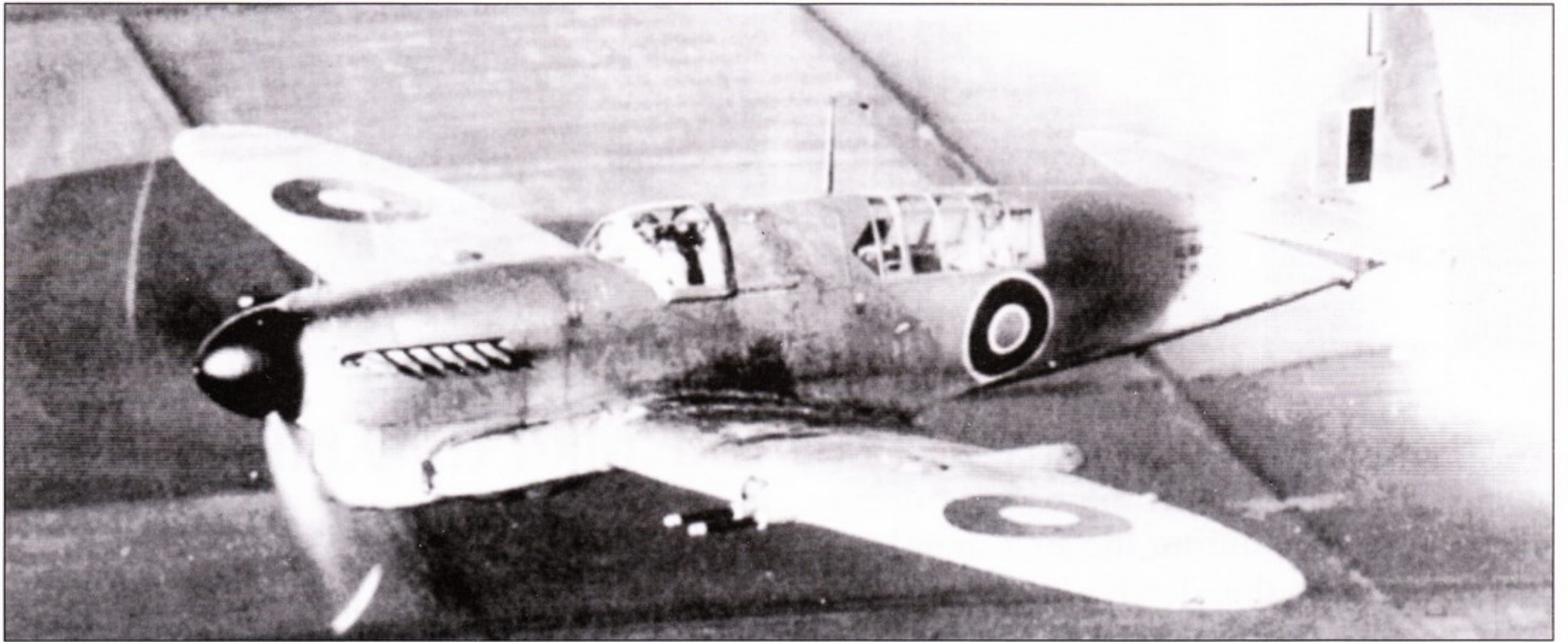
Первый прототип «Файрфлая», Z1826; хорошо видны большие посадочные щитки. Самолет потерял фонарь во время испытательного полета в Боскомб Даун и в таком виде проходил дальнейшие испытания в А&АЕЕ.

«Файрфлай» Z1828 был выбран для первых полетных испытаний, проходивших в марте 1943 года на борту авианосца «Илустриес». Позднее он был отправлен в Фарнборо для испытаний на прочность.

доводочных испытаний. В их ходе выяснилось, что хотя «Файрфлай» F.1 имеет неплохую маневренность, его лучше использовать в качестве дальнего истребителя сопровождения и/или как ночной истребитель. В ходе учебных боев с современными ему у истребителями выяснилось, что если пилот «Файрфлая» выпускал закрылки в среднее положение, то радиус разворота становился значительно меньше, чем у противников. «Файрфлай» F.1 Z1908 был отправлен в США на Joint Fighter Conference, где он провел учебные бои с различными американскими и британскими машинами, а также трофейным японским истребителем Мицубиси А6М2 «Зеро». С выпущенными закрылками «Файрфлай» легко выигрывал у японца на виражах.

Изготовленные Фэйри в Хэйсе «Файрфлай» без консолей крыла и хвостового оперения буксировались грузовиками на аэродром фирмы Грейт Уэст, где проводились их окончательная сборка и облет. 7 июля 1943 года «Файрфлай» F.1 был принят на вооружение и в октябре машины стали поступать в эскадрильи FAA. Они хорошо зарекомендовали себя в боевых условиях, препятствуя прибрежному судоходству и нанося удары по береговым целям в Норвегии и принимали участие в операции FAA против немецкого линкора «Тирпиц». Также новые истребители проявили себя в составе Бри-

«Файрфлай» F.1, Z1832, нижние поверхности покрашены в желтый цвет. Первоначальная полотняная обшивка элеронов была заменена на металлическую. Этот «Файрфлай» был в числе первых самолетов поступивших на вооружение 1770-й эскадрильи в октябре 1943.

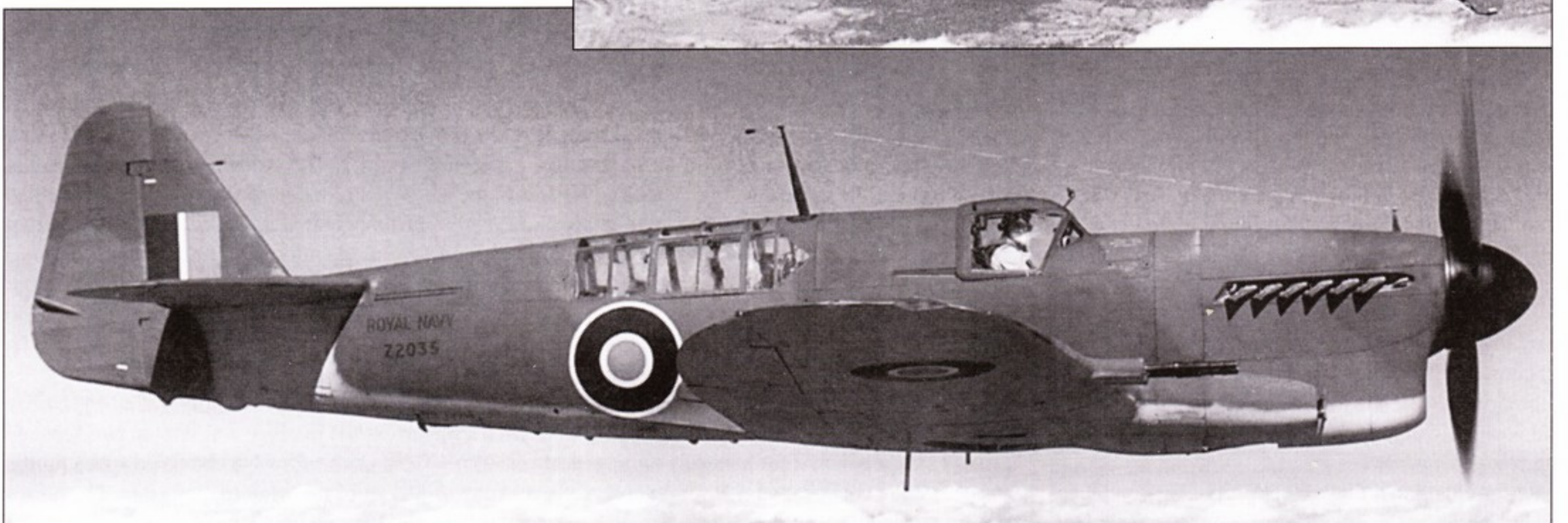


Третий прототип «Файрфлая», Z1828, впервые поднялся в воздух 26 августа 1942 и использовался А&АЕЕ для снятия летных характеристик во второй половине того же года. 7 декабря машина совершила аварийную посадку из-за отказа двигателя, но позже была отремонтирована.

«Файрфлай» F.1 Z2035 с коком винта черного цвета, 1942 год. Отсутствуют обтекатели на стволах 20-мм пушек Испано. Хорошо видно, какой ограниченный обзор имел пилот в кабине раннего типа. Обтекатели на задней кромке крыла закрывают механизм выпуска закрылков.

танского Тихоокеанского Флота (British Pacific Fleet, BPF), совместно с американцами действовавшего против японцев. За «Файрфлаем» F.1 последовала модификация FR.1, оснащенная радаром «воздух-поверхность» ASH. Модернизированные F.1, тоже получившие этот радар, стали обозначаться «Файрфлай» F.1A. «Файрфлай» FR.1 был принят на вооружение 16 февраля 1945 года, причем Министерство Авиационной промышленности информировало Фэйри, что выпуск «Файрфлая» 1 должен продолжаться до 1946 года, когда ему на смену придет «Файрфлай» 4.

Еще один снимок Z2035, теперь в профиль, виден низкий ветровой козырек. Закрылки Фэйри-Юнгмена полностью убраны. Тонкий длинный лючок, видимый над надписью «ROYAL NAVY», скрывает механизм фиксации консолей крыла в сложенном положении.





Один из первых предсерийных «Файрфлаев» на испытательном аэродроме Фэйри Хайес, Западный Лондон. Низкий фонарь кабины, пушки без обтекателей, трехлопастной винт и поверхности управления обшитые полотном - характерные признаки этих машин.

Одновременно с модификацией F.1 с конвейера Фэйри сходили ночные истребители «Файрфлай» NF.1 оснащенные радаром AI (Airborne Interception). После окончания Второй Мировой войны часть «Файрфлаев» I переделали в учебные модификации T.1 и T.2, получившие сдвоенное управление и поднятую вверх заднюю кабину. Еще на базе «единичек» изготавливали буксировщики мишеней, которым было присвоено обозначение TT.1. В 1945 году партия «Файрфлаев» была продана Королевским ВМС Нидерландов, которые использовали их для борьбы с партизанами в голландской Ост-Индии.

«Файрфлай» NF.2 - ночной истребитель с обтекателем антенны радара на передней кромке крыла - оказался неудачным и в серию не пошел.

«Файрфлай» F.3, оснащенный более мощным мотором Роллс-Ройс «Грифон» (1540 л.с.) имел проблемы с продольной устойчивостью и дальше постройки прототипа дело не пошло.

Ряд серьезных изменений внесли в конструкцию «Файрфлая» FR.4 - его оснастили мотором Роллс-Ройс «Грифон» 74 мощностью 2005 л.с. с четырехлопастным винтом, радиаторы системы охлаждения разместили в передней кромке крыла, законцовки которого в свою очередь укоротили. Позднее FAA переделала некоторое количество FR.4 в буксировщики мишеней TT.4. «Файрфлай» FR.4 были закуплены ВМС Нидерландов, переделавших часть из них в ночные истребители NF.4 и буксировщики мишеней.

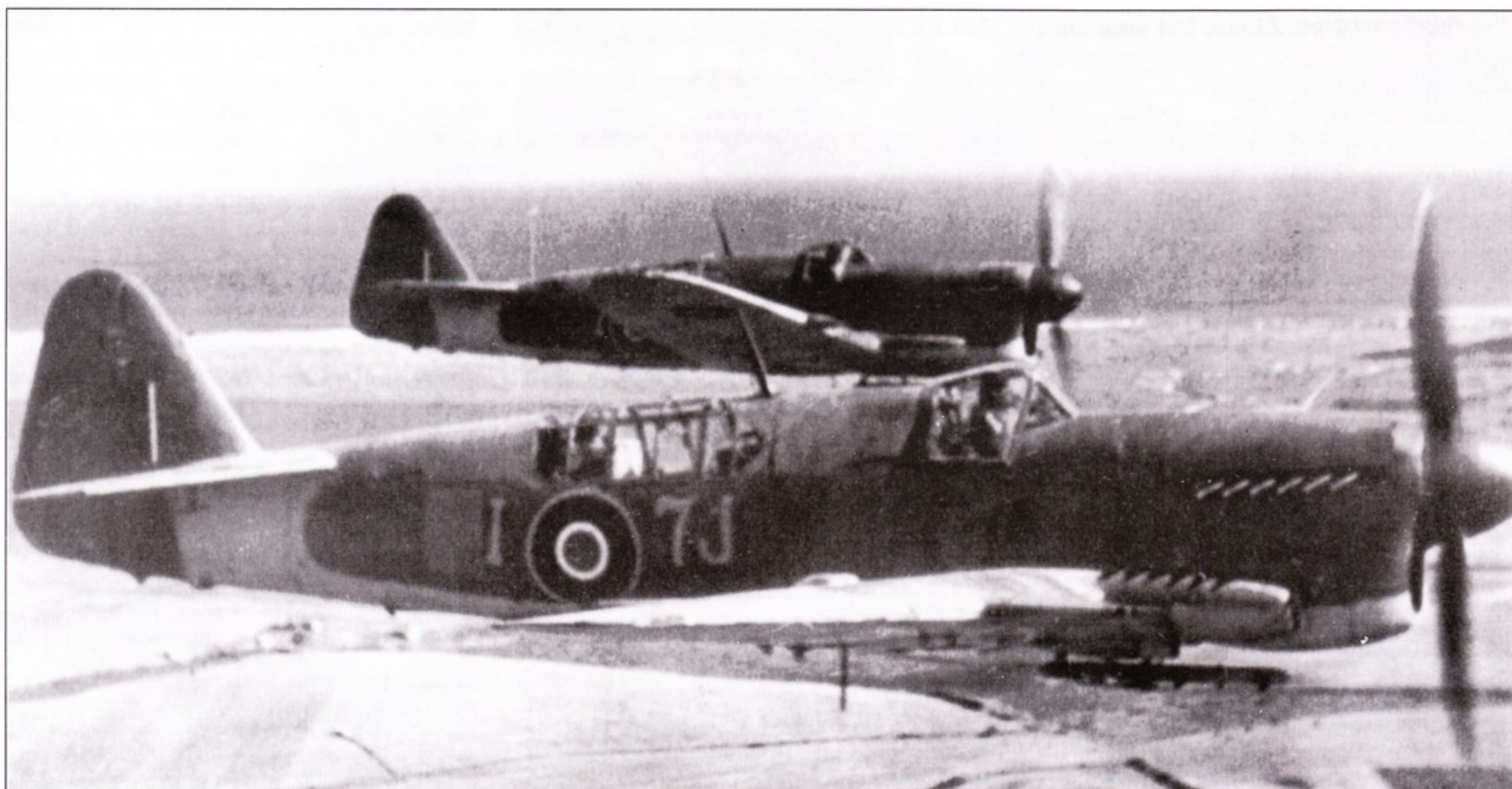
«Файрфлай» FR.5 - многоцелевой вари-

ант FR.4 - можно было легко переделать в истребитель-разведчик, ночной истребитель или противолодочный самолет. Эта модификация широко использовалась во время войны в Корее в качестве штурмовика, как англичанами, так и австралийцами. ВМС Нидерландов использовали «Файрфлай» Mk.5 в качестве ночного истребителя. Позднее большое число FR.5 было переделано в учебные T.5 со сдвоенным управлением и буксировщики мишеней TT.5.

«Файрфлай» AS.6 представлял собой противолодочный самолет. Пушки на нем не устанавливались, уступив место аппаратуре для обнаружения субмарин и противолодочному оружию. Для ВМС Австралии часть этих самолетов переделали в буксировщики мишеней TT.6.



Группа из восьми «Файрфлаев» F.1 из 741-й эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Сент Меррин. Эта часть занималась обучением экипажей штурмовым ударам. На всех самолетах радары ASH сняты.



Два «Файрфлая» FR.1 796-й эскадрильи, базировавшейся в 1946 году на аэродроме Реттрей. Это учебное подразделение эксплуатировало «Файрфлаи» FR.1 и его тренировочные варианты вплоть до своего расформирования в ноябре 1954 года.

В конструкции «Файрфлая» AS.7 сделали ряд крупных изменений: установили мотор Роллс-Ройс «Гриффон» 59, радиатор вернули под носовую часть фюзеляжа, изменили форму крыла и хвостового оперения, а задняя кабина получила увеличенный фонарь. Но в качестве противолодочного самолет оказался неудачным и использовался для тренировки наблюдателей под обозначением T.7.

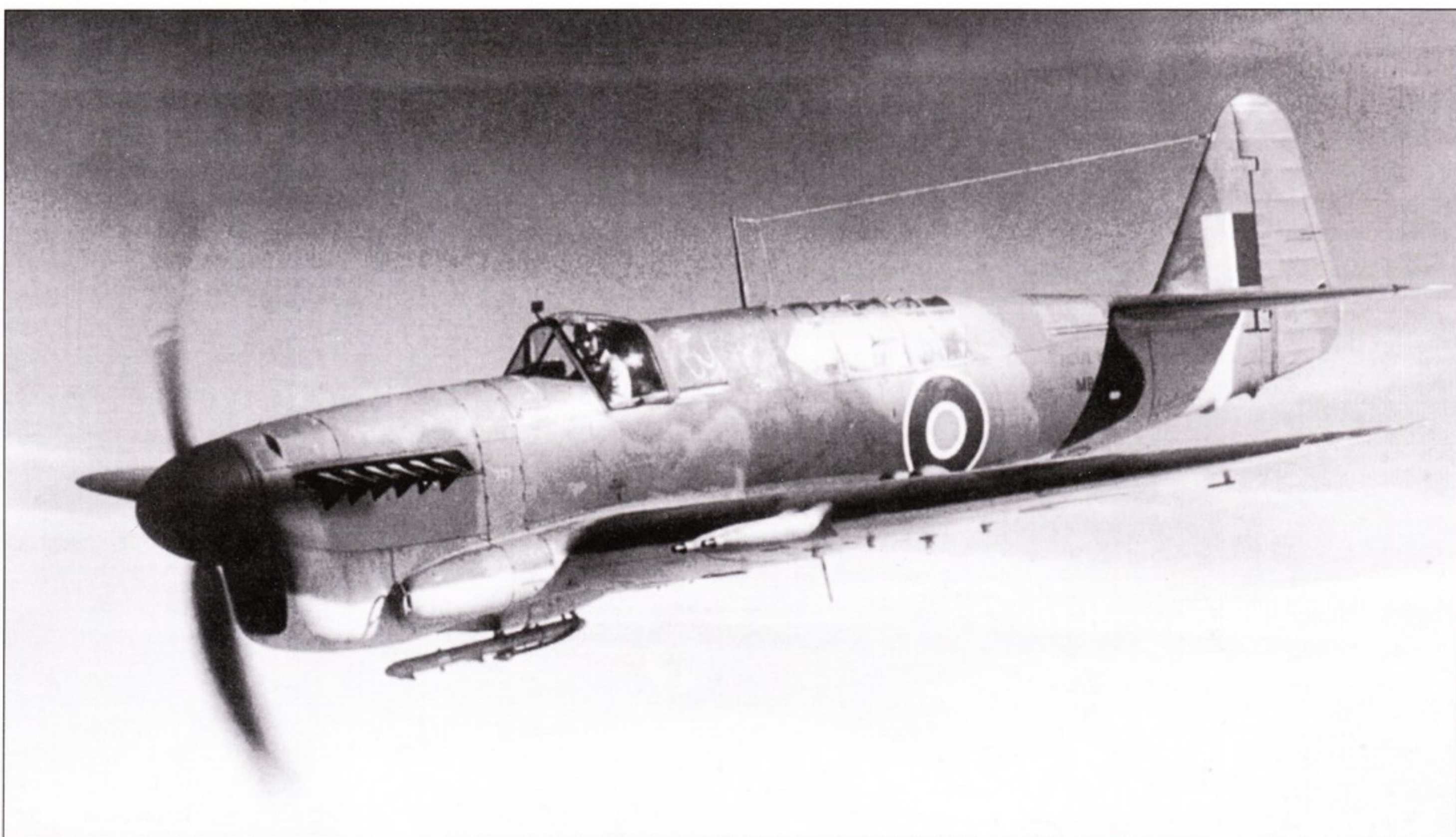
«Файрфлай» U.8 - самолет-мишень на базе Mk.7, а последнюю модификацию - беспилотную мишень «Файрфлай» U.9 делали путем конверсии «Файрфлаев» Mk.5.

«Файрфлай» строился в трех основных вариантах: Mk.1, Mk.4 и Mk.7, а все остальные модификации создавались на их базе.

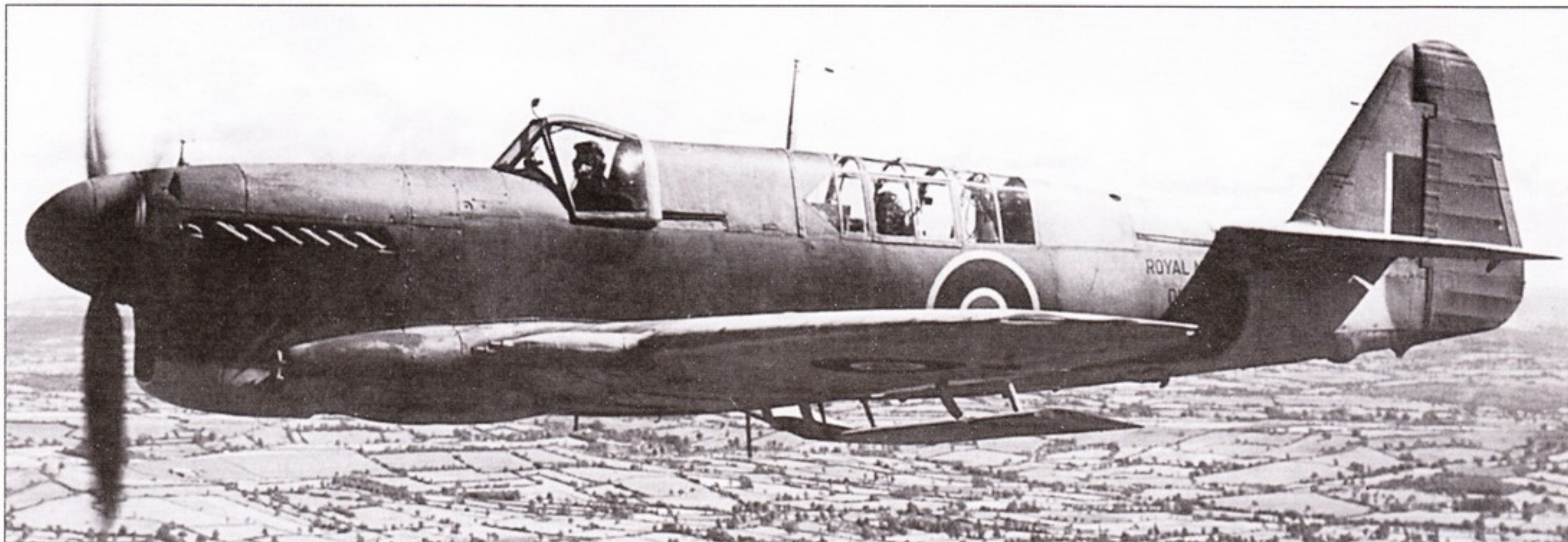
«Файрфлай» F.1

«Файрфлай» F.1 раннего выпуска были практически идентичны по конструкции опытным самолетам. Главное отличие состояло в применении весовой компенсации руля вместо роговой и щитков Фэйри-Юнгмена слегка увеличенной площади. Первый серийный самолет поднялся в воздух 5 января 1943 года. Несколько первых серийных

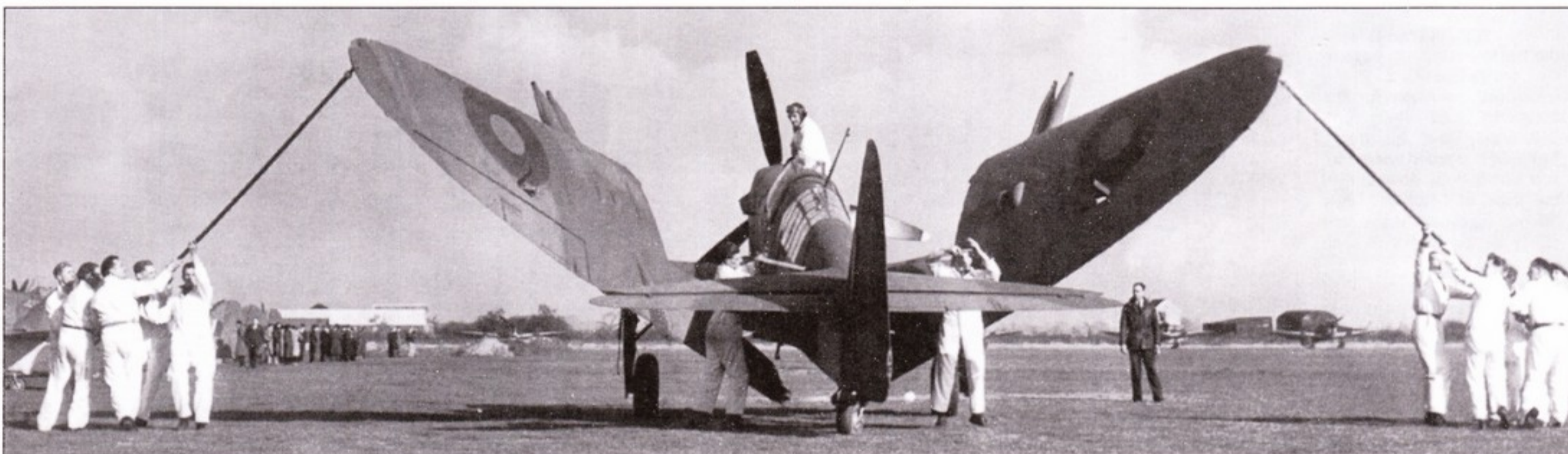
«Файрфлаев» проходили интенсивные испытания в A&AEE, поскольку самолет ещё требовал доводки. В июне 1943 года 13-й «Файрфлай» был принят в качестве эталона для серии, но A&AEE после проведенных испытаний признал эти самолеты пригодными только для обучения. Среди недостатков отмечалась склонность машины к «козлению» при посадке, недостаточная эффективность руля высоты и большие нагрузки на элероны на высоких скоростях. Поэтому площадь руля высоты увеличили, а его обшивку, так же как и обшивку элеронов, заменили с полотняной на металличе-



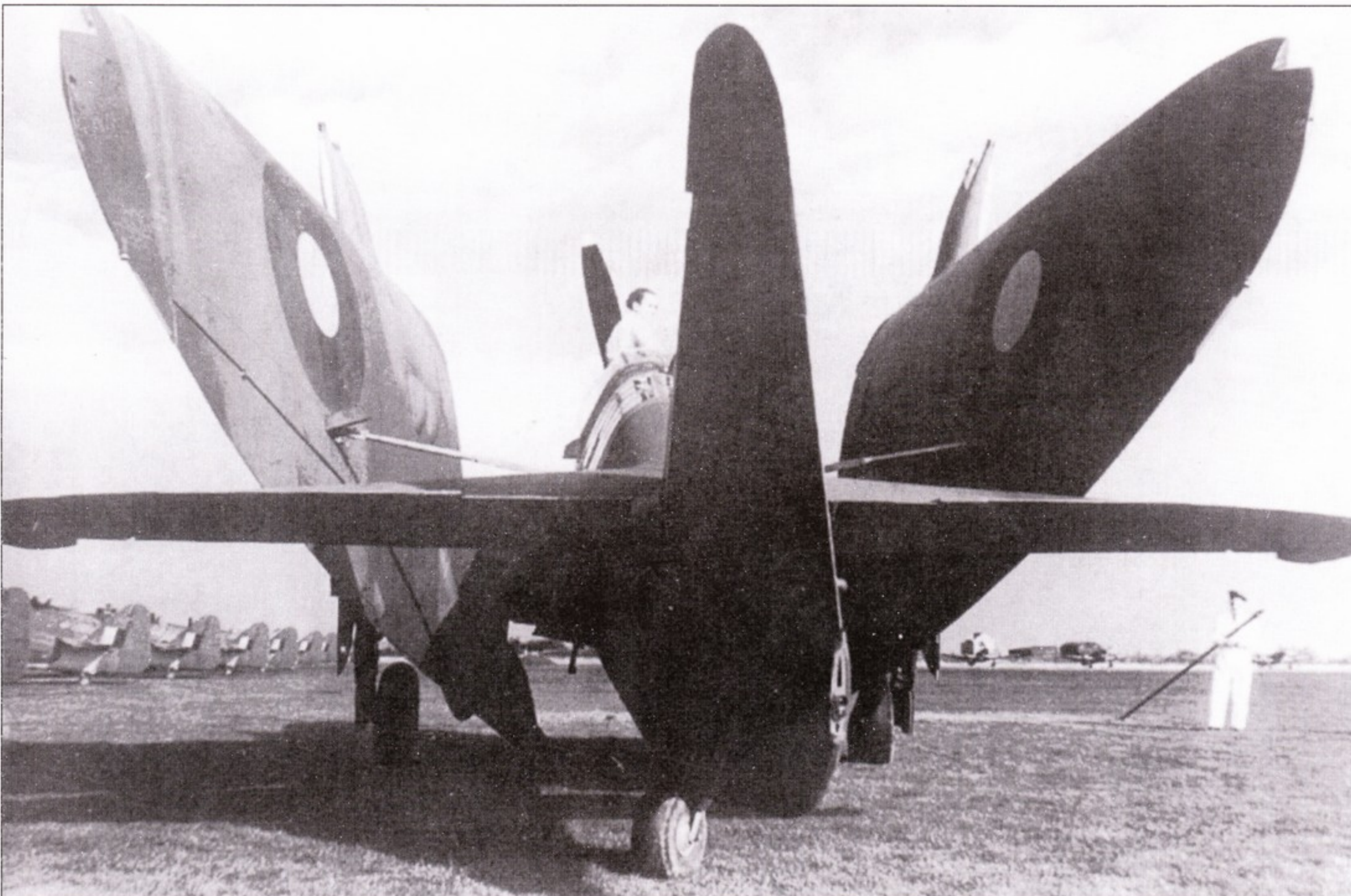
Серийный «Файрфлай» FR.1 в испытательного полета перед поставкой в войска. Радар еще не установлен.



«Файрфлай» FR.1 DK418 с закрылками Фэйри-Юнгмена в маневренном положении. Всего имелось четыре положения закрылков: *HOUSED* (полностью убраны), *CRUISING* (маневренное), *TAKE-OFF* (взлет), и *LAND* (посадка, полностью выпущены). С закрылками, установленными в *CRUISING*, истребитель имел максимальную маневренность, но в обычном полете этим не пользовались.



Сложная схема складывания крыла на «Файрфлаях» 1, 4, и ранних 5 требовала большого количества персонала. После открытия замков на крыле, с помощью длинных стержней консоли поворачивались назад вверх, пока их законцовки не вставали на фиксаторы в задней части фюзеляжа. На снимке, чуть ниже кокард на консолях, хорошо видны выдвинутые опоры.



«Файрфлай» со сложенными крыльями. Операция складывания требовала участия восьми человек на каждое крыло и требовала много времени. Складываемые с помощью гидравлики консоли крыла были введены на «Файрфлае» Mk.5.



Складывающиеся консоли крыла крепились только к заднему лонжерону, поворачиваясь таким образом, чтобы выступающие части закрылков оказались под центропланом. Эта фотография «Файрфлая» F.1 Z1908 сделана в США, во время сравнительных испытаний на Joint Fighter Conference.



«Файрфлай» FR.1 из 816-й эскадрильи с эмблемой Бенгальский Тигр на борту сфотографирован в Хал Фаре (Мальта) в перерыве между двумя походами на борту авианосца «Оушен». 1947 год.



«Файрфлай» FR.1 MB739 и TT. 4 771-й эскадрильи. Это подразделение, базировавшееся в Форде, было основным в Великобритании эксплуатантом TT.4, но использовало и другие модификации.

кую. В таком виде «Файрфлай» Z1888 прошел испытания в Боскомб Дауне и его приняли на вооружение.

В октябре 1943 года «Файрфлай» был принят на вооружение в вариантах дневного (F.1) и ночного (NF.1) истребителей. Обе машины выпускались параллельно, поскольку FAA отчаянно нуждалась в ночном истребителе. Британское адмиралтейство не воспринимало идею одноместного истребителя способного вести разведку и решать ударные задачи - считалось, что пилоту обязательно должен помогать наблюдатель (штурман). Поэтому на «Файрфлае» установили вторую кабину, как на его предшественнике «Фульмаре». Помимо внушительного арсенала из четырех 20-мм пушек в крыле, машина могла нести пару 454-кг бомб. Позднее появились узлы для подвески восьми НУРСов калибром 76 мм.

Фюзеляж монококовой конструкции состоял из 21 шпангоута U-образной формы, к которым с помощью клепки крепились

обшивки из легкого сплава. Стрингеры не было, фюзеляж «Файрфлая» строился в виде двух половин, соединявшихся затем в вертикальной плоскости. В носовой части размещалась кабина пилота, а кабина наблюдателя, с фонарем не выступавшим за обводы фюзеляжа, располагалась сразу за задней кромкой крыла. Фонарь кабины пилота состоял из трех прозрачных панелей и открываясь сдвигался назад по направляющим. Наблюдатель попадал на свое место через откидывающуюся прозрачную панель по левому борту, крепившуюся на шарнирах к фюзеляжу.

Два убирающихся ролика для запуска катапульты были установлены в передней части фюзеляжа. Пара задних роликов тоже убиралась, если в них не было нужды. Но если самолет взлетал с катапульты, убрать их было невозможно. Посадочный крюк имел А-образную форму и крепился снизу к фюзеляжу в районе 19-го шпангоута. В убранном положении крюк крепился с по-

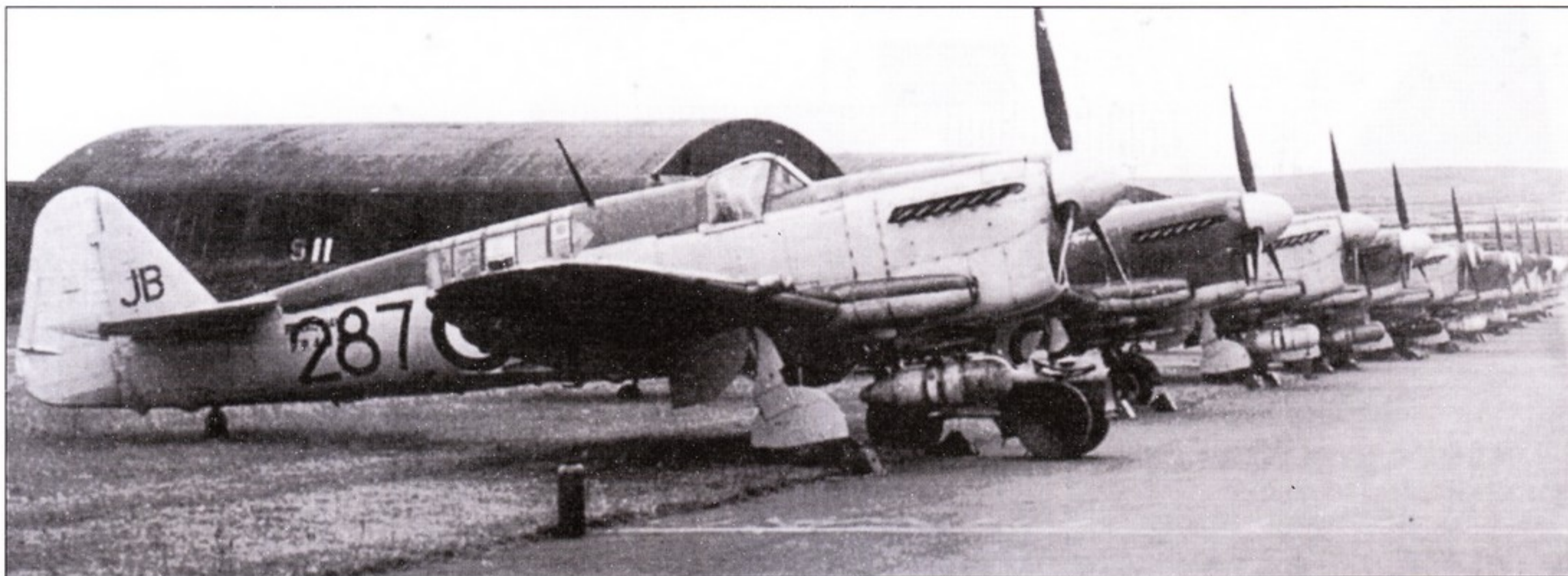
мощью быстродействующего замка, открывавшегося пилотом при посадке с помощью ручки в кабине.

Топливный бак емкостью 549 литров располагался в фюзеляже, между кабинами пилота и наблюдателя. Еще два бака емкостью по 174 л размещались в передней кромке центроплана.

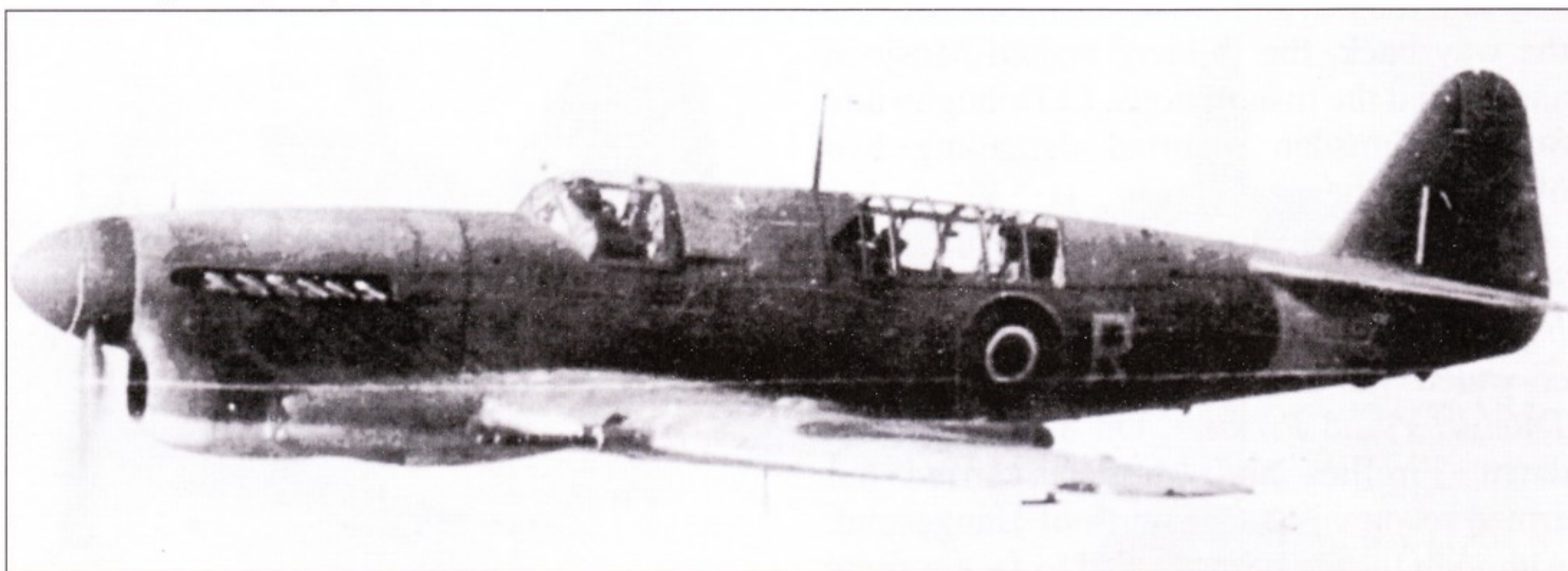
Цельнометаллическое двухлонжеронное крыло состояло из трех секций - центроплана и пары складывающихся консолей. Помимо топливных баков в центроплане размещались маслорадиаторы и колодцы основных стоек шасси, которые складывались по направлению к фюзеляжу, полностью убираясь в крыло, и закрывались щитками. В консолях были установлены 20-мм пушки Бритиш Испано, перезарядка которых производилась с помощью пневмоэлектрической системы. Боезапас внутренней пушки - 175 снарядов, а внешней - 145. Механизация крыла состояла из элеронов и закрылков Фейри-Юнгмена (последние име-



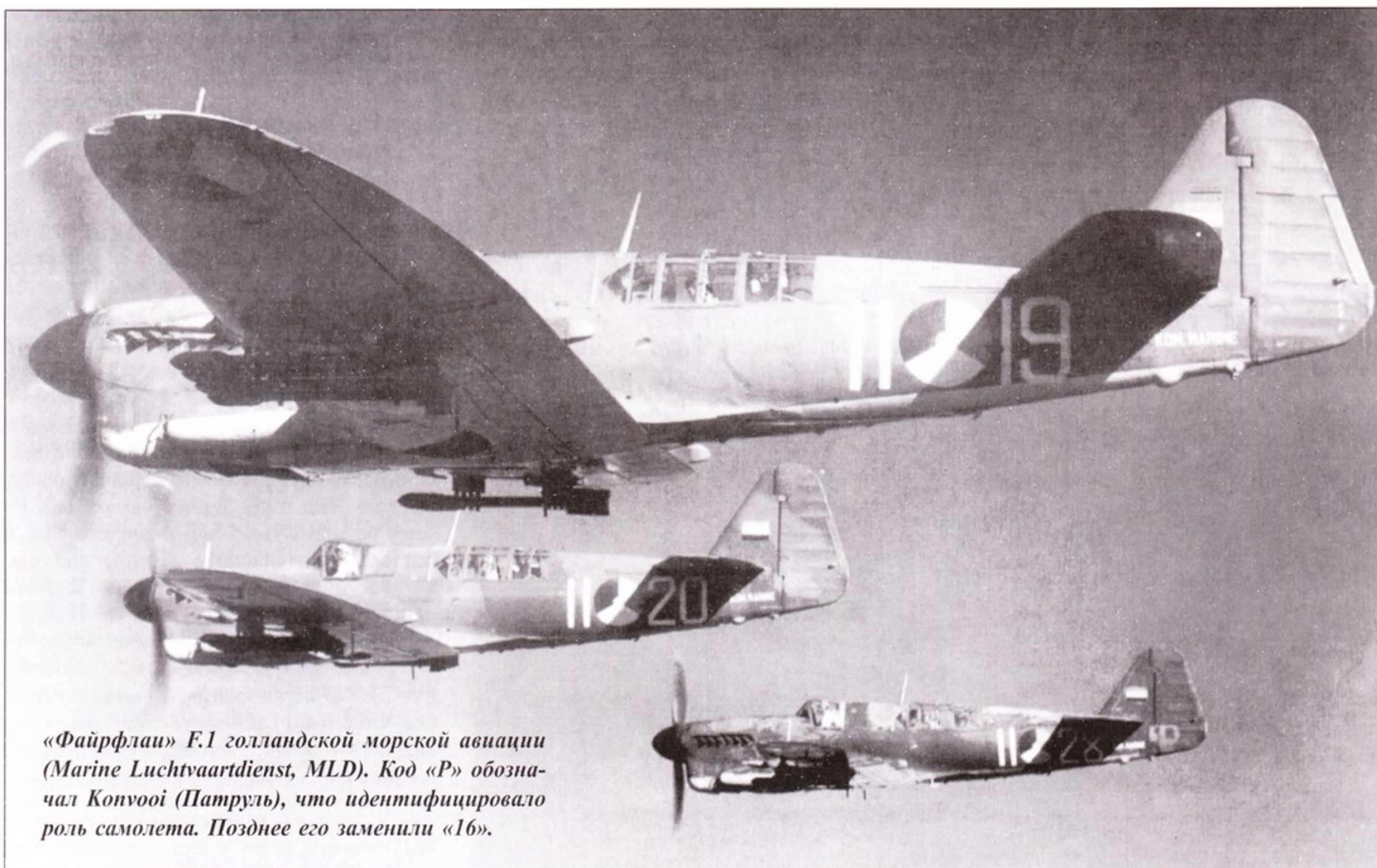
Внешние отличия между «Файрфлаем» NF.1 и FR.1 были практически незаметны, поскольку оба типа могли быть оснащены пламегасителями. На снимке «Файрфлай» PP617 в двухтонном камуфляже с кокардами типа А - NF.1 из 792-й учебной эскадрильи ночных истребителей, базировавшейся в Калдрозе.



«Файрфлай» FR.1 736-й эскадрильи на линейке в Сент Меррине. Различные схемы камуфляжа и разнообразие цветов коков винтов свидетельствуют о предыдущей службе самолетов в различных боевых частях.



Этот «Файрфлай» F.1 раннего типа принадлежал 1772-й эскадрилье, когда она в 1944 году базировалась в Берскау. Кок винта - двухцветный, передняя часть белая, синяя или желтая, конкретно для каждой эскадрильи, задняя - индивидуального цвета для каждого самолета.



«Файрфлай» F.1 голландской морской авиации (Marine Luchtvaartdienst, MLD). Код «P» обозначал Konvooi (Патруль), что идентифицировало роль самолета. Позднее его заменили «16».



«Файрфлай» FR.1 1772-й эскадрильи, пролетающий над авианосцем «Индефатигебл», август 1945 года.

ли гидравлический привод). В полете закрылки обычно убирались, но их можно было выдвинуть в промежуточное положение для увеличения маневренности машины. Консоли крепились к центроплану с помощью универсального шарнира, располагавшегося в районе 7-й нервюры, и складывалась поворачиваясь назад вверх. Уборка осуществлялась вручную и в сложенном положении консоли крепились с помощью фиксаторов в хвостовой части фюзеляжа. Узлы подвески позволяли нести под крылом 150 или 340 - литровые подвесные топливные баки или до 907 кг бомб. На каждой консоли было также по четыре узла подвески для 76-мм НУРСов.

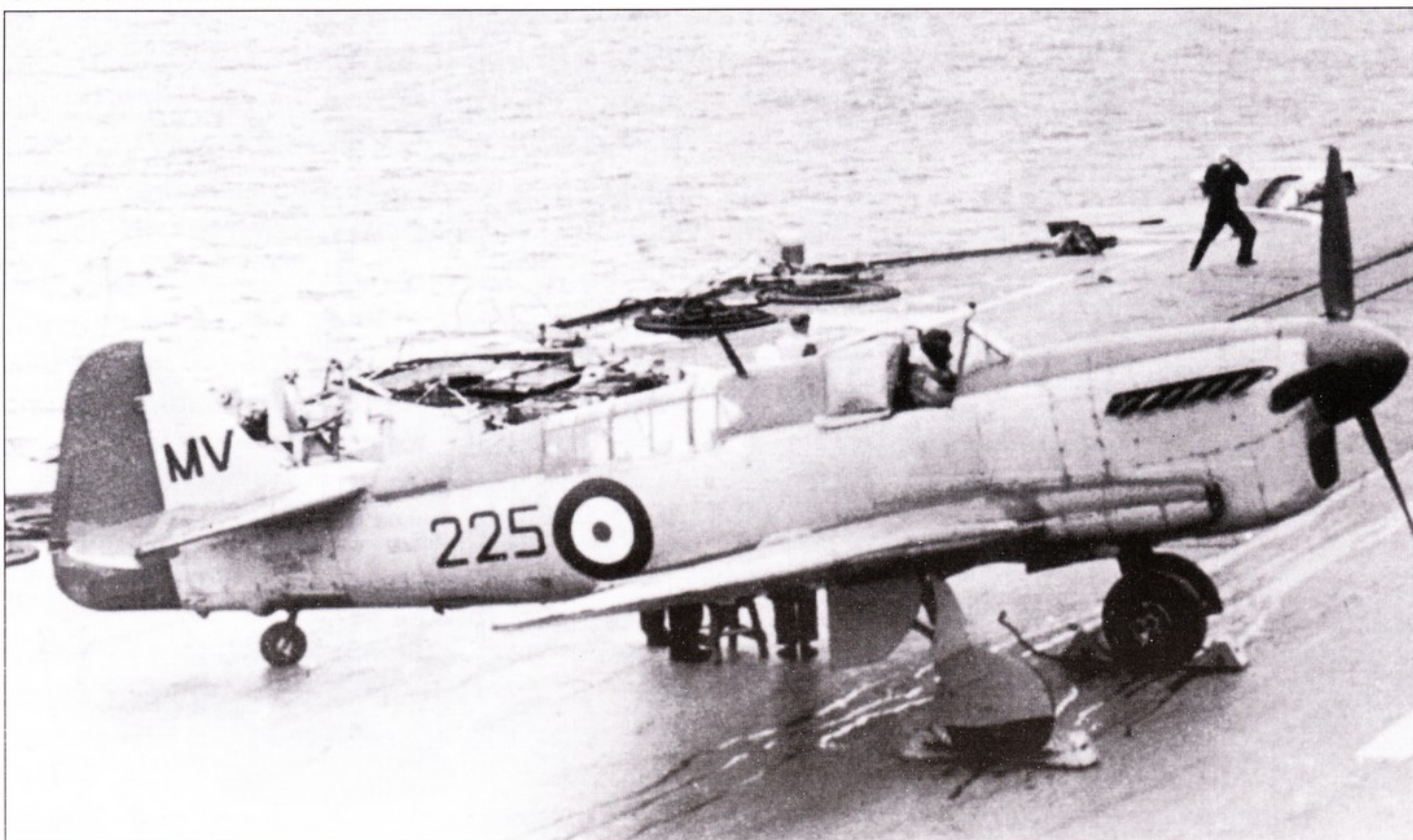
Киль и стабилизатор имели металлическую обшивку, рули направления и высоты - полотняную. Рулевые поверхности имели триммеры и роговую компенсацию.

Силовая установка состояла из мотора Роллс -Ройс «Грифон» IIВ, развивавшего мощность 1735 л.с. на уровне моря и 1495 л.с. на высоте 4 267 м , который вращал трехлопастной винт изменяемого шага Ротол диаметром 3,96 м. Начиная с 470-го серийного «Файрфлая» I стали устанавливать мотор «Грифон» XII, такой же мощности, но с более производительным турбокомпрессором и редуктором усиленной конструкции.

Всего изготовили 872 «Файрфлая» I, из них 132 построила по лицензии GAL. После войны с конвейера сошло еще тридцать «единичек» для авиации ВМС Нидерландов.

Логично, что первым подразделением FAA, получившим «Файрфлай» стала 778-я эскадрилья - Подразделение эксплуатационных испытаний (Service Trial Unit), в которой имелось отдельное звено, занимавшееся

палубными испытаниями на борту авианосца «Претория Касл». Первый прототип «Файрфлая» поступил в 778-ю эскадрилью в феврале 1943 года и флотские пилоты приступили к отработке посадки на макет палубы авианосца ADDL (Aerodrome Dummy Deck Landing). Ещё два «Файрфлая» поступили в Крэйл в июне, а остальные самолеты были поставлены 778-й эскадрилье в августе 1943 года, после чего её перебросили в Эрброас. Первую серию палубных испытаний (DLT - Deck Landing Trials), которая проводилась 8 и 9 июня 1943 года на борту авианосца «Илластриес», успешно выполнил капитан Браун на самолете Z 1844. Эта же машина использовалась три месяца спустя для испытаний на борту авианосца «Претория Касл», имевшего меньшую по размерам палубу. К сожалению, на второй день испытаний - 9 сентября - не выпустился посадочный



«Файрфлай» FR.1, б/н 225, во время тренировок на авианосце. Самолет обычно базировался в Майлтауне, Шотландия.



«Сифайры» FXVII 805-й эскадрильи и «Фарфлай» FR.1 816-й эскадрильи в кормовой части палубы авианосца «Оушен». Самолеты были сфотографированы во время похода по Средиземному морю, когда они готовились к перелету на берег в Хал Фар.

крюк и «Файрфлай» врезался в защитный барьер. Палубные испытания возобновились 22 ноября 1943 года полетом капитана Лэйна, а ещё одна серия была проведена двумя машинами 9 и 10 февраля 1944 года.

Первые «Файрфлай», поступившие на вооружение FAA были распределены по несколько самолетов по следующим подразделениям: в августе 1943 года их получила 787-я эскадрилья (Naval Air Fighting Development Unit), в июне 1944 года - 748-я эскадрилья (Naval Operational Training Unit) и 6 сентября 1944 года - 768-я эскадрилья (Deck Landing Training Unit) и 772-я эскадрилья (FRU School).

«Файрфлай» F.1A

По существу самолеты этой модификации являлись «Файрфлаями» F.1, доработанными до стандарта FR.1 в ремонтных подразделениях FAA, с использованием технической документации Фэйри. После переделки эти самолеты получили имя «ASHCAT», на моряки прозвали их «ASHCAN» (мусорное ведро). Точное число «Файрфлаев» прошедших доработку неизвестно.

Служба

Первым боевым подразделением, оснащенным «Файрфлаями» стала с 1 октября 1943 года 1770-я эскадрилья в Йовилтоне. Фактически, первый самолет поступил в Йовилтон ещё 27 сентября, а вторая машина - 5 октября. Все пилоты облетали новый самолет два дня спустя и остались им очень довольны. Остальные «Файрфлай» поступили в течение двух месяцев и 1770-я эскадрилья, в составе которой числилось 16 самолетов и 14 экипажей, приступила к интенсивным тренировкам под командованием подполковника И.П.Годфри.

Первая авария произошла 9 октября, когда у самолета младших лейтенантов Уотерса и Голливуда на взлете отказал мотор. Машина рухнула на землю за деревней Йовилтон, оба члена экипажа остались живы, но получили ожоги. С декабря 1943 года тренировки продолжались в Гримсеттере, а в феврале 1944 года часть перебросили в Хатстон, где началась отработка посадки на макет палубы. Тогда же был назначен новый командир - майор В.Б.Г.Чисмен.

18 мая двенадцать «Файрфлаев» покинули Хатстон и благополучно приземлились на палубу нового авианосца «Индефатигебл». После проведения тренировок на палубе, 2 июня они вернулись на берег в Иглингтон. 10 июня 1770-я эскадрилья вернулась на палубу и в течение месяца проводи-

ла совместные тренировки с «Сифайрами» и «Барракудами» (в их ходе отрабатывался перехват, сопровождение бомбардировщиков, бомбометание с пикирования). К сожалению, 24 июня один «Файрфлай» упал в море, унеся жизни лейтенанта Маккея и младшего лейтенанта Слэтера.

После короткого пребывания в Гримсеттере, 9 июля «Файрфлай» вернулись на борт «Индефатигебла», чтобы заступить на первое боевое дежурство. Несколько дней «Файрфлай» отрабатывали взаимодействие и авиагруппами авианосцев «Формидебл» и «Фьюриес», а затем корабли взяли курс к берегам Норвегии, где разворачивалась операция по уничтожению «Тирпица». Хотя линкор предпочитал скрываться в норвежских фьордах, он все ещё представлял угрозу для судоходства Союзников. Первый раз «Файрфлай» отправились в бой 17 июля 1944 года, когда вместе с «Хеллкэтами», «Корсарями» и «Сифайрами» они сопровождали 44 «Барракуды». Добравшись до фьорда Каа самолеты 1770-й эскадрильи снизились и открыли огонь из своих 20-мм пушек по позициям зенитной артиллерии и

Когда война закончилась, 837-я эскадрилья базировалась в Австралии. В октябре 1945 года она перевооружилась там на «Файрфлай» FR.1. В июне 1946 года эскадрилья отправилась в поход в Индийский Океан на борту авианосца «Глори».



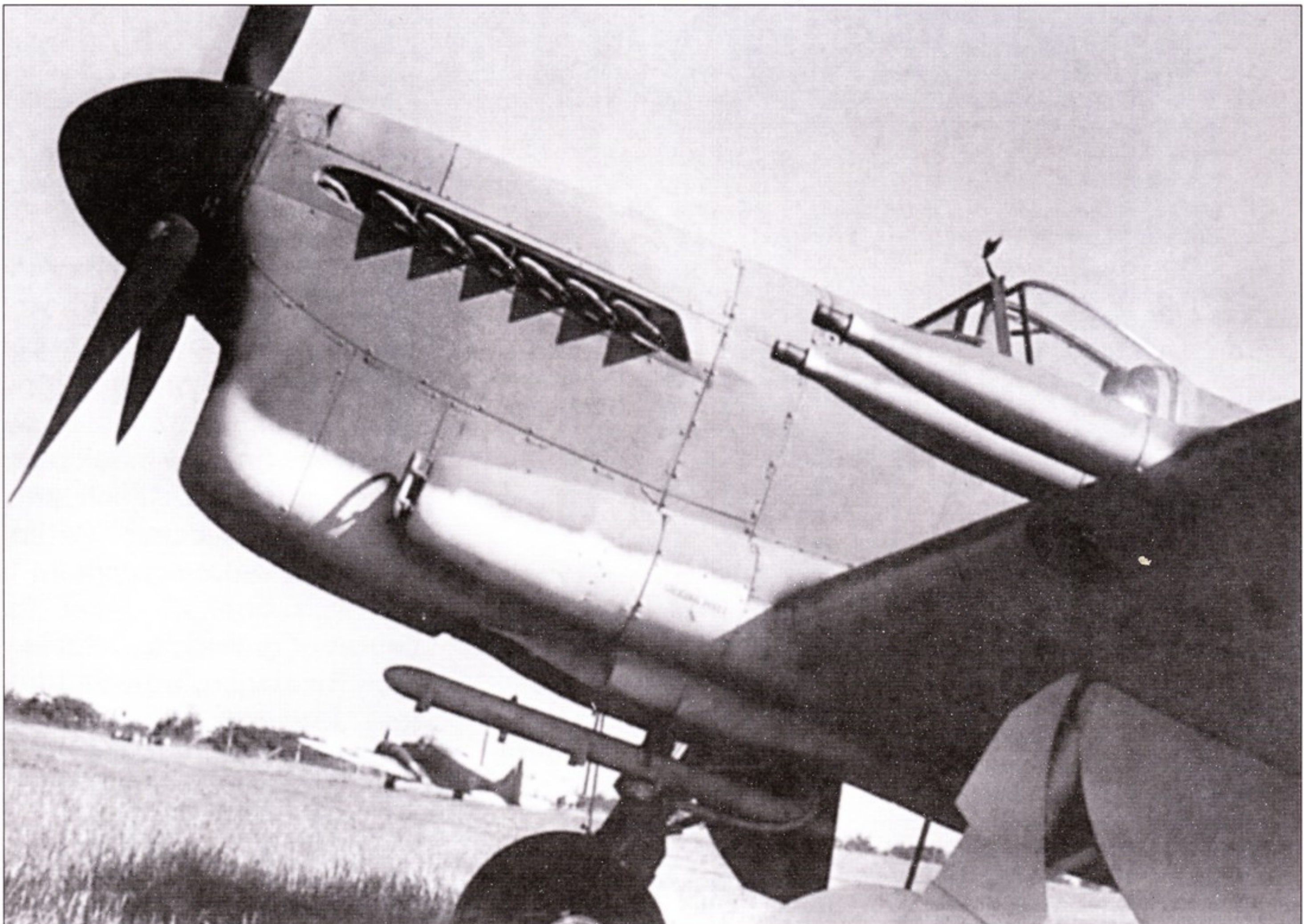


В послевоенные годы обычной практикой стало нанесение бортового номера огромного размера на нижней поверхности крыла, как на этом «Файрфлае» FR.1 PP604. Подножка, которую можно заметить под кокардой на фюзеляже, полностью убиралась и фиксировалась с помощью зажима в корневой части центроплана. Она была соединена боуденовским тросом (Bowden cable) с хвостовой опорой шасси и убиралась вместе с ней.

В качестве силовой установки для «Файрфлая» был выбран 12-цилиндровый маловысотный мотор Роллс-Ройс «Грифон» ПВ, специально разработанный для морских самолетов. Этот двигатель установили на первые 470 «Файрфлаев», после чего его заменили на «Грифон» XII. Оба мотора развивали мощность 1735 л.с. на высоте 300 м, но Mk. XII имел более мощный нагнетатель и редуктор усиленной конструкции.

кораблям ПВО. К огорчению Союзников немецкий корабль оказался закрыт дымовой завесой и атака «Барракуд» была неудачной. На обратном пути «Файрфлаи» атаковали попадавшие им позиции немецкой артиллерии и вооруженные траулеры. Все самолеты 1770-й эскадрильи благополучно вернулись на «Индефатигебл», но две машины имели повреждения: на «Файрфлае» младшего лейтенанта Ф.Мартина снаряд немецкой зенитки пробил крыльевой топливный бак, а у самолета младшего лейтенанта Г.Е.Пью была разворочена законцовка правого крыла

25 июля одиннадцать боеспособных самолетов перелетели на берег и транзитом через Хатстон и Донибристл 27 июля прибыли в Бёрскау. Там эскадрилья получила новые «Файрфлаи» с увеличенным фонарем кабины, узлами подвески для неуправляемых ракет и обтекателями на стволах пушек. Теперь самолет мог нести или две 500-фунтовые бомбы или восемь 60-фунтовых ракет или два подвесных топливных бака емко-

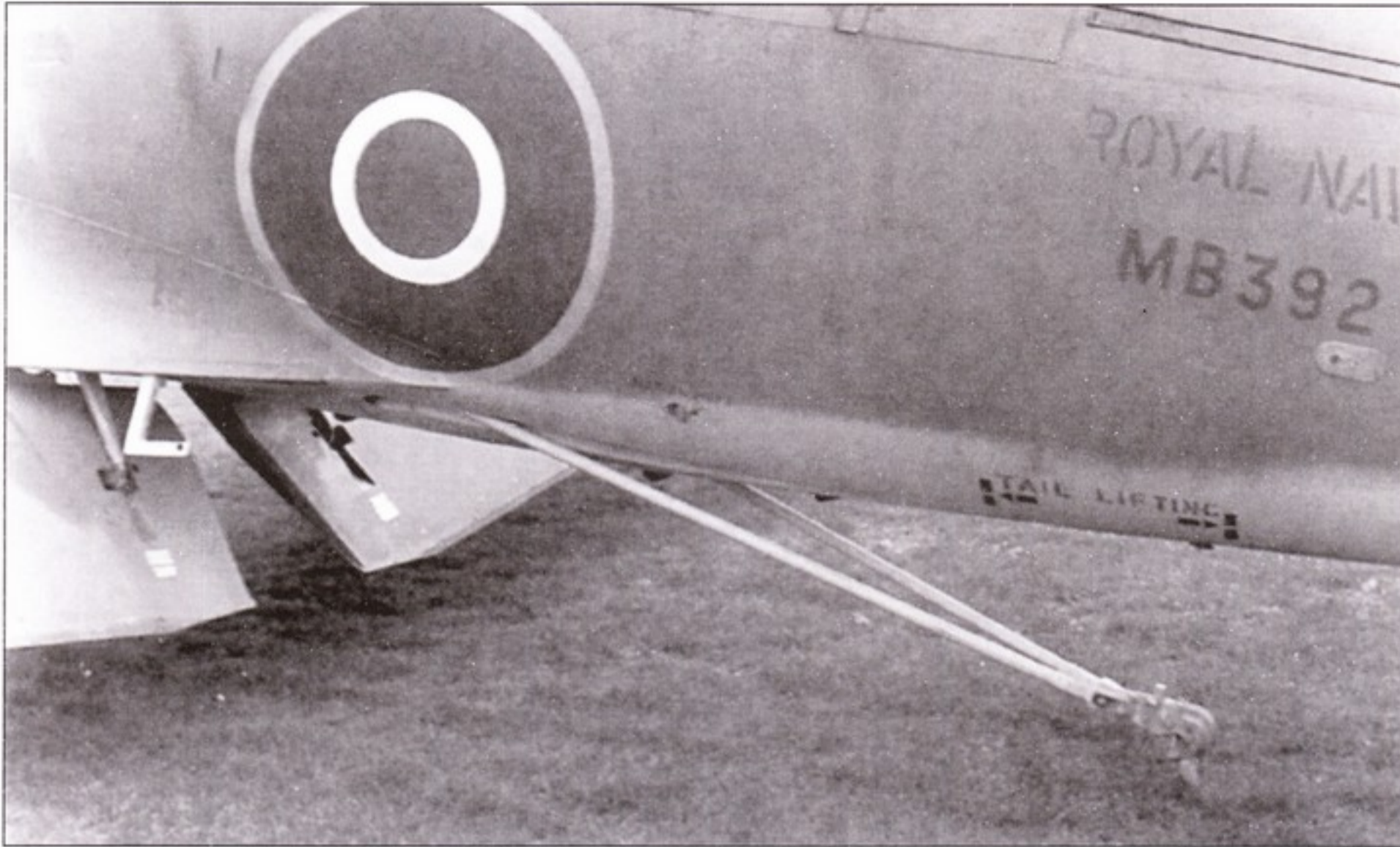




Пилот и наблюдатель FAA, позирующие на фоне «Файрфлая» FR.1, дают возможность оценить размеры самолета. НУРСы (RP) подвешены на держателях Mk.VIII, требовавших двух переходников для установки каждой ракеты - одного спереди и одного сзади. НУРСЫ могли устанавливаться в два яруса при наличии специальных переходников. 27,22-кг боеголовки целиком окрашенные в темно-зеленый цвет - бронейбойные, а с белыми кольцами - осколочно-фугасные.



Закрылки Фэйри-Юнгмена, когда были выпущены в маневренное положение, резко улучшали маневренность истребителя, делая его грозным оружием в руках опытного пилота.



А-образный посадочный крюк состоял из поперечного вала и двух труб, к которым крепился собственно крюк. Устройство крепилось с помощью быстродействующего замка, управляемого рычагом в кабине пилота. В нижней части фюзеляжа находился демпфер поглощавший энергию удара при захвате троса.

стью 90 галлонов. За это пришлось заплатить потерей скорости в 10-15 миль/час.

7 августа 1770-я эскадрилья вернулась на борт авианосца «Индефатигебл» для второго похода в северные воды. Два дня спустя «Файрфлай» сопровождали 24 «Эвенджера», занимавшихся постановкой мин. Попутно они атаковали цели на берегу и попадавшие корабли противника. Тогда же эскадрилья понесла первую потерю - «Файрфлай» младших лейтенантов Дэвиса и Беннета врезался в воду, похоронив свой экипаж. Через несколько дней после возвращения в порт приписки эскадрилья снова отправилась к берегам Норвегии, чтобы участвовать в новой атаке на «Тирпиц» 22 августа.

Было предпринято две атаки: одна утром, другая днем. Утреннюю атаку пришлось отменить из-за плохих погодных условий. Во втором вылете «Файрфлай» снова атаковали позиции зенитной артиллерии, которая весьма точно огрызалась, повредив самолет младших лейтенантов Вильсона и Томсона.



«Файрфлай» F.I раннего выпуска был переделан в прототип ночного истребителя NF.2 (Z1831/G) в 1943 году. Машина имела низкий ветровой козырек старого типа, на пушках отсутствовали обтекатели. Хорошо видно обозначение прототипа - литера «Р» в круге. Обтекатели антенн радара на консолях макетные. Размещение в задней кабине аппаратуры радара вызвало изменение центровки, для компенсации которой носовую часть удлинили на 38 см.



Z1831/G сфотографированный в 1944 году, когда укоротили обтекатели антенн радара. Эта модификация оказалась неудачной и большинство из 37 построенных машин переделали в FR.1.



Неудачный «Файрфлай» F.3 был сделан путем установки мотора Роллс-Ройс «Грифон» 61 на «Файрфлай» F.1 Z1835. F.3, задуманный как одноместный истребитель имел недостаточную устойчивость и от его дальнейшей разработки отказались. Установка нового мотора потребовала увеличить размеры радиатора и поставить новые пламегасители, что хорошо видно на снимке.

Следующая атака состоялась 24 августа, но, как обычно, «Тирпиц» был закрыт дымовой завесой. Тем не менее «Барракудам» удалось добиться двух попаданий. 29 августа была предпринята последняя попытка вывести «Тирпиц» из игры. Она снова не принесла никаких результатов, поскольку атакующие были обнаружены слишком рано и корабль скрылся в спасительном дыму. При атаке позиций зениток самолет младших лейтенантов Р.Д.Вини и Н.Дж.Смита получил прямое попадание и рухнул в море, экипаж погиб. Точку в судьбе «Тирпица» поставили 12 ноября 1944 года «Ланкастеры» Королевских ВВС своими гигантскими бомбами «Толлбой» весом в 12000 фунтов.

Последний раз самолеты 1770-й эскадрильи появились у берегов Норвегии 19 сентября 1944 года во время минных поставок. На «Файрфлаи», как обычно, возложили задачи по подавлению зенитных батарей. Английские пилоты сообщили, что им удалось потопить несколько небольших судов. Лейтенант Д.Левитт поджег вооруженный траулер, а младший лейтенант В.Томсон отправили на дно моторный баркас.

Тем временем, 1 февраля 1944 года в Йовилтоне была сформирована 1771-я эскадрилья. Она была приписана к авианосцу «Имплекейбл», который должен был сменить «Индефатигейбл» у норвежских берегов. Последний в свою очередь должен был

войти в состав Тихоокеанского флота. С 3 марта 1771-я эскадрилья приступила к тренировкам в Бёрскау, в ходе которых дважды проводились учения на авианосцах: с 29 июня по 1 июля на борту «Трампитера» и с 16 по 17 августа - на «Ревэджерере». Наконец, 22 сентября, «Файрфлаи» приземлились на палубу «Имплекейбла», чтобы принять участие в боевых действиях.

В следующем месяце авианосец присоединился к Хоум Флоту (Home Fleet - Флот метрополии) и 18 октября 1771-я эскадрилья впервые испытала себя в деле. Одиннадцать «Файрфлаев» провели разведку в районе Тромсе, пытаясь найти «Тирпиц». Два флайта во главе с командиром эскадрильи



«Файрфлай» PP404 был одним из новых FR.1, которые служили в Шотландской Воздушной Дивизии RNVR до 1954 года.



«Файрфлай» F.I Z1905 поступил в 1771-ю эскадрилью, когда она была сформирована в Йовилтоне 1 февраля 1944 года. Эта машина была сбита огнем зениток 26 октября 1944 года во время операции в Норвегии.

подполковником Эллисом обнаружили корабль к югу от острова Хаакой и сфотографировали его. В это время третий флайт атаковал аэродром Бардуфосс и базу гидросамолетов в Сорвейсене. Экипаж лейтенантов А.В.Донахью и Р.Карпентера уничтожил один Хейнкель He 115, а младшие лейтенанты Дж.И.Ламсен и А.Смит повредили другой, но их самолет вернулся с пробоиной от снаряда в задней кромке крыла. «Файрфлай» младших лейтенантов Р.Дж. Блекберна и Р.Г.Веста повредил в Бардуфоссе один Юнкерс Ju 52.

26 октября одиннадцать «Файрфлаев» сопровождали «Барракуды», которые должны были препятствовать прибрежному судоходству в районе от острова Мелой до Санднесйоена. Британцы наткнулись на три танко-десантных судна, сопровождаемых

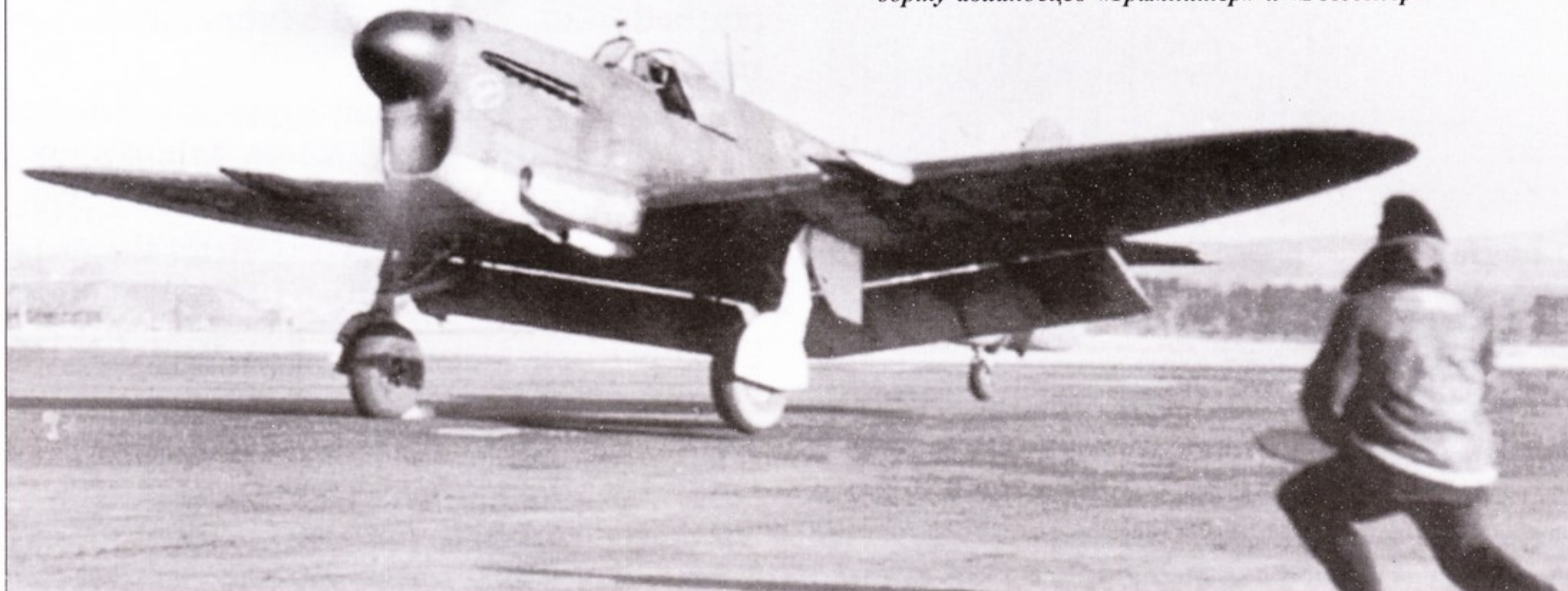
кораблем ПВО. Самолеты 1771-й эскадрильи атаковали их, потопив один из десантных кораблей, и подожгли два других. Корабль ПВО получил настолько серьезные повреждения, что был вынужден выбраться на берег. Днем девять «Файрфлаев» сопровождали «Барракуды» к Рорвику, в их задачу входило подавление ПВО. Самолет младших лейтенантов Р.М.Шоу и Г.М.Смита был подбит, спастись удалось лишь наблюдателю, который попал в плен. После того, как «Барракуды» сбросили свои бомбы, пилоты «Файрфлаев» заметили плавучую базу гидросамолетов и подожгли её.

27 октября эскадрилью отправили на разведку побережья от Мето до Рорвика. Была обнаружена подводная лодка, идущая в надводном положении, которую сопровождал эсминец. Подполковник Эллис и млад-

ший лейтенант Дж. Рамсен занялись кораблем, который вскоре потерял ход и загорелся. Два других «Файрфлая» атаковали U-1060 и добились нескольких попаданий, но самолет младших лейтенантов А.В.Уотерса и К.Г.Вейра был подбит ответным огнем и рухнул в море, пилот погиб. Машина младших лейтенантов Дж.Т.Моргана и Д.Р.Мэили также получила повреждения и была вынуждена вернуться на авианосец. Тогда были вызваны три «Файрфлая» для сопровождения «Барракуд». Лейтенанту Донахью удалось добиться прямого попадания в рубку субмарины, которая была вынуждена выбраться на берег. Впоследствии её добились «Галифаксы» и «Либерейторы» королевских ВВС.

Утром следующего дня четыре «Файрфлая» сопровождали «Барракуды», которые

1771-я эскадрилья перебазировалась в Берскоу в марте 1944 года, где ее самолеты провели тренировки на борту авианосцев «Трампитер» и «Ревэдджер».





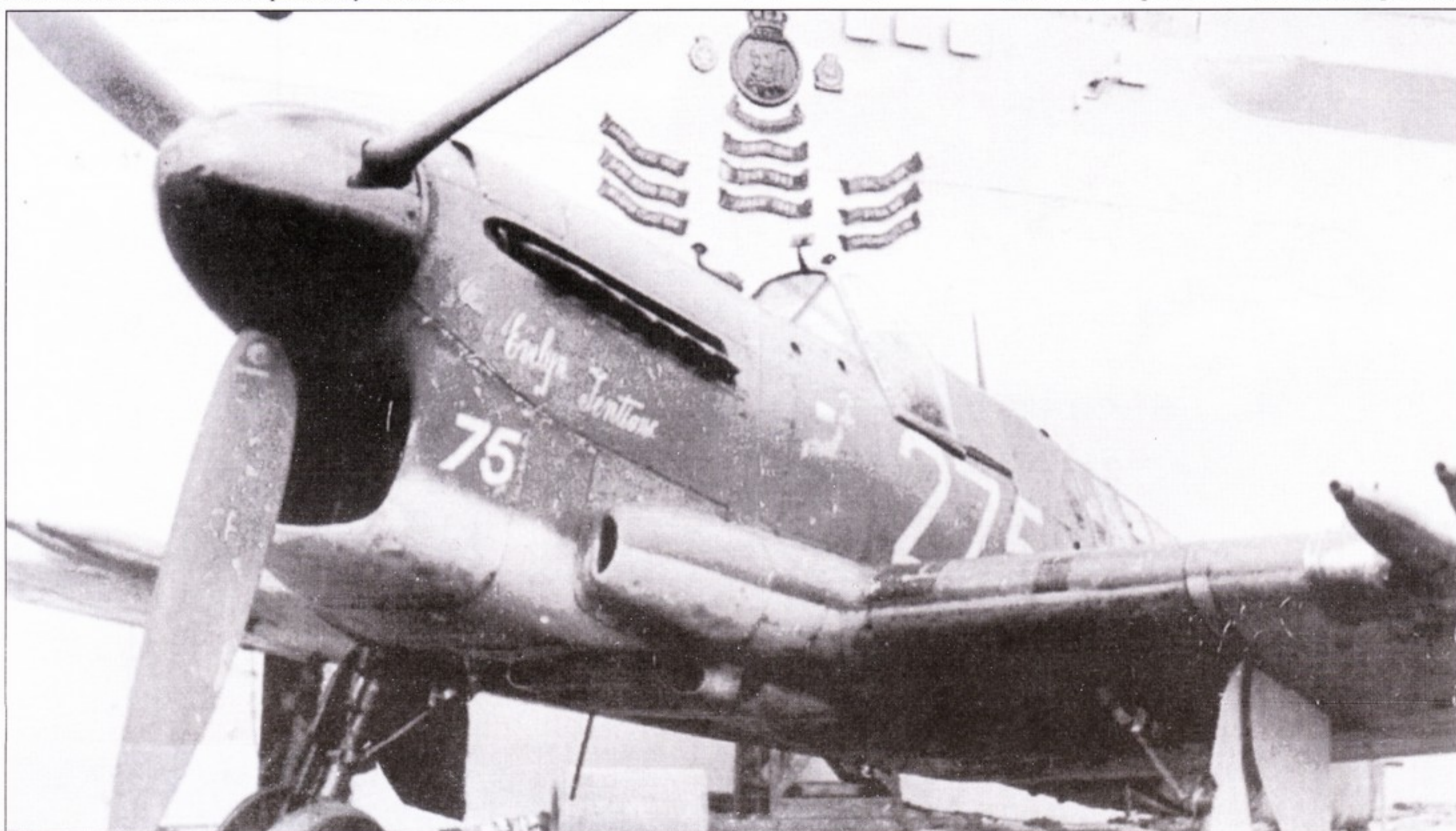
«Файрфлай» F.1 DK431 был личным самолетом командира 1771-й эскадрильи подполковника В.Дж.Р. Макхиртера.

должны были атаковать гавань Лодингена, где находилось несколько судов среднего тоннажа. Каждое из них пострадало от пушек британских истребителей, в то время, как «Барракуды», сбросив бомбы, добились лишь одного попадания. Днем 1771-я эскадрилья отрядила ещё шесть самолетов для прикрытия восьми вооруженных торпедами «Барракуд», которые атаковали ту же цель. «Файрфлай» снова обстреляли позиции зенитной артиллерии и корабля. Затем Хоум Флит вернулся на свою базу, а самолеты 1771-й эскадрильи приземлились в Хатстоне 7 ноября 1944 года.

Вскоре операции у берегов Норвегии возобновились и 22 ноября авианосец «Имплекейбл» вышел в море. Но полеты откладывались из-за сложных метеорологических условий. Наконец 27 ноября два «Файрфлая» были посланы на разведку. Экипаж

младших лейтенантов Джонса и Уэслейка сообщил о двух суднах в Рорвине, а лейтенант Девис и младший лейтенант Рейнольдс обнаружили один транспорт в Сэнднесйоене и южнее конвой из трех судов в сопровождении корабля ПВО. Перед возвращением на авианосец оба самолета обстреляли торговый корабль водоизмещением 2500 тонн, вызвав на нем пожар. Для атаки конвоя в воздух немедленно поднялись «Барракуды», которых сопровождали десять «Файрфлаев» и «Сифайров». Пока «Барракуды» успешно бомбили десантный корабль и большой транспорт, истребители обстреляли и подожгли корабль ПВО и небольшой транспорт. На обратном пути истребители «навестили» Мосйоен и обстреляли постройки на берегу. Экипаж лейтенанта Донахью и младшего лейтенанта Ламсдена рапортовали, что им удалось там повредить два судна.

После короткого отдыха в Хатстоне 1771-я эскадрилья 5 декабря 1944 года снова оказалась на борту «Имплекейбла», который на следующий день отправился в поход вместе с авианосцами «Трампитер» и «Премьер». На рассвете 8 декабря «Файрфлай» и «Мартлеты» поднялись в воздух, чтобы провести вооруженную разведку к северу от Хогензунда. Хотя двенадцать «Файрфлаев» попали в снежный шторм, они сумели обнаружить два хорошо замаскированных судна и подожгли их, также как и два корабля пришвартованных неподалеку. Это была последняя операция 1771-й эскадрильи в норвежских водах. Она вернулась в Хатстон 9 декабря и в течение более трех месяцев оставалась на берегу, прежде чем присоединилась к британскому Тихоокеанскому флоту. В ходе ночных тренировочных полетов 6 марта 1945 года командир эскад-



Тот же самый самолет с белой надписью Evelyn Tension в добавок к карте Японии желтого цвета, которая была нарисована на всех машинах 1771-й эскадрильи.



FR.1 1771-й эскадрильи только что приземлился на авианосец «Имплекейбл» после удара по германским судам у побережья Норвегии. Главной задачей этих самолетов было сопровождение «Барракуд» и подавление зенитной артиллерии.

рильи подполковник Эллис промахнулся мимо палубы авианосца и его самолет бесследно исчез в море.

Третьей частью, получившей на вооружение «Файрфлай», стала 1772-я эскадрилья под командованием подполковника А.Д.Гоу, сформированная в Бёрскау 1 мая 1944 года. Предполагалось сформировать ещё три эскадрильи, но в связи с близившимся окончанием войны от этих планов отказались. Период трениро-

вок 1772-й эскадрильи был омрачен рядом аварий и катастроф, включая одно столкновение в воздухе. Три катастрофы унесли жизни четырех человек в течение лета 1944 года. В одной аварии при рулежке было потеряно три «Файрфлая». Были сделаны оргвыводы, и командиром эскадрильи был назначен подполковник Л.К.Уорт.

26 ноября 1944 года 1772-я эскадрилья завершила палубные тренировки, которые

проводились на борту авианосца «Эмпресс», крейсировавшего в Ирландском море. В их ходе у самолета, пилотируемого младшим лейтенантом Дж.Т.Дрисколлом, при посадке подскочил посадочный гак и машине, пролетев через барьер, врезалась в другой «Файрфлай». После возвращения на берег 1772-я эскадрилья передала свои «Файрфлай» 766-й эскадрилье в Инскине, получив взамен самолеты с увеличенной емкос-



«Файрфлай» FR.1 MB635 812-й эскадрильи, которая в течение трех месяцев перед расформированием базировалась на аэродроме Катакарунда, Цейлон.



Все самолеты 1770-й эскадрильи во время палубной тренировки в мае 1944 года. В июле эти «Файрфлаи» уже действовали в Норвегии, но вскоре на смену им пришли новые самолеты с высоким фонарем кабины, закрытыми обтекателями пушками и направляющими для ракет.

тью топливной системы. Базировавшаяся в Инскине 766-я эскадрилья была тогда частью Первого морского тренировочного подразделения. В январе 1946 года её перебазировали в Ретрэй, а в августе 1946 года - в Лоссимут. Помимо «Файрфлаев» она эксплуатировала «Си Харрикейны», «Сифайры» и «Си Фьюри», вплоть до своего расформирования 25 ноября 1954 года.

После завершения подготовки, 16 января 1945 года 1772-я эскадрилья перелетела в Белфаст, чтобы затем отправиться на Тихий океан. Самолеты и часть персонала погрузили на борт авианосца «Рулер», а дру-

гая часть персонала разместились на авианосце «Эктивити». 18 марта 1945 года 1772-я эскадрилья выгрузилась на берег в Шофилдсе в Австралии и приступила к практическим стрельбам и тренировкам на палубе «Рулера».

В боях на Тихом океане

Первыми «Файрфлаями», попавшими на Восточный ТВД, стали самолеты 1770-й эскадрильи. Большую часть декабря они провели в Путталаме на острове Цейлон, с 28 декабря перелетели на авианосец «Ин-

дефатигейбл». Совместно с авиагруппами авианосцев «Индомитейбл» и «Викториес» они сначала наносили удары по хорошо защищенным нефтеперерабатывающим заводам на Суматре. 4 января 1945 года «Файрфлаи» атаковали три цели в Пангалан Брандан на севере Суматры - нефтескважину, электростанцию и нефтеперерабатывающий завод, полностью их уничтожив. Предварительно «Файрфлаи» уничтожили позиции зенитной артиллерии, прикрывавшие объекты атаки. Атаки японских истребителей, которые пытались защитить нефтеперерабатывающий завод, были отбиты - лейтенант

«Файрфлай» NF1 1790-й эскадрильи поймал тормозной трос во время учебной посадки на эскортный авианосец «Панчер», 1945 год. Эскадрильи ночных истребителей, вооруженные «Файрфлаями», были сформированы слишком поздно, чтобы попасть на службу Британского Тихоокеанского Флота.





«Файрфлай» FR.1 812-й эскадрильи, потерпевший аварию при посадке на авианосец «Венжес» во время похода по Индийскому океану в 1946 году. Самолет несет опознавательные знаки Тихоокеанского ТВД.

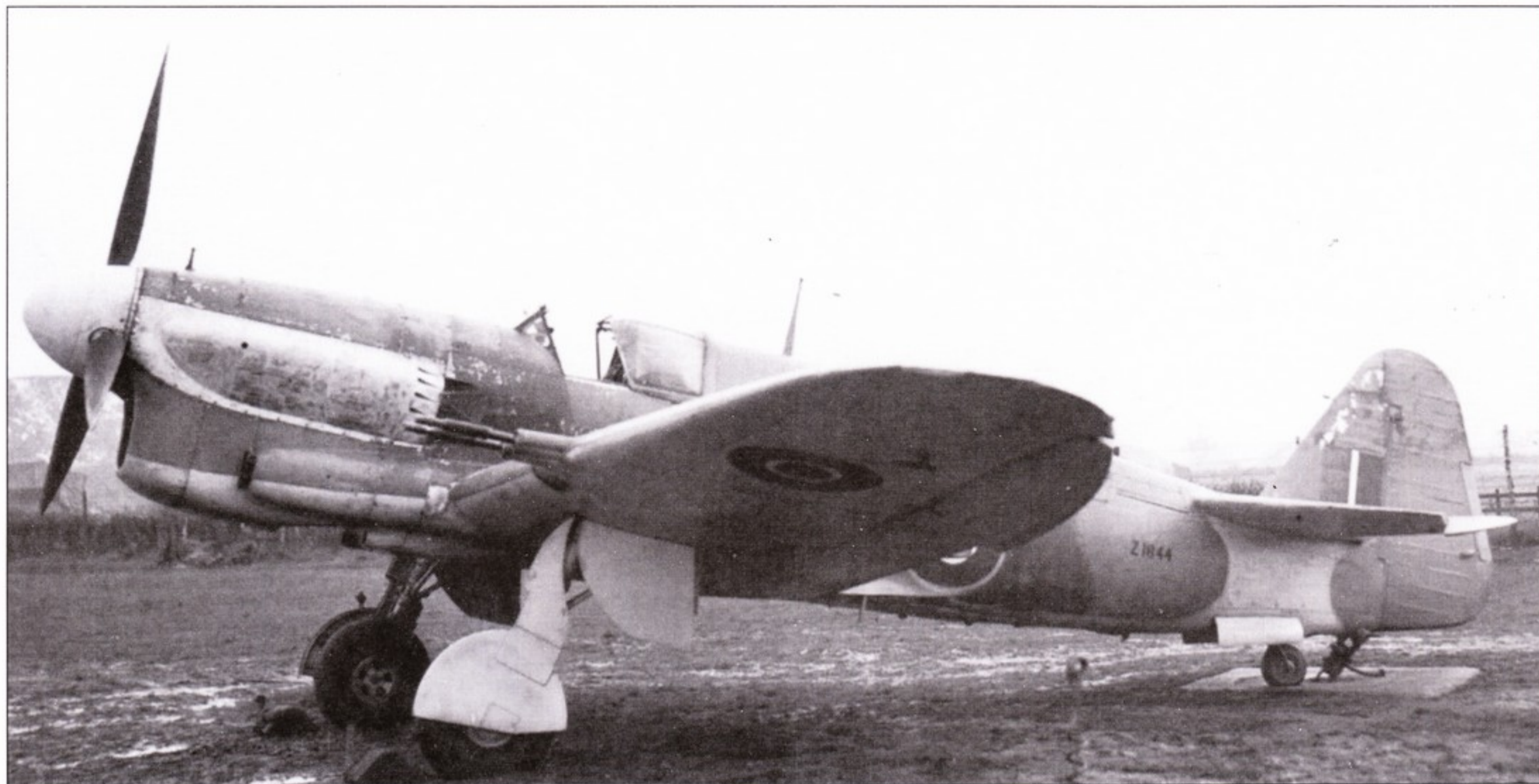
Д.Левитт сбил один Ки-43 «Хаябуса», второй подлили между собой младшие лейтенанты Стотт и Реддинг. Возвращаясь на авианосец, «Файрфлай» атаковали гавань Панкалана Соа-Соа и подожгли в ней маленький танкер. Во время посадки на авианосец из-за выработки топлива самолет младших лейтенантов А.В.Такера и И.Миллера сел на воду, экипаж был спасен эсминцем.

Прежде чем отправиться на Тихий океан четыре британских авианосца (к группе к тому времени присоединился «Илластриес») провели заключительную атаку на японскую нефтеперерабатывающую промышленность. На сей раз цель располагалась в Палембанге на юго-востоке Суматры. Были выбраны два объекта ударов: очистной завод в Пладжоу и завод в Соенг Геронге. Первым нападению подвергся завод

в Пладжоу. 24 января, когда британские самолеты приближались к цели, в небе появились вражеские истребители, которые были отогнаны эскортом. «Файрфлай» следовали по пятам за «Эвенджерами» ударной группы и прорвавшись к цели через аэростатное заграждение выпустили по ней ракеты. Пока «Корсары» и «Хэллкетты» ждали в месте встречи возвращения ударной группы или великой битвы над целью, девятка «Файр-



Фотография строевого «Файрфлая» FR.1, PP523, «264» из 796-й эскадрильи с радаром ASH (Air-to Surface Homing) в контейнере под носовой частью фюзеляжа, 1952 год. Можно заметить, что ось контейнера слегка отклонена вниз от продольной оси самолета. Верхняя поверхность фюзеляжа окрашена в Dark Sea Grey, включая небольшой участок на передней кромке киля. Обратите внимание на отсутствие британского триколора на киле, которые перестали наносить на самолеты морской авиации с конца 1940-х годов.



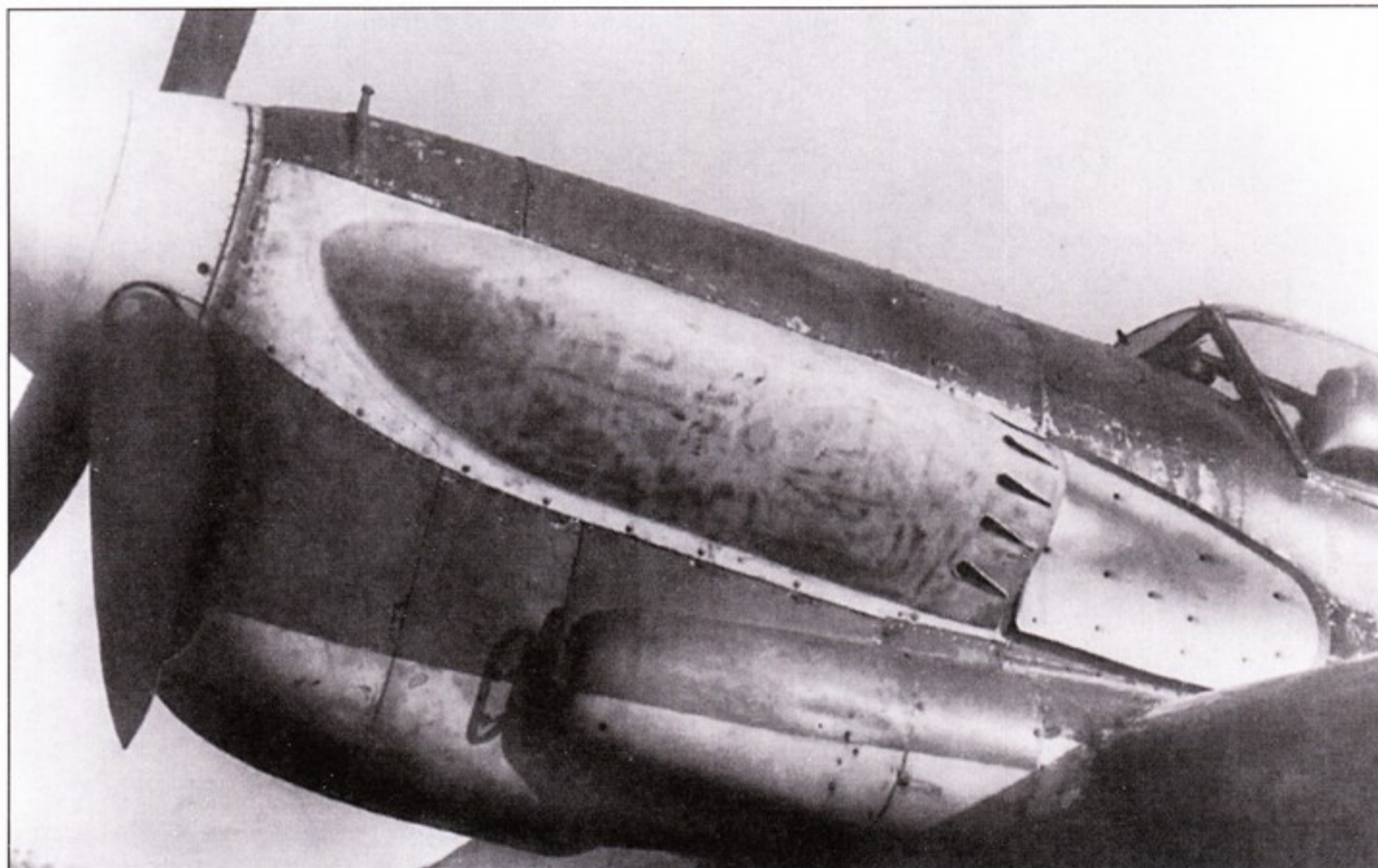
После неудачи с «Файрфлаем» NF.2, фирма Роллс-Ройс использовала Z1844, F.1 раннего типа с низким ветровым стеклом и без обтекателей на стволах пушек, для отработки пламегасителей, которые в дальнейшем устанавливались на ночном истребителе «Файрфлай» NF.1.

Детальный снимок системы пламегашения Роллс-Ройс для ночных истребителей «Файрфлай». Инженеры фирмы утверждали, что они осматривали самолет со всех сторон и не заметили ни одного язычка пламени от выхлопов. Во время войны такими пламегасителями оснастили большинство NF.1, но на FR.1 их не устанавливали.

«Флаев» 1770-й эскадрильи схватилась с многочисленными Ки-43 «Хаябуса» и Ки-44, пытавшихся атаковать «Эвенджеры». Несмотря на невыгодную позицию, «Файрфлай» эффективно действовали против маневренных японских истребителей, сумев сбить два Ки-43, в то время, как «Корсары» и «Хэлкетты» прикрытия оказались не в состоянии защитить «Эвенджеры».

Во второй атаке на Соенг Геронг, состоявшейся 29 января, участвовало девять «Файрфлаев», в задачу которых входило прикрыть «Эвенджеров» во время полета к цели, уничтожение аэростатов заграждения и подавление ПВО. Когда «Эвенджеры» сбросили бомбы, большая часть аэростатов уже пылала. И снова, как и в прошлый раз, «Эвенджеры» были атакованы японцами. «Файрфлаем» удалось сбить один Ки-44 и два Ки-43, но в этом бою погибли лейтенанты Д.Левитт и Дж.Ф.Вебб. Кроме того в этот день два самолета 1770-й эскадрильи были посланы для вооруженной разведки Мана, с заданием обстрелять местный аэродром в качестве отвлекающего маневра.

Следующим шагом в войне на Тихом океане стал захват Окинавы. В этой операции, получившей название «Айсберг», участвовал и Британский Тихоокеанский флот,

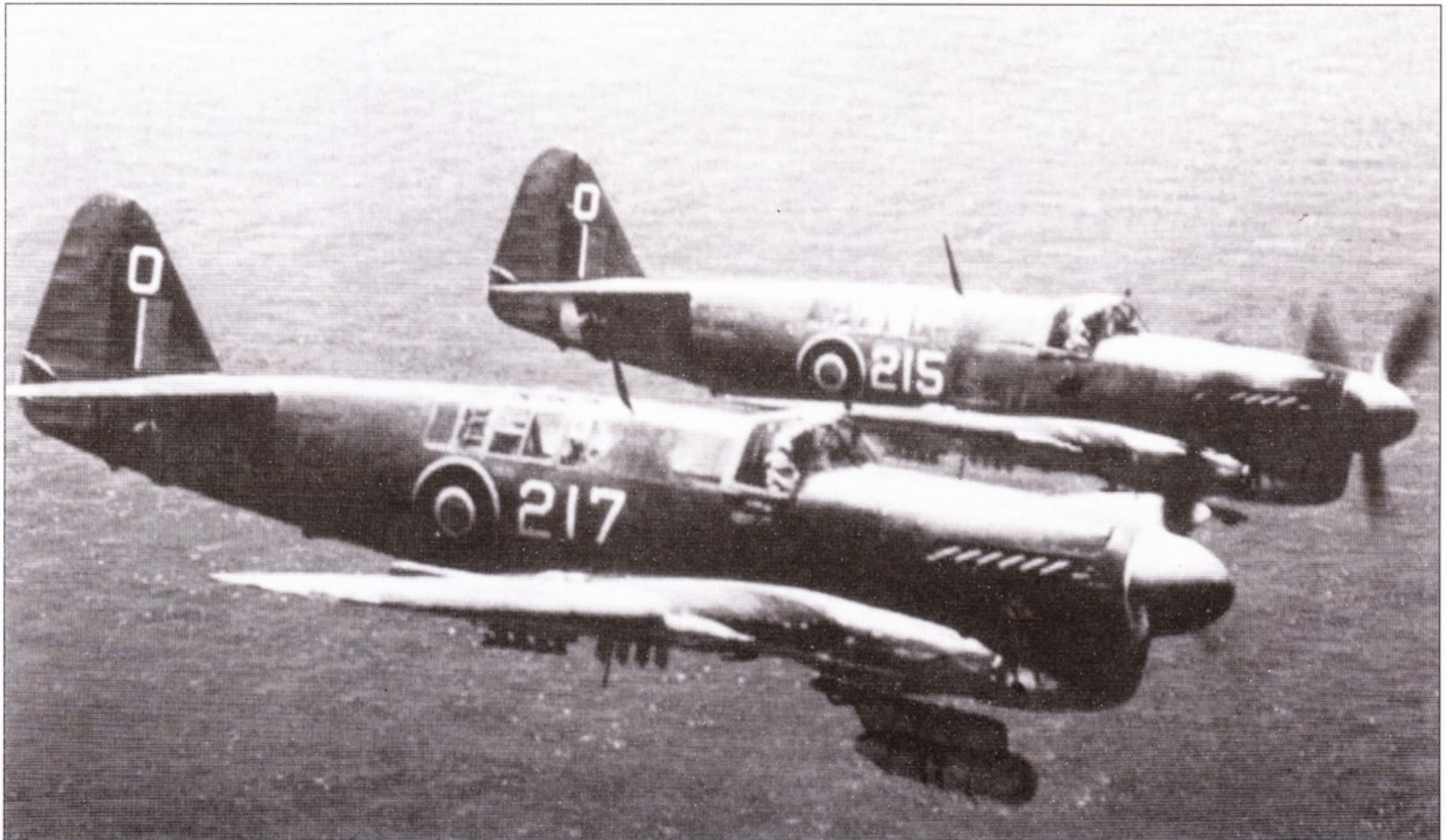


присоединившийся к американскому 5-му Флоту в середине марта 1945 года как 57-е оперативное соединение (Task Force 57). Пока американцы занимались Окинавой, Британский Тихоокеанский флот наносил удары по аэродромам на островах Сакашима Гунто. Главной задачей было воспрепятствовать использованию аэродромов на трех главных островах этого архипелага японской авиацией, которая могла бы атаковать оттуда американские силы вокруг Окинавы. 26 марта аэродром Мияко первым подвергся атаке. Как обычно, «Файрфлаем» предоставили «честь» предварительно подавить позиции зенитной артиллерии, после чего они могли атаковать любые цели на свое усмотрение. Во время атаки стоянки судов в заливе самолет младших лейтенантов Б.Хебдича и А.И.Канделла получил прямое попадание и рухнул в море. На следующий день налет повторили.

После пополнения запасов, с 31 марта по 2 апреля и с 5 по 7 апреля была проведена вторая серия ударов по аэродромам Мияки и Ишигаки. Помимо привычных задач по подавлению ПВО, «Файрфлай» обеспе-

чивали воздушное прикрытие ударной группы при возвращении на авианосец. В нескольких случаях «Файрфлай» занимались поиском потерпевших аварию самолетов, а также прикрывали летающие лодки, занимавшиеся поиском субмарин. Японцы не только защищались от налетов британцев, но и сами пытались атаковать, используя бомбардировщики и самолеты камикадзе. Так 1 апреля один истребитель Мицубиси «Зеро» врезался в полетную палубу авианосца «Индефатигебл», выведя его из строя на некоторое время. Несмотря на непрерывные атаки, японцы успевали за ночь восстанавливать взлетно-посадочные полосы и снова поднимали в воздух камикадзе.

После получения подкрепления в виде одного звена 1772-й эскадрильи, 1770-я эскадрилья 12 апреля возобновила боевые действия, нанеся удар по гавани Кирун на севере Формозы (Тайвань); этот остров использовался японцами для нападений на американские корабли в районе Окинавы. В тот же день два «Файрфлая», осуществлявшие прикрытие летающей лодке «Маринер», занятой поиском субмарин, столкну-



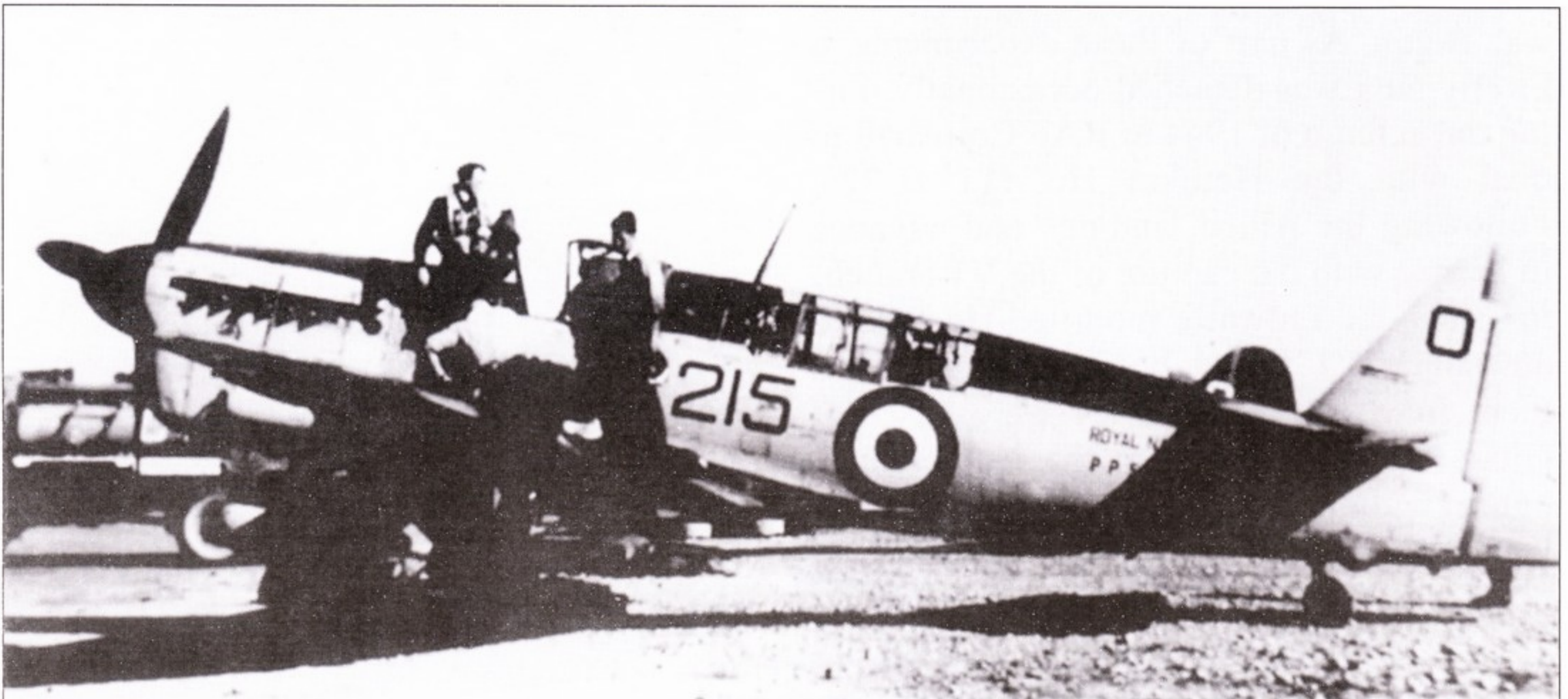
Пара «Файрфлаев» FR.1 из 816-й эскадрильи, которая во время эвакуации англичан из Палестины в 1946 году находилась на борту авианосца «Оушен». В послевоенный период коды на киле означали авианосец на котором базировалась эскадрилья. Обтекатель на держателе радара ASH нестандартный, но в те годы устанавливался на некоторые машины. Под крылом видны узлы подвески НУРСов.

лись с группой из пяти пикирующих бомбардировщиков Ки-51 «Соня». Экипаж лейтенанта В.Томсона и младшего лейтенанта И.Миллера сбил одну пару японских машин, в то время как вторая пара пала жертвой младшего лейтенанта Дж.Стотта и лейтенанта Б.Уорда. Лишь одному Ки-51 удалось ускользнуть, но и он получил повреждения. На следующий день самолеты 1770-й эскадрильи обстреляли ракетами радиолокационную станцию в Йонакуми, пока «Эвенджеры» бомбили два расположенных поблизости аэродрома. На этом атаки Формозы закончились, и флот отошел для пополнения запасов.

Следующая серия атак проводилась по хорошо знакомым англичанам аэродромам Мияко и Ишигаки, она продолжалась с 16 по 19 апреля. Поскольку японцы постоянно восстанавливали эти аэродромы, «Файрфлаи» и «Эвенджеры» «трудились» не переставая. После отдыха на Лейте Британский Тихоокеанский флот снова вступил в бой 4 мая. Обстрелу и ракетным ударам подвергались аэродромы на островах Сакашима Гунто, радиолокационные и радиостанции. Налеты авиации проводились 4 и 5 мая и снова 8 и 9 мая, причем действия бомбардировщиков поддерживали огнем линкоры. Корабли Британского Тихоокеанского фло-

та вновь попали под удар камикадзе, но «Индефатигеблу» удалось избежать повреждений, единственному из английских авианосцев. 4 мая самолеты камикадзе врезались в «Формидебл» и «Индомитебл», а через пять дней пострадал «Викторес», а «Индомитебл» получил второе повреждение.

После пополнения запасов и ремонта авианосцев Британский Тихоокеанский флот 12 мая возобновил операции. Сопровождая «Эвенджеров», атаковавших Мияко и Ишагаки, «Файрфлаи» попутно атаковали радиостанцию в Хараро. На следующий день ещё одна радиостанция в Ишигаки была обстреляна ракетами. 16 мая была



«Файрфлай» NF.1 PP557 был одним из четырех ночных истребителей, входивших в «Черный Флайт» 812-й эскадрильи. Помимо палубы «Оушена», они иногда базировались на берегу в Хал Фаре, где в сентябре 1949 года и был сделан этот снимок.



«Файрфлай» FR.1 767-й эскадрильи с желтым кодом MV на киле, по названию аэродрома Майлтаун, расположенного рядом с Лоссимутом.

уничтожена радиостанция в Мияко. 17 мая самолеты 1770-й эскадрильи атаковали стоянку судов в Осаки на побережье Мияко.

20 мая нападению подверглись два объекта: самолеты первого флайта атаковали радиолокационную станцию в Хенна Саки, а остальные «Файрфлай» - аэродром Хирара. На следующий день 1770-я эскадрилья наносила удары по радиолокационной станции в Нобара. Объектами последних атак в ходе операции «Айсберг», проведенных 24 и 25 мая, стали шесть аэродромов на островах Сакашима Гунто. Сопроводив к целям ударные самолеты, «Файрфлай» атаковали ряд объектов в районе Хирары, а также базу катеров-камикадзе.

26 мая Британский Тихоокеанский флот отправился к берегам Австралии, куда он прибыл 5 июня. На этом война для 1770-й эскадрильи закончилась. В Австралии к британскому флоту присоединился авианосец

«Имплекейбл», на борту которого базировалась 1771-я эскадрилья под командованием В.Дж.Р.Макуиртера. В неё входило несколько самолетов, взятых из 1772-й эскадрильи. Большую часть мая это подразделение провело на берегу, вернувшись на палубу лишь 24 мая.

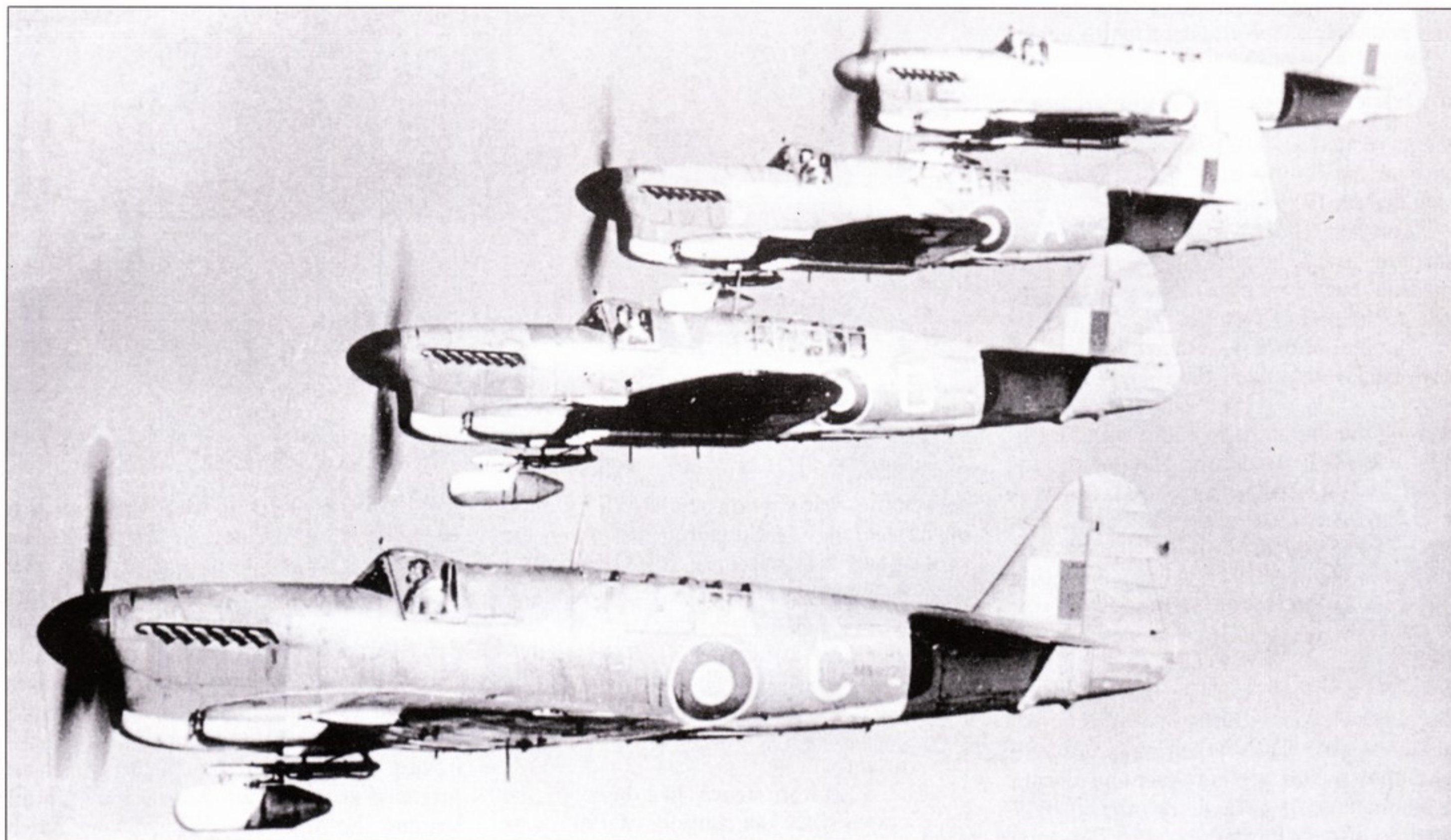
Авианосцы «Имплекейбл» и «Рулер» 14 июня атаковали остров Трук (Каролинские острова), который американцы обошли во время наступления в центральной части Тихого океана. В тот день самолеты 1771-й эскадрильи атаковали несколько целей. Сначала четыре «Файрфлая» обстреляли 60-фунтовыми ракетами обнаруженную радиолокационную станцию. Две машины, сопровождавшие «Эвенджеры», на обратном пути атаковали радиостанцию. Ещё три «Файрфлая» были посланы для нанесения удар по японскому аэродрому и, по заявлению английских пилотов, на земле было унич-

тожено два самолета. Позднее эту цель снова атаковал один флайт. Днем четыре «Файрфлая» искали японские корабли к северу от острова Дублон. Вечером три машины отправились на патрулирование. 15 июня, пока корабли вели интенсивный, но неэффективный обстрел, «Файрфлай» рыскали вдоль всего побережья в поисках заслуживающих внимания целей. Затем английские корабли вернулись в Монус.

Британский Тихоокеанский флот, в составе которого теперь было три авианосца, снова присоединился к американцам в качестве 37-го Оперативного соединения (Task Force 37) и 17 июля возобновил боевые действия, впервые атаковав непосредственно Японские острова. Восемь «Файрфлаев» 1771-й эскадрильи обстреляли ракетами аэродромы Мацусима, Сендаи и Масуда на восточном побережье. На следующий день «Файрфлай» атаковали аэродром



«Файрфлай» FR.1 из 827-й эскадрильи взлетает с авианосца «Триумф» во время учений в Средиземном море в 1947 году.



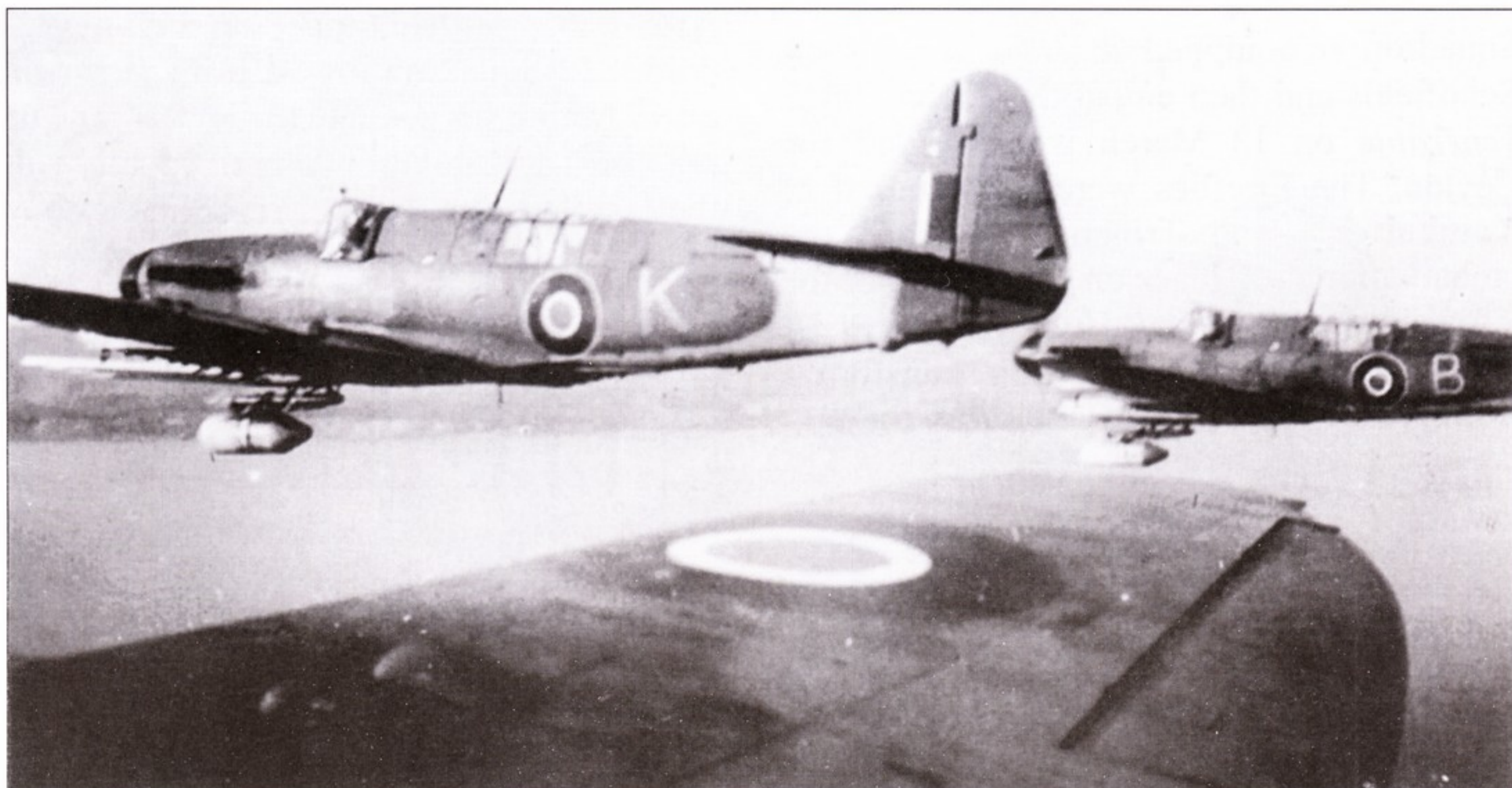
Строй «Файрфлаев» FR.1 816-й эскадрильи, 1945 год. Это было первое подразделение получившее незадолго до конца войны на Тихом океане «Файрфлай», оснащенные радаром.

около Токио. Два дня спустя к британской корабельной группировке присоединился авианосец «Индефатигебл», на борту которого находилась 1772-я эскадрилья.

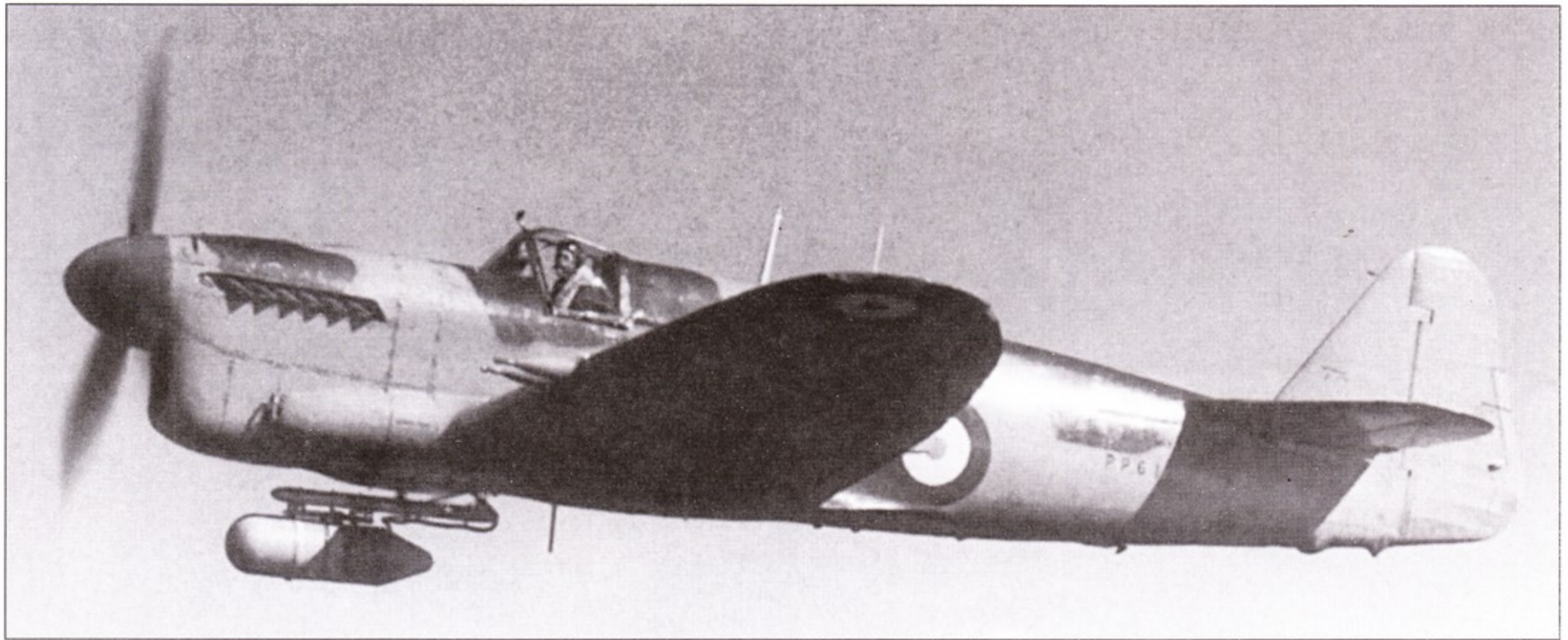
Оба вооруженных «Файрфлаями» подразделения начали боевые действия 24 июля, но задачи в тот день у них были разные. 1771-я эскадрилья охотилась за кораблями противника в районе Нагои, а самолеты 1772-й эскадрильи наносили удары по базам японских бомбардировщиков: утром был атакован аэродром Токусима, днем - Такамацу. Позже была атакована гавань

Аджино Саки. Обе эскадрильи потеряли по машине. «Файрфлай» 1772 эскадрильи совершил вынужденную посадку из-за выработки горючего, при которой погиб младший лейтенант М.Дж.Гудселл, а машина из 1771-й эскадрильи была сбита, младшие лейтенанты Дж.Т.Морган и Н.Г.Дои погибли. Два «Файрфлая» 1771-й эскадрильи, два «Корсара» и шесть «Эвенджеров» обнаружили в гавани Шидо Ван эскортный авианосец «Кайо» и нанесли ему тяжелые повреждения. Это единственный известный случай, когда самолеты FAA атаковали авианосец.

25 июля 1771-я эскадрилья возобновила охоту за японскими кораблями, а 1772-я эскадрилья снова «навестила» гавань Аджино Саки и аэродром Токусима. После пополнения запасов англичане вернулись к берегам Японии 28 июля. 1771-я эскадрилья подожгла судно в заливе Сато. Самолеты 1772-й эскадрильи дважды атаковали верфь Харина в заливе Оуо, потопив танкер водоизмещением 7000 тонн и три торговых корабля. Правда, в одной из этих атак был потерян «Файрфлай» вместе с экипажем - лейтенантом К.П.Р.Стивенсом и млад-



Те же самые самолеты, та же самая часть, три года спустя. Через несколько недель 816-я эскадрилья была расформирована, но лишь для того, чтобы позже возродиться, как подразделение ВВС австралийского флота.



«Файрфлай» NF.1 PP617 792-й эскадрильи (Night Fighter Training Unit), базировавшейся в Калдрозе с января 1948 по июль 1950 года. Необычен серый двутонный камуфляж с кокардами типа «А». Этот самолет позднее переделали в учебный T.3.

шим лейтенантом А.М.Лагранжем. 1771-я эскадрилья также потеряла одну машину, совершившую вынужденную посадку из-за выработки топлива. Из-за плохой погоды полеты не проводились до 30 июля. Следующей целью для 1771-й эскадрильи стала военно-морская база Майдзуру, а другая эскадрилья наносила удары по аэродрому Са-сука, и позднее - по гавани Йонкаичи.

Возвращение после пополнения запасов было отложено более чем на неделю из-за тайфуна. Британский Тихоокеанский флот подошел к японским берегам 9 августа, когда на Хирасиму была сброшена атомная бомба. «Файрфлай» 1771-й эскадрильи наносили удары по целям в заливе Конега и аэродрому Мацушима. Последний был атакован и самолетами 1772-й эскадрильи и оба британских подразделения записали на свой счет по несколько уничтоженных на земле самолетов. На следующий день обе эскадрильи бали посланы атаковать любые подходящие цели; ударам подверглись аэродромы Корияма, Масуда и Мацушима, а также корабли в Хоккаичи и Онагава Ван. При атаке Кориямы 1772-я эс-

кадрилья потеряла два самолета: младшие лейтенанты Г.Д.Робертс и Т.К.Г.Макбрайд погибли, а В.Ф.О'Нейл и Т.И.Дэрби на несколько дней стали военнопленными.

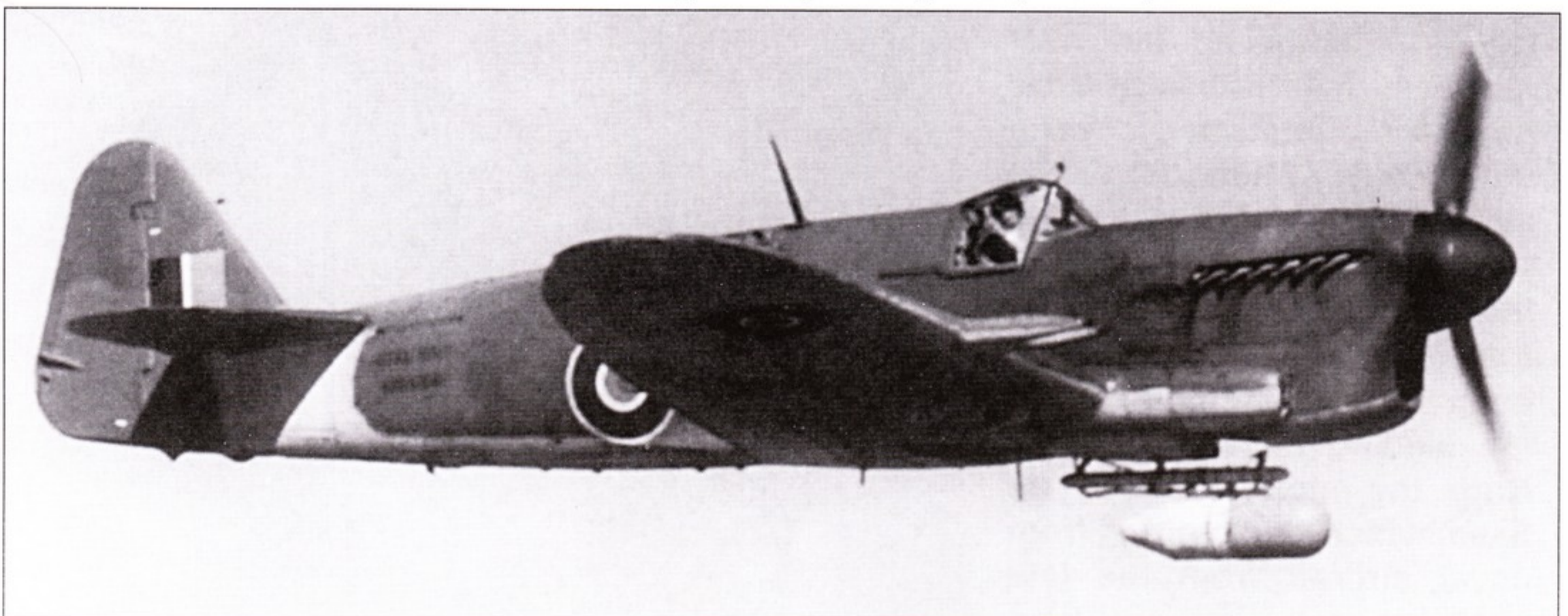
Авианосец «Имплекейбл» затем вернулся в Австралию для ремонта, оставив «Индефатигебл» нести службу в одиночестве. 13 августа самолеты 1772-й эскадрильи вели свободную охоту в районе Токио, уничтожив один поезд. После пополнения запасов 1772-я эскадрилья 15 августа выполнила последний во Второй Мировой войне боевой вылет. Четыре «Файрфлая» вместе с шестью «Эвенджерами» и восемью «Сифайрами» утром нанесли удар по аэродрому Кисарацу. Когда в воздухе появилось двенадцать «Зеро», их взяли в оборот «Сифайры», сбив восемь японских истребителей и потеряв лишь один свой. Английские самолеты вернулись на борт «Индефатигебла», боевые действия против Японии были закончены в ожидании подписания капитуляции.

«Файрфлай» продолжали нести службу: они занимались поиском лагерей военнопленных и сбрасывали узникам провизию,

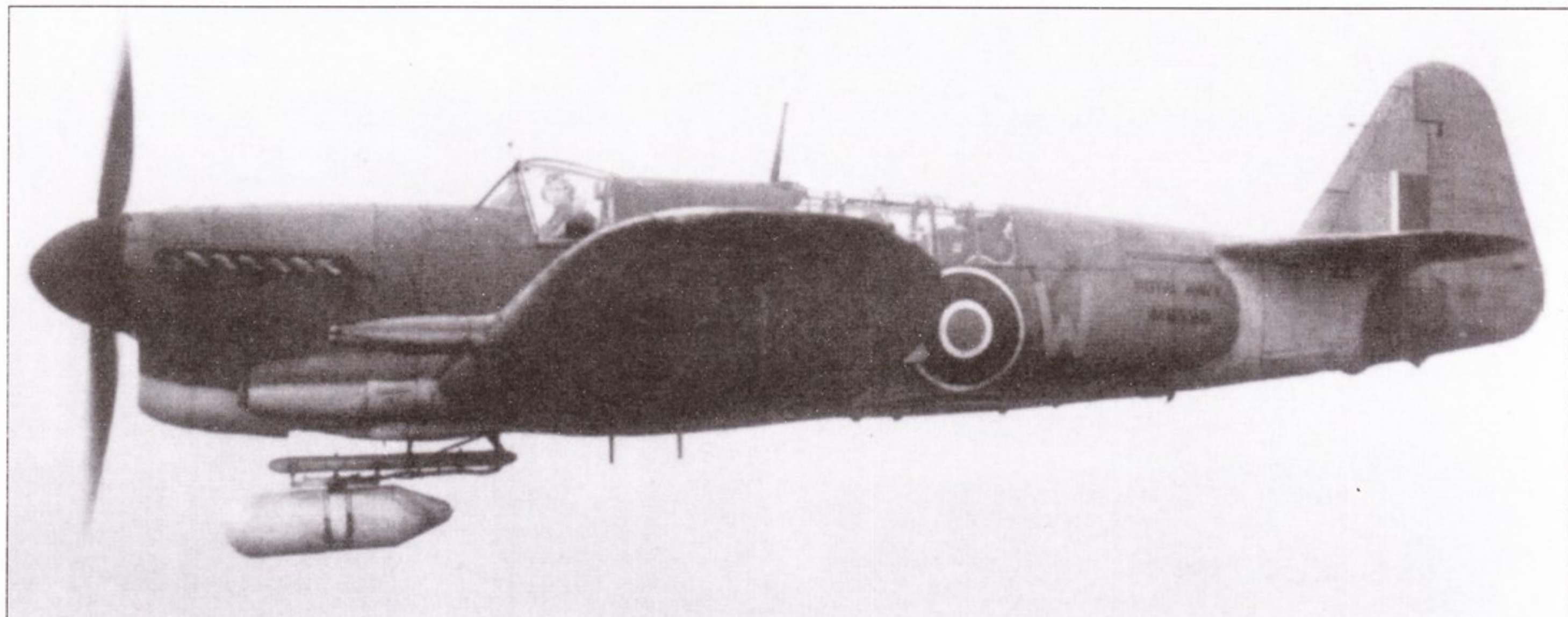
лекарства и т.д. К середине сентября 1945 года все три вооруженных «Файрфлаями» эскадрильи оказались в Австралии. Прекратив боевые действия в мае, 1770-я эскадрилья выгрузилась на берег Шофилдсе 5 июня. 18 сентября к ней присоединилась 1772-я эскадрилья, а 1771-я эскадрилья перелетела на берег в Новра 13 сентября. 1770-я и 1771-я эскадрильи были вскоре расформированы, 30 сентября и 16 октября соответственно. Лишь 1772-я эскадрилья просуществовала ещё несколько месяцев. Дважды, 18 декабря 1945 года и 31 января 1946 года, она базировалась на борту «Индефатигебла», причем последний раз она отправилась к родным берегам. По прибытии, 10 марта 1946 года, 1772-я эскадрилья была официально расформирована.

Ночные истребители

Действия ночных бомбардировщиков и истребителей Люфтваффе выдвинули на первый план задачу обеспечения безопасности флота от их действий. В соответствии



746-я эскадрилья использовала «Файрфлай» NF.1, вроде показанного на этой фотографии MB564, для перехвата бомбардировщиков Хейнкель He III, осуществлявших запуски беспилотных самолетов снарядов V-1 у восточного побережья Британии в 1944-45 годах. Погодные условия тогда были исключительно плохими и, несмотря на использование радаров, «Файрфлаям» не удалось сбить ни одного германского самолета-носителя.



«Файрфлай» NF.1 MB590 «W» из 1791-й эскадрильи, июль 1945 года. Хорошо заметен отрицательный угол установки радара ASH. Литера «W» была желтого цвета.

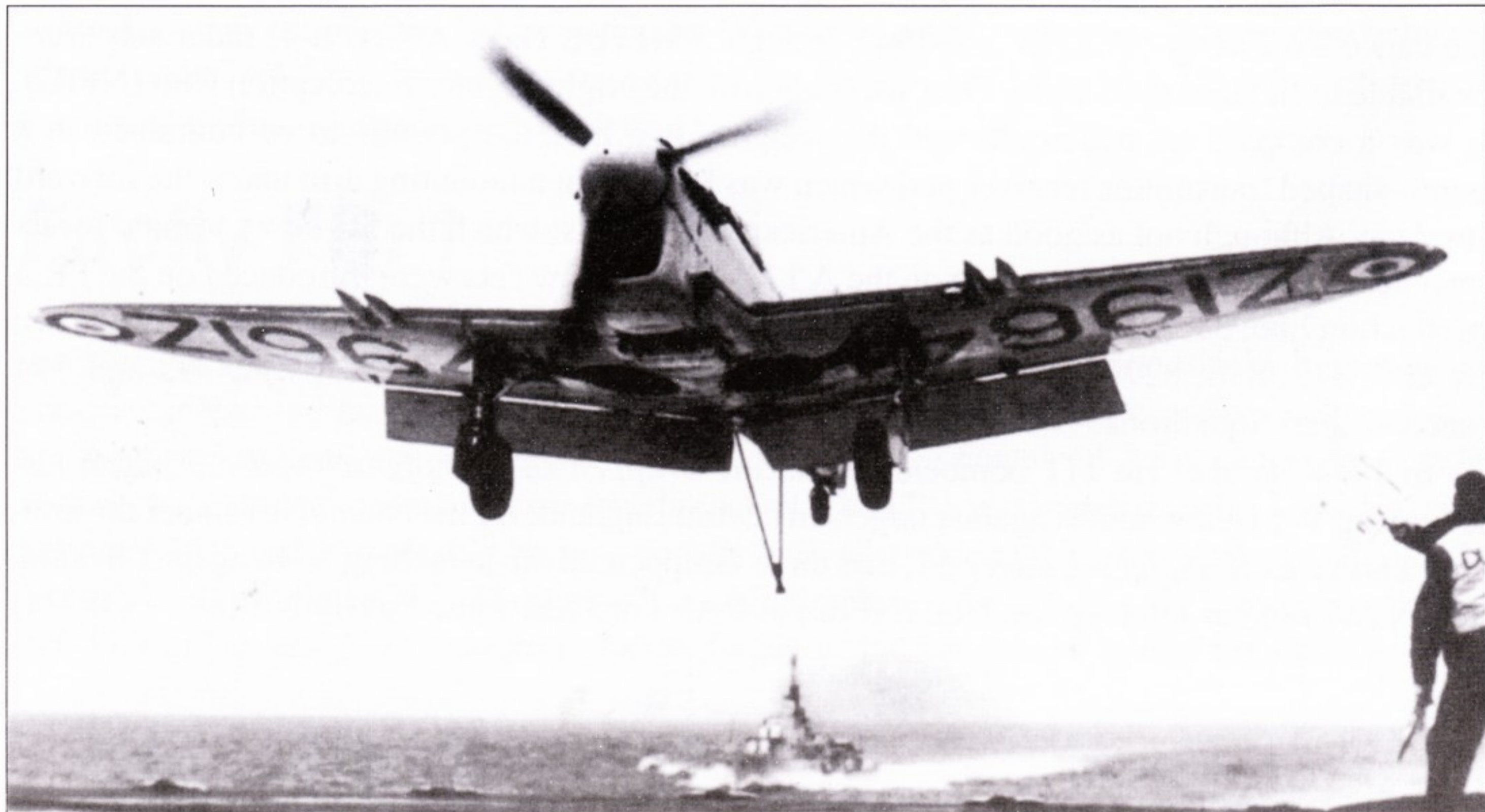
с этими требованиями Фэйри в марте 1943 года произвела модификацию одного «Файрфлая» Mk.I, Z 1831, который стал прототипом ночного истребителя NF.II. Модификация заключалась в установке на самолете радара A I (Air Interception) Mk.X. Излучатель и приемная антенна размещались в двух отдельных обтекателях на передней кромке крыла. Радар A I Mk.X потребовал установки на самолет тяжелой аппаратуры и генератора, которые разместили в задней части фюзеляжа. Управление радаром осуществлял располагавшийся в задней кабине оператор. Чтобы сохранить центровку, носовую часть фюзеляжа NF.II удлиннили, врезав 18-дюймовую секцию сразу за противопожарной перегородкой.

Адмиралтейство настолько было заинтересовано в «Файрфлае» - ночном истребителе, что еще до первого полета прототипа заказало 328 машин. Все радиолокаци-

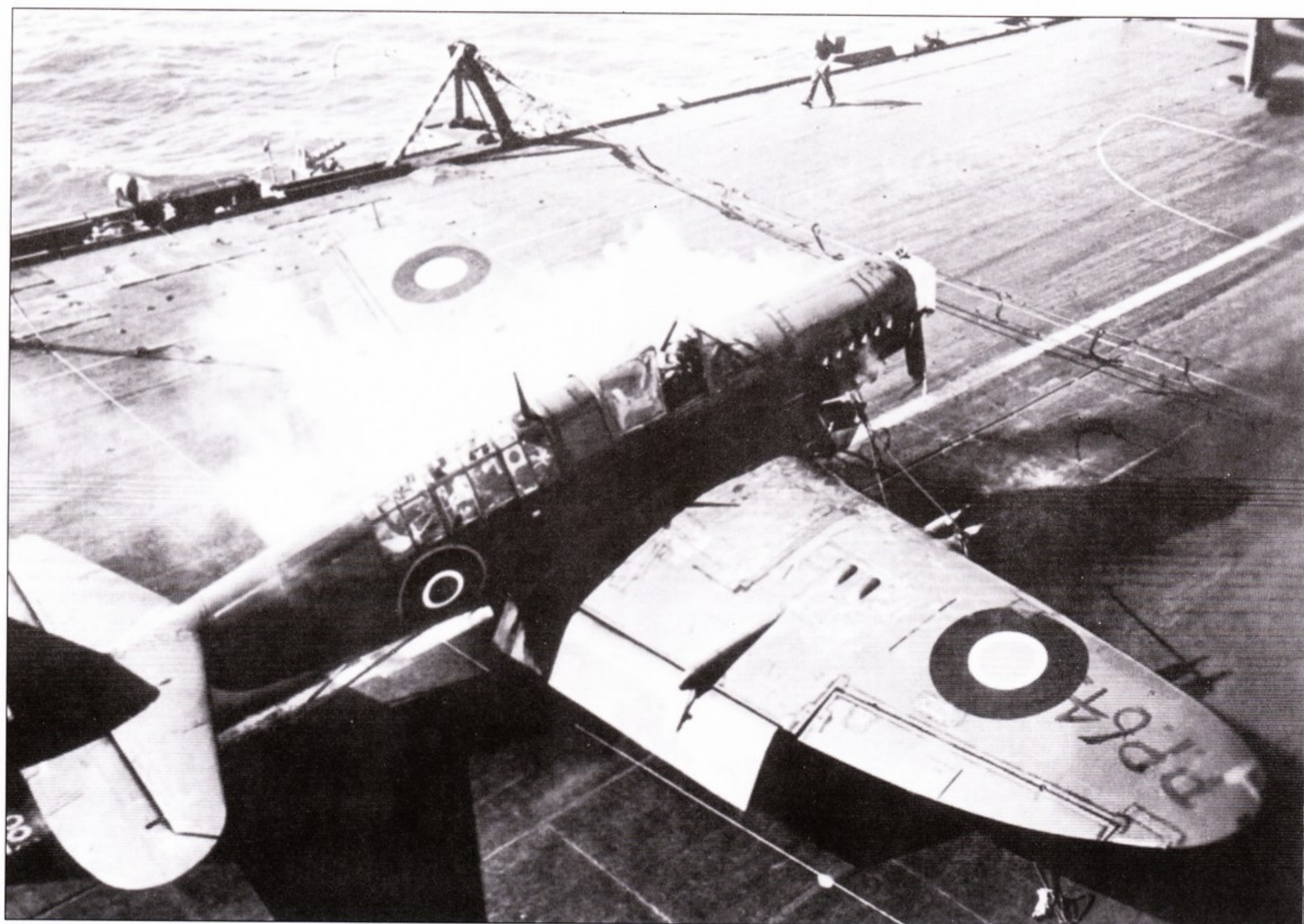
онное и радиооборудование на этой модификации разместили в задней кабине. Чтобы сохранить центровку в носовую часть, между противопожарной перегородкой двигателя и кабиной пилота, вставили секцию длиной 38,1 см. Антенны радара были установлены в обтекателях под крылом, между бортами фюзеляжа и внутренними пушками. Первый «Файрфлай» NF.2 Z1831/G (литера «G» означала, что самолет включен в список секретных и должен находиться под постоянной охраной) поступил на испытания в Боскомб Даун в марте 1943 года. Устойчивость новой машины оказалась недостаточной, а удлиненная носовая часть затрудняла посадку на палубу. Имелись и проблемы с синхронизацией антенн радара. Эти и ряд других, более мелких, недостатков привели к тому, что в июне 1944 года программу закрыли. К этому моменту успели изготовить 37 самолетов. Некоторые

из них переделали в FR.1, но несколько NF.2 использовались для отработки техники перехвата с береговых аэродромов. В качестве альтернативы англичанам пришлось переделывать FR.1 в NF.1.

К счастью, в то время радиолокационная техника развивалась стремительными темпами, и появился более эффективный и легкий радиолокатор для самолетов. Фэйри получила разрешение разработать ночной вариант «Файрфлая», используя американский радар ASH (AN/APS-4), конструкция которого позволяла легко установить его на самолет, не внося существенных изменений в конструкцию последнего. Оборудование размещалось в одном небольшом контейнере, что позволило установить его на FR.I на штанге под передней частью фюзеляжа (сам контейнер был развернут под небольшим углом вниз). Эту простую модификацию провели со 140 «Файрфлаями» FR.I,



«Файрфлай» F.1 Z1964 садиться на палубу, демонстрируя выпущенные посадочный крюк и закрылки. Хорошо видны огромные серийные номера и кокарды на законцовках крыла, которые стали применять в послевоенные годы.



«Файрфлай» FR.1 PP645 из 837-й эскадрильи чуть не потерпел катастрофу в мае 1947 года, промахнувшись при посадке на авианосец «Глори» мимо тормозных тросов, его смог остановить только аварийный барьер. Деревянный винт Ротол превратился в щепки, также серьезно пострадал радиатор системы охлаждения. Машина была восстановлена и летала до 1954 года, когда ее отправили на слом.

которые превратились в NF.I. Единственным внешним отличием NF.I от FR.I (разумеется, помимо радара) было наличие пламегасителя на выхлопных патрубках двигателя. Кроме того, на посадочный крюк установили фару, а в кабине пилота установили дополнительный индикатор радара. Радар ASH мог применяться только для поисков воздушных целей.

Ни один «Файрфлай» NF.II не попал в боевые эскадрильи. Все они были переделаны обратно по стандарту Mk.I. До этого несколько самолетов успели попасть в 746-ю эскадрилью - подразделение ночных истребителей-перехватчиков флота (Naval Night Fighter Interception Unit - NFIU), которая занималась эксплуатационными испытаниями перспективных ночных истребителей флота, но вскоре там их сменили NF.I.

Когда первые NF.I поступили в NFIU. Началась отработка тактики применения ночных истребителей. В ходе этой программы на протяжении осени 1944 года «Файрфлай» NF.I иногда перебрасывались на аэродром ВВС Колтишелл, где они могли повстречаться с немецкими Хейнкелями He 111 H-22. После высадки Союзников в Нормандии и стремительного наступления во Франции, когда были захвачены стартовые позиции V-1, немцам с июля 1944 года пришлось использовать He 111 в качестве носителей этих самолетов-снарядов. первоначально эти бомбардировщики базировались

в Венло в Голландии, пока в сентябре 1944 года их не вывели в Германию. Из-за невысоких летных характеристик старых He 111, которым приходилось нести большие V-1, Люфтваффе понесли серьезные потери и перешли к ночным полетам. В ходе испытаний «Файрфлаем» удалось добиться лишь нескольких радарных контактов и лишь один из них завершился реальным перехватом. 12 декабря 1944 года экипаж лейтенантов Р.Х.Нила и Г.Л.Девиса в течение 35 минут преследовал He 111, но был вынужден прервать погоню из-за нехватки топлива.

746-я эскадрилья также занималась отработкой действий «Файрфлаев» в варианте ночного истребителя с авианосцев. Между январем и апрелем 1945 года по паре «Файрфлаев» NF.I находилось на борту авианосцев «Смайтер», «Ревэджер», «Сёрчер» и «Праймер», совершая с ними короткие походы и принимая участие в ряде операций в Северном море и у побережья Норвегии. Кроме того два «Файрфлая» NF.I были «одолжены» 882-й эскадрилье весной 1945 года, вместе с которой они попали на эскортный авианосец «Виндекс». Там эти самолеты работали не только «индивидуально», но и в качестве лидера одноместных истребителей. Но эскортные авианосцы сочли неподходящими для эксплуатации «Файрфлаев», поскольку их палуба была слишком коротка для полностью загруженной машины.

Новая партия «Файрфлаев» NF.I была передана в Школу подготовки ночных истребителей (Night Fighter Training School) в Дреме, организованную в мае 1945 года. Следующим шагом было создание боевой эскадрильи ночных истребителей. 1 января 1945 года в Берскау была сформирована 1790-я эскадрилья, командиром которой стал Дж.Х.Нил. Она была полностью укомплектована «Файрфлаями» NF.I лишь к маю и её сразу же перевели на авианосец «Панчер» для проведения тренировок. Они прибыли туда 25 мая, когда стоял полный штиль и палуба авианосца была как никогда короткой. У машины, пилотируемой младшим лейтенантом И.Б.А.Эверестом, возникли проблемы с посадочным крюком и она, пробив барьер, рухнула в море; погиб наблюдатель младший лейтенант П.Кэррис. Остальные «Файрфлай» вернулись на берег и сели на авианосец лишь на следующий день.

В следующем месяце 1790-я эскадрилья получила 18 новых «Файрфлаев» NF.I, которые были погружены на борт авианосца «Виндекс». 26 июня корабль отправился к берегам Австралии, чтобы вместе с Британским Тихоокеанским флотом участвовать в атаках на Японию. После прибытия к месту назначения, 12 августа, 1790-я эскадрилья базировалась в Шофилдсе. Война уже подходила к концу, и «Файрфлаем» NF.I так и не удалось поучаствовать в боевых действиях.



«Файрфлай» Trainer F.1 конверсированный из FR.1 MB750. Машина целиком покрашена в серебристый цвет с черным верхом фюзеляжа. В каждой консоли осталось по одной пушке - Фэйри хотела предложить Адмиралтейству усовершенствованный учебный самолет, пригодный и для летной и для стрелковой подготовки.



Посадочный крюк с самолета еще не снят. Обе кабины имеют высокий ветровой козырек.



«Файрфлай» T.1 Z2027, окрашенный в хорошо заметный желтый цвет, был переделан из «Файрфлая» F.1 первой серии с низким фонарем передней кабины. Пушки с самолета сняты.

Поскольку все «Файрфлай» T.2 предназначались для отработки применения вооружения, на MB752 оставили две пушки, прицел и подкрыльевые узлы подвески. Этот самолет служил в 1833-й эскадрилье, RNVR, Внутреннего Авиационного Дивизиона на авиабазе Бремкот. «Гарвард» на заднем плане использовался для первоначального обучения.



Ещё два подразделения, 1791-я и 1792-я эскадрильи, базировавшиеся в Ли-он-Солент, получили по двенадцать «Файрфлаев» NF.I в марте и мае 1945 года соответственно. Однако ни одной из них не удалось присоединиться к Британскому Тихоокеанскому флоту до победы над Японией и они остались в Великобритании. 1791-я эскадрилья была расформирована 23 сентября 1945 года, но 1790-й и 1792-й удалось просуществовать ещё несколько месяцев. 1790-я эскадрилья оставалась в Шофилдсе и была включена в состав 8-й авианосной авиагруппы (8th Carrier Air Group) для службы на борту авианосца «Импликейбл». Когда авианосец вернулся в Англию, 3 июня 1946 года 1790-я эскадрилья была расформирована. 1792-я эскадрилья была приписана к авианосцу «Оушен», который с декабря 1945 года находился на дежурстве в Среди-

земном море. По возвращении в Англию, 17 апреля 1946 года 1792-я эскадрилья была расформирована.

Необходимость ночных истребителей была очевидной и «Файрфлай» NF.I снова поступили на вооружение боевых частей. В каждой эскадрилье, вооруженной FR.I. была создана группа из четырех NF.I, получившая название «Черный Флайт» (Black Flight). Четыре «Файрфлая» NF.I поступили 26 мая 1946 года на вооружение 816-й эскадрильи, которая стала первой частью такого типа. К сожалению, уже три дня спустя был потерян один ночной истребитель. «Черный Флайт» вместе с 816-й эскадрилейей оказался на борту авианосца «Оушен», совершавшего поход в Средиземное море. Между 1 ноября 1946 года и 29 марта 1947 года «Черный Флайт» входил в состав 805-й эскадрильи, поскольку её «Сифайры»

были сняты с эксплуатации и часть ожидала получения новых машин.

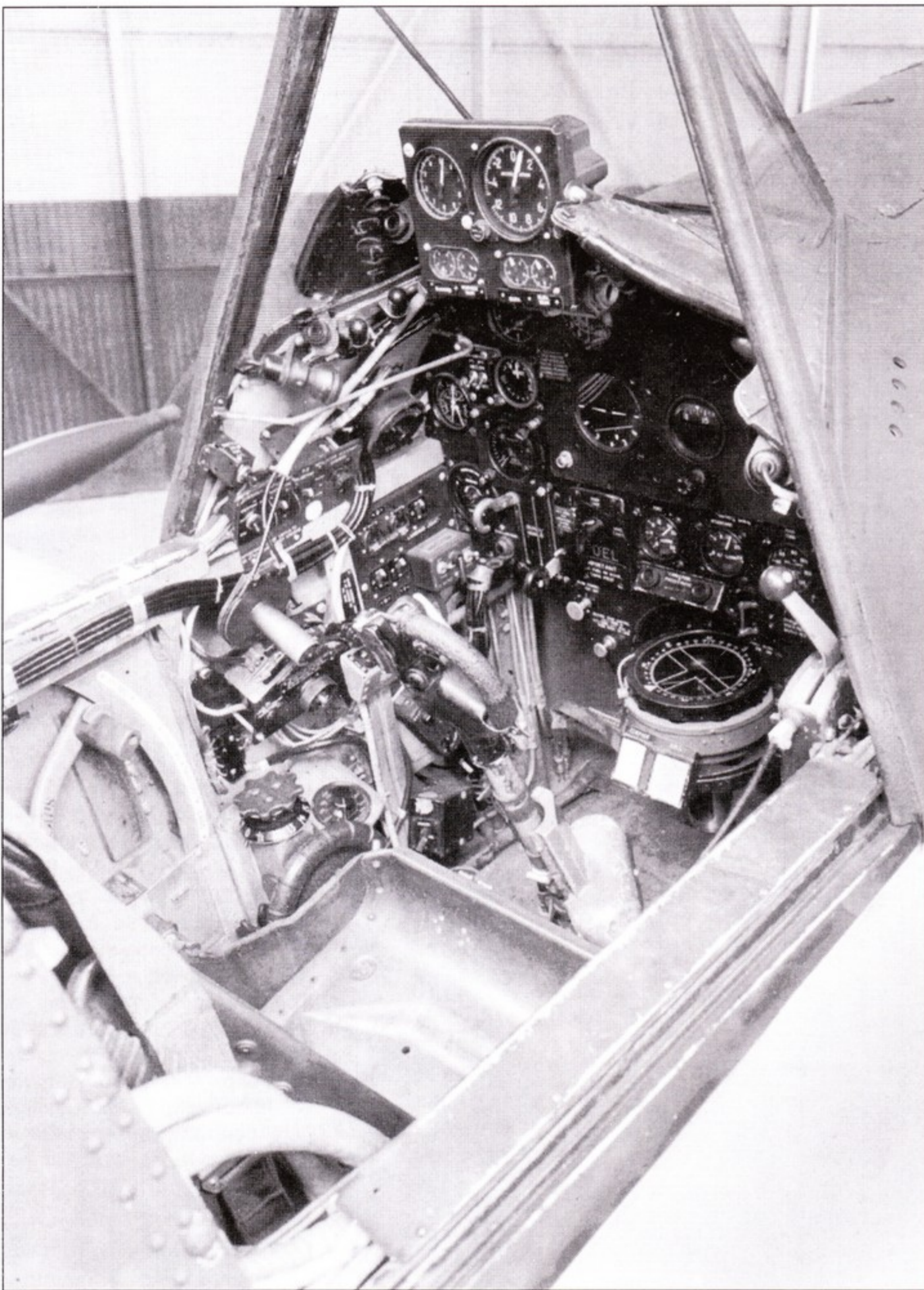
«Черные Флайты» также заменили по четыре FR.I в составе 812-й эскадрильи (в июле 1948 года) и 827-й эскадрильи (в июне 1949 года), которые действовали с авианосцев «Оушен» и «Триумф» соответственно. Хотя в 812-й эскадрильи NF.I оставались и после поступления на вооружение «Файрфлаев» Mk.5, все ночные истребители были списаны перед отправкой подразделения в Корею.

«Файрфлай» с радаром

Установка радара ASH увеличила как ударные, так и разведывательные возможности «Файрфлаев». Радар размещался в контейнере под носовой частью фюзеляжа, а оборудование установили в задней кабине. Как и на «Файрфлае» NF.I передняя часть

«Файрфлай» T.2 MB578 поступил в Иглинтон в 1951 году и использовался там вплоть до 1956 года.





Кабина курсанта «Файрфлая» Т.1. Рычагом на левом борту осуществлялось управление закрылками. Чашка кресла была выполнена с таким расчетом, чтобы в ней мог уместиться парашют и аварийный комплект. Вместо гироскопического прицела Mk.4E на данном самолете установлено испытательное оборудование.

796-я эскадрилья базировалась в Сент-Меррине и была единственной частью, эксплуатировавшей «Файрфлаи» Т.3. Эта модификация с только одним стажером-наблюдателем уступала «Барракуде» и «Файрфлаю» Т.7, который сменил Т.3 к середине 1954 года, с их двумя обучаемыми. Любопытно, что на этом РР433 сохранились пушки и пламягасители.

контейнера была выполнена из фибрегласа и, чтобы избежать разрушения в полете, контейнер наддувался с помощью ножного насоса через клапан в задней части. Подобный способ установки радара отработали на «Файрфлае» Z1970, который и стал прототипом для модификации FR.I.

Всего было построено 236 «Файрфлаев» FR.I. Поскольку в качестве истребителей на борту британских авианосцев остались служить «Сифайры» и американские «Корсары» и «Хэлкетты», несколько «Файрфлаев» F.I были доработаны до стандарта FR.I путем установки американского радара ANIAPS-4. Эти самолеты получили обозначение F.IA.

На вооружении 816-й эскадрильи торпедоносцы Фэйри «Барракуда», пришедшие на смену устаревшим «Суордфишам», прослужили только пять месяцев, после чего их заменили в июле 1945 года на 18 «Файрфлаев» FR.I. Переучивание на новые самолеты проходило в течение осени-зимы 1945 года в Мачрихенише. В его ходе эскадрилья три недели находилась на борту авианосца «Найрана» и 9 декабря в ходе учений потопила две немецкие трофейные подводные лодки.

Дважды, в феврале и марте 1946 года, 816-я эскадрилья базировалась на авианосце «Тезеус», после чего её приписали к 20-й авианосной авиагруппе «Оушена». Тем временем в июле численность эскадрильи уменьшилась до 12 «Файрфлаев» FR.I, но в следующем месяце она получила «Черный Флайт» из четырех «Файрфлаев» NF.I.

816-я 805-я эскадрильи прибыли на борт авианосца «Оушен» 18 июня 1946 года для похода в Средиземное море; который затя-

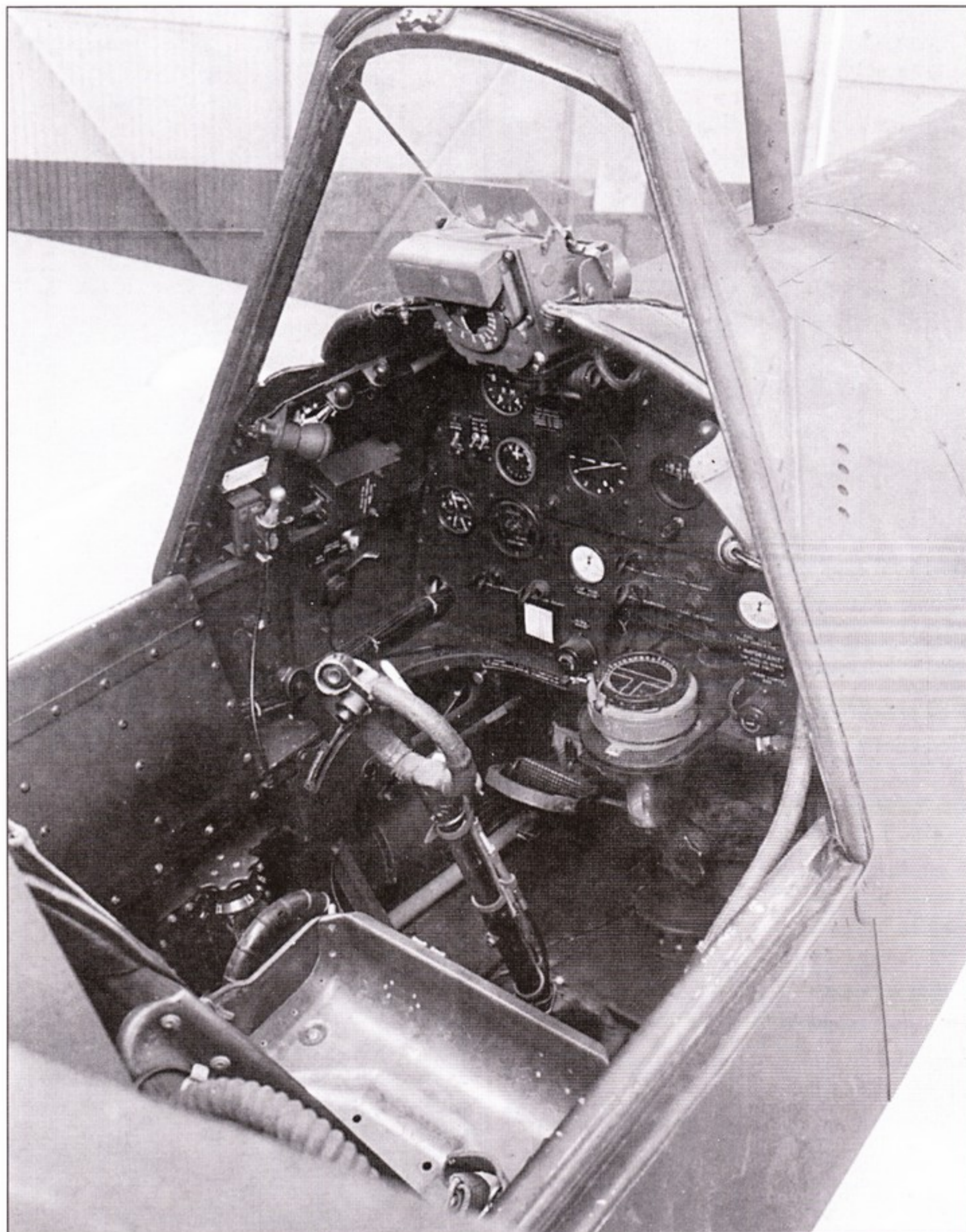
Кабина инструктора (задняя) «Файрфлая» Т.2. Поднятая вверх на 30,48 см, она обеспечивала хороший обзор. Приборов было меньше, чем в кабине курсанта. Гирроскопический прицел Mk.4E устанавливался в обеих кабинах. Взлет и посадка на авианосец ничем не отличались от «Файрфлая» FR.1.

нулся более чем на два года. Когда эти подразделения не занимались тренировками или боевыми дежурствами, они базировались в Хал Фаре на Мальте.

В 1947 году эти части привлекали к поиску судов с незаконными еврейскими иммигрантами. 24 апреля шесть «Файрфлаев» FR.1 вели разведку в районе Сицилии и Мессиского пролива в поисках корабля «Президент Ворфильд» с незаконными иммигрантами, вышедшего из Марселя. Подобные полеты проводились до конца мая. После летнего похода авианосец «Оушен» снова был вовлечен в блокаду Палестины от еврейской иммиграции и в течении октября крейсировал вдоль палестинского побережья.

Поскольку приближалось основание государства Израиль, а английский мандат на управление Палестиной заканчивался в полночь 14 мая 1948 года, ситуация ухудшалась с каждым днем, и «Оушен» снова прибыл в этот район 7 мая 1948 года, чтобы обеспечить прикрытие выводимых британских войск. 10 мая авианосец находился в Хайфе. «Файрфлаи» выполняли разведывательные полеты, а с 12 мая, когда начался вывод войск, находились в полной боеготовности, чтобы в случае необходимости организовать авиационную поддержку. Когда эвакуация успешно завершилась, «Оушен» вернулся на Мальту. В следующем месяце авианосец вернулся домой. 816 эскадрилья выгрузилась на берег в Ли-он-Солент 28 июня 1948 года и три дня спустя была расформирована.

Второй частью, получившей на вооружение «Файрфлаи» FR.1, стала 822-я эскадрилья. Первоначально она была вооружена оснащенными радаром «Барракудами» и должна была присоединиться к Британскому Тихоокеанскому флоту, но война закончилась и в сентябре 1945 года часть смени-

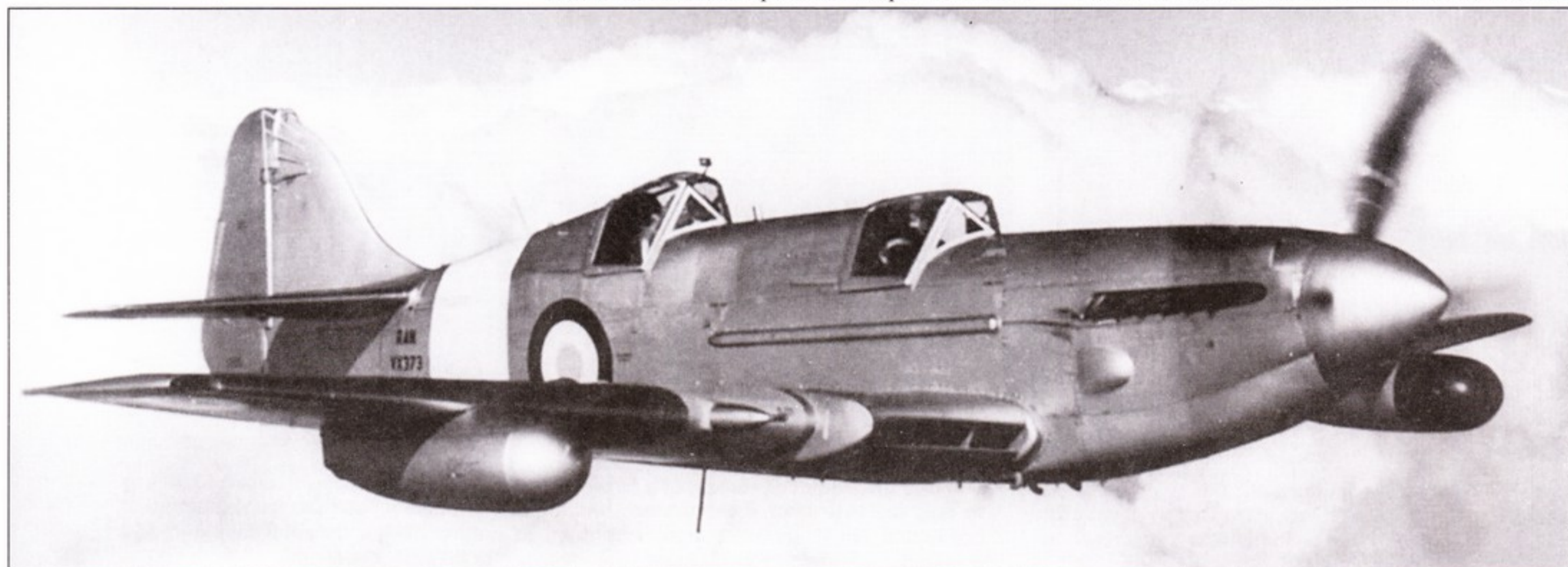


ла свои торпедоносцы на «Файрфлаи». Сначала эскадрилья базировалась в Берскау, но 17 декабря 1945 года её перевели в Мачрихениш, где она провела зиму. 19 февраля 1946 года 822-я эскадрилья была расформирована.

Ещё одним «подразделением-однодневкой» была 824-я эскадрилья. Вернувшись на родину с Цейлона, она в конце октября 1945 года начала перевооружаться на «Файрфлаи» на авиабазе Эре. 18 декабря 824-ю эс-

кадрилью перебросили в Берскау, где она была расформирована 4 января 1946 года.

Одной из первых получили «Файрфлаи» FR.1 и 837-я эскадрилья. Когда война на Тихоокеанском ТВД закончилась, она рассталась со своими «Барракудами» в Джервис Бейе, Австралия. И в октябре 1945 года получила «Файрфлаи». После переучивания на новую машину, проходившего в Новре и Уильямтауне, 10 июня 1946 года 837-я эскадрилья перелетела



«Файрфлай» Т.1 Z2027 полностью окрашенный в желтый цвет, 1948 год. Z2027 был поставлен FAA в июне 1944 года и после службы в 790-й эскадрилье вернулся на завод Фэйри, чтобы превратиться в учебную машину. В такой роли он служил в 810, 771 и 767-й эскадрильях, пока в марте 1954 года, из-за отказа мотора, не совершил посадку на фюзеляж.

Первый прототип «Файрфлая» FR.4, Z2118. Переделанный из FR.1, это самолет сохранил его консоли крыла с эллиптическими законцовками, но радиаторы уже разместили в передней кромке центроплана. Обращают на себя внимание округлый кок винта и воздухозаборник карбюратора под носовой частью. Четырехлопастной винт Ротол установили чтобы компенсировать возросшую мощность мотора Роллс-Ройс «Грифон» 74.



на авианосец «Глори», который отправился в поход по Индийскому и Тихому океанам. В ходе этого продолжительного вояжа эскадрилья несколько раз перелетала на берег - в Тринкомали, Каи Так и Сембаванг. Наконец, совершив летом 1947 года поход вокруг Австралии, авианосец вернулся на родину. По прибытии 6 октября 1947 года 837-я эскадрилья была расформирована.

Одним из подразделений, поменявшим «Барракуд» на «Файрфлай» FR.1, была 814-я эскадрилья. Она также базировалась в Австралии, в Шофилдсе и получила машины в январе 1946 года. Уже 13 марта эскадрилья находилась на борту авианосца «Венерэбл», который отправлялся к берегам

Цейлона. Там «Файрфлай» базировались на берегу в Катакурунда и Тринкомали, пока 20 сентября снова не оказались на палубе авианосца, державшего курс к Сингапуру и Гонконгу. 14 февраля 1947 года 814-я эскадрилья перелетела с «Венерэбла» на «Глори», чтобы отправиться домой. Выгрузившись на берег в Иглинтоне 26 марта, эскадрилья действовала с этой базы до 23 сентября, когда она перелетела на авианосец «Вендженс». 11 ноября 1947 года 814-я эскадрилья перелетела на базу Хал Фар на Мальте. В марте 1948 года персонал эскадрильи вернулся на родину на пароходе «Отранто», оставив свои «Файрфлай» FR.1 на Мальте, поскольку дома их ждала новая техника.

12 января 1946 года 812-я эскадрилья, действовавшая в районе Тихого океана с лета 1945 года, прибыла в Шофилдсе, где получила «Файрфлай» FR.1 взамен «Барракуд». После того как экипажи закончили переобучение на новый самолет, 19 марта подразделение погрузилось на авианосец «Вендженс» и отправилось на Цейлон. Оно базировалось в Катакурунде до 15 июля, а затем отправилось в Англию, прибыв в Лион-Солент 12 августа, там оно было расформировано.

Но уже скоро, 1 октября 1946 года, 812-я эскадрилья была воссоздана и снова получила на вооружение «Файрфлай» FR.1. Теперь она базировалась на авиабазе Иглин-



Второй прототип «Файрфлая» FR.4, MB649, в полете над облаками. Он уже имеет крыло со срезанными законцовками, а последние три выхлопных патрубка по правому борту закрыты щитком, чтобы не слепить пилота ночью. В первые послевоенные годы для самолетов морской авиации стала стандартной серая двутонная окраска.

Еще один снимок первого прототипа «Файрфлая» FR.4, Z2118, теперь с укороченными законцовками и новым хвостовым оперением. Кок винта стал более острым, а вместо прежних 20-мм пушек установили новые, с укороченным стволом.



тон и была приписана к авианосцу «Тезеус». 7 февраля 1947 года 812-я эскадрилья была на борту корабля и отправилась в поход на Дальний Восток, в ходе которого она несколько раз перелетала на берег: в Тринкомали, Баттеруорсе, Кук Пойнте и Каи Так. На переходе от Мельбурна до Сиднея произошел трагический инцидент - 20 июля в ходе тренировочного полета столкнулись два «Файрфлая». В рухнувших в море машинах погибли майор М.Хис, лейтенанты К.Силлен и Р.Уолкер и старшина В.Ловетт. Авианосец вернулся в Тринкомали 23 ноября, затем отправился в родные воды. 812-я

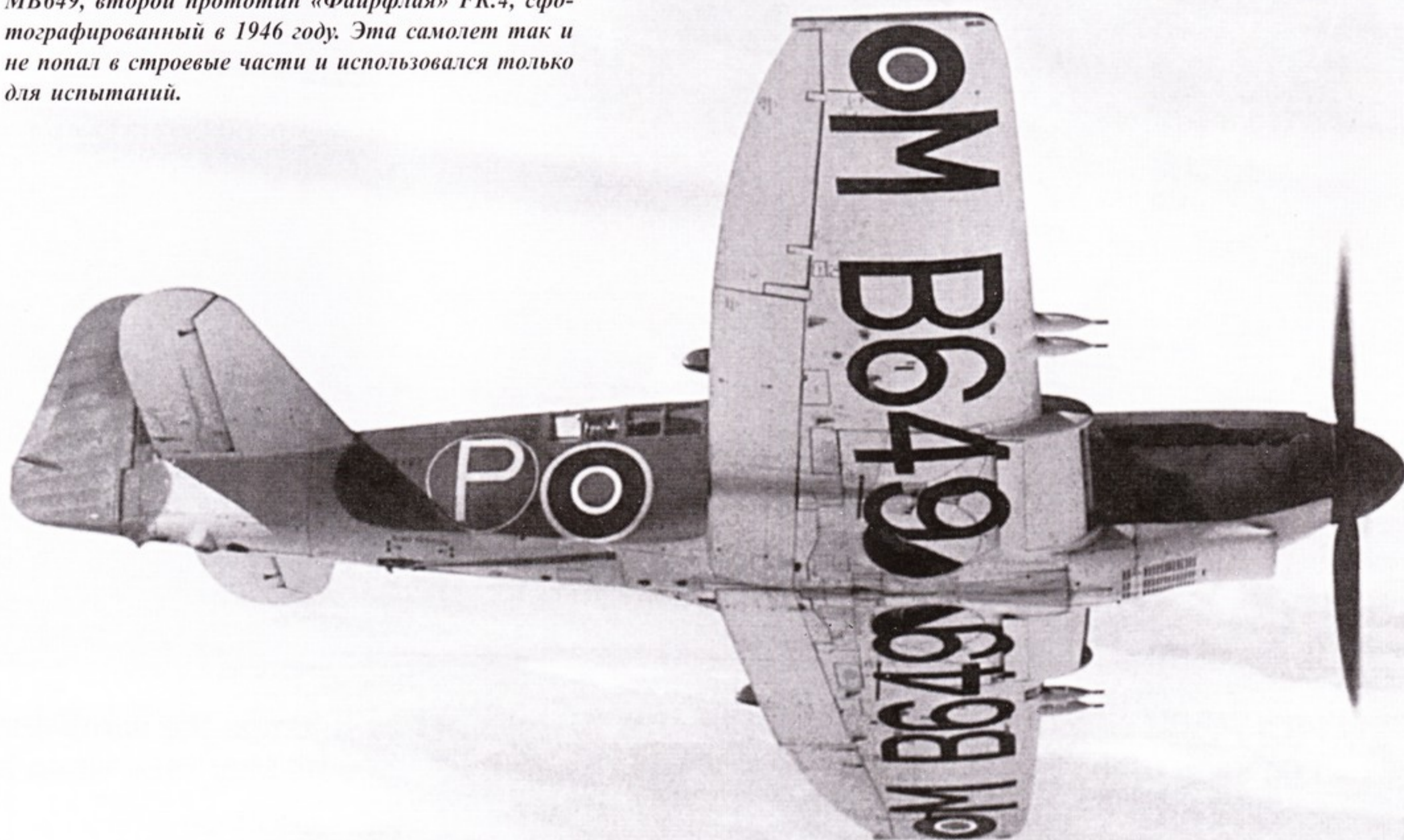
эскадрилья выгрузилась на берег 20 декабря в Форде и стал готовиться к переходу на новую модификацию - «Файрфлай» Mk.4. Первые машины этого типа поступили в середине февраля 1948 года.

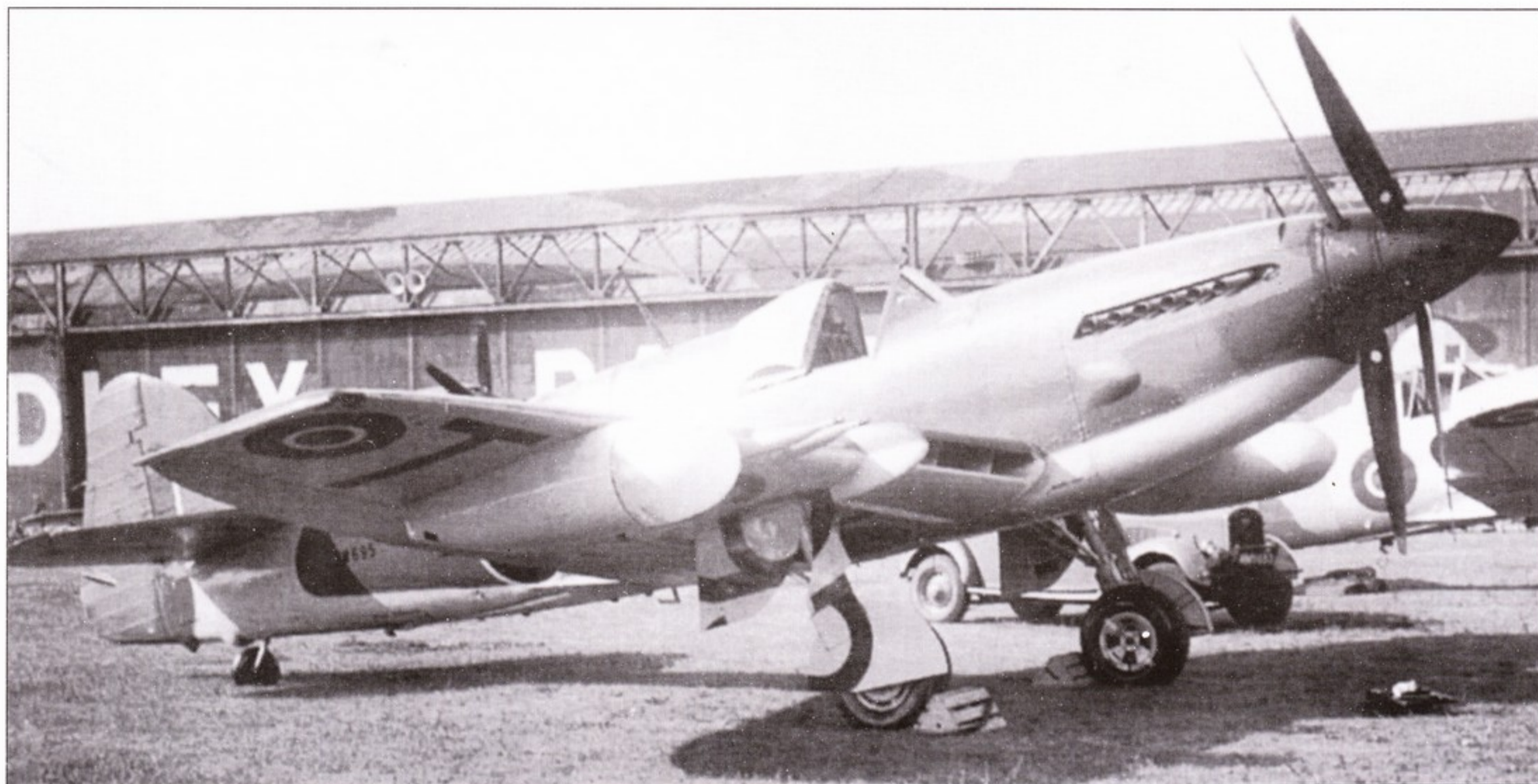
Последней частью, летавшей на «Файрфлаях» FR.I, была 827-я эскадрилья, официально сформированная в Иглинтоне 15 августа 1946 года. Завершив подготовку, эскадрилья перелетела на борт авианосца «Триумф» 13 января 1947 года. В следующем месяце авианосец отправился в Средиземное море. В этом районе подразделение действовало в течение двух лет и часто ба-

зировалось на авианосце «Оушен». Остальное время самолеты 827-й эскадрильи находились в Хал Фаре на Мальте.

«Триумф» привлекли к участию в заключительной стадии эвакуации британских сил из Палестины. 29 июня 1948 года авианосец прибыл в Хайфу, где его «Файрфлаи» и «Сифайры» обеспечивали воздушное прикрытие этого района. Морские авиаторы находились в полной боеготовности до 30 июня, пока последний транспорт с войсками не покинул гавань. В феврале 1949 года 827-я эскадрилья отправилась домой, прибыв в Донибристл 16 марта.

MB649, второй прототип «Файрфлая» FR.4, сфотографированный в 1946 году. Эта самолет так и не попал в строевые части и использовался только для испытаний.





ТW695 передали фирме Роллс-Ройс, оснастившей его винтами противоположного вращения, пытаясь таким образом уменьшить вращающий момент более мощного двигателя, установленного на Mk.4.



Этот «Файрфлай» F.1 получил подкрыльные гондолы для испытательных целей. Они отличались по форме от устанавливаемых на Mk.4. Самолет имеет крыло с укороченными законцовками.

После короткого отдыха на берегу, 25 апреля 1949 года 827-я эскадрилья перелетела на борт «Триумфа», чтобы на сей раз отправиться на Дальний Восток. С мая авианосец крейсировал вокруг Мальты, а 4 августа взял курс в дальневосточные воды. В сентябре 827-я эскадрилья посетила Гонконг, а 3 октября перелетела на берег в Сембаванг, Сингапур. Вместе с самолетами ВВС она участвовала в воздушном наступлении против коммунистических повстанцев в Малайе. Первый боевой вылет состоялся 21 октября, следующий - два дня спустя. 1 ноября эскадрилья снова погрузилась на «Триумф», но уже 8 ноября вернулась в Сингапур для второй серии боевых действий в Малайе. До конца января 1950 года «Файрфлай» наносили удары по лагерям повстанцев и другим объектам. 4 февраля 827-я эс-



«Файрфлай» T.4 TW692 остался у Фэйри и в 1948 году использовался для демонстрационных полетов по Ближнему Востоку. Хотя Египет и Ирак проявили интерес к машине, в дальнейшем заказов не последовало. На снимке видны дополнительные топливные баки.



Z2118 - прототип «Файрфлая» Mk.4 в ожидании радара и подкрыльевых топливных баков. Главным различием между опытным образцом и первыми серийными Mk.4 был больший по размерам воздухозаборник карбюратора.

кадрилья вернулась на борт авианосца и продолжила поход к Филиппинам, Австралии и Японии, пока не началась война в Корее. Подразделение вернулось в Форд и было расформировано 22 ноября 1950 года. Старые «Файрфлай» FR.I продолжали нести службу в частях первой линии до 1952 года. Две машины в августе 1951 года попали в 827-ю эскадрилью, которая тогда была вооружена торпедоносцами Блэкберн «Файрбрэнд». Там «Файрфлай» использовали в качестве самолетов наведения для ночных атак. 827-я эскадрилья первой осуществила ночные торпедометания с одноместных самолетов: «Файрфлай» FR.I с помощью радара ASH обна-

ружил цель, по его указаниям один «Файрбрэнд» освещал её сигнальными ракетами, а другие осуществляли пуск торпед.

Учебные машины

Чтобы помочь пилотам FAA в процессе обучения, было решено разработать учебно-тренировочный вариант «Файрфлая» со вдвоенным управлением. Фирма-производитель перепроектировала фюзеляж, чтобы обеспечить установку второй кабины с фонарем. Кабина инструктора в задней части фюзеляжа была высоко поднята для улучшения обзора и, помимо органов управления, имела минимальный комплект пило-

тажных приборов. Вход в обе кабины осуществлялся через сдвижные фонари.

В прототип нового самолета был переделан планер FR.I с серийным номером MB 750, который впервые поднялся в воздух в июле 1946 года с аэродрома Рингуэй, Манчестер. Но у него был предшественник - FR.I с макетом кабины инструктора, впервые взлетевший 29 мая, предназначенный для исследования аэродинамики и штопорных характеристик. Испытания на пригодность самолета для обучения и посадкам на палубу прошло успешно, и Королевский флот выдал заказ на перепланировку 34 планеров в модификацию T.I. Первый серийный T.I поднялся в воздух 1 сентября 1947 года. С



Первые «Файрфлай» Mk.4 были переделаны из оставшихся на сборочной линии планеров Mk.1. Оба самолета на фотографии еще имеют носовой воздухозаборник старого типа, канал которого в дальнейшем был удлинен для улучшения аэродинамики.



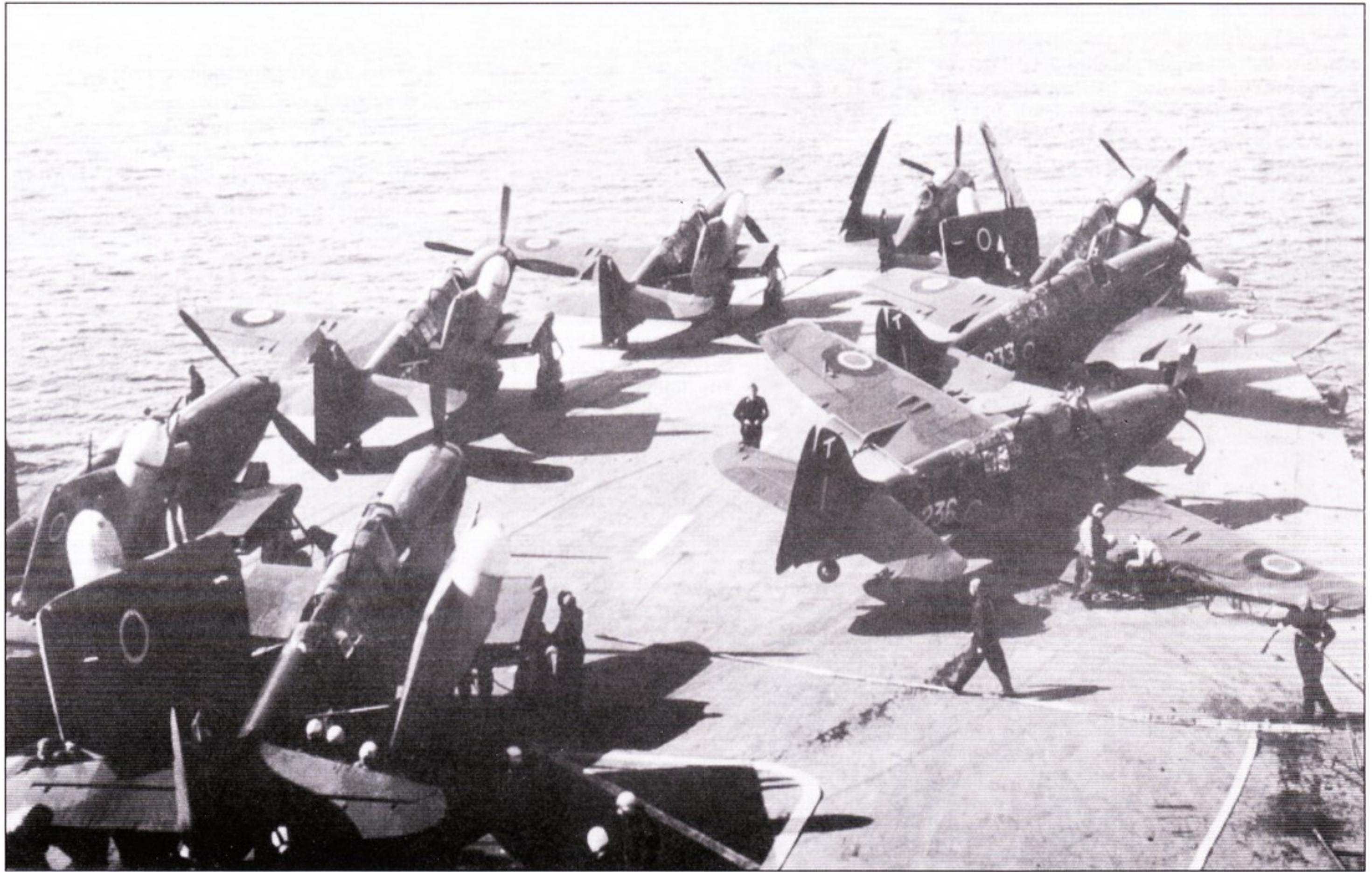
«Файрфлай» Mk.4 VG968 проходил интенсивные испытания в 778-й эскадрилье, базировавшейся в Ли-он-Солент. Это испытательное подразделение одним из первых получало новые самолеты FAA. Подкрыльевые гондолы с машины сняты.



«Файрфлай» FR.4 VG980 737-й эскадрильи демонстрирует двухцветный камуфляж верхних поверхностей, в то время, как самолет на заднем плане несет новую схему окраски. 737-я эскадрилья была частью Противолодочной Школы Aviации флота и базировалась в Иглинтоне.



Новый «Файрфлай» Mk.4 с облагороженным, по сравнению с первыми серийными машинами, носовым воздухозаборником, подкрыльевые гондолы сняты. Несмотря на то, что было выпущено 293 FR.4, они состояли на вооружении лишь трех боевых эскадрилий.



«Файрфлай» FR.4 810-й эскадрильи промахнулся мимо тормозных тросов, пробил защитный барьер и закончил пробег среди самолетов стоящих в носовой части палубы авианосца «Тезеус».

«Файрфлаев» Т.1 было снято всё вооружение, хотя первые девять машин имели по две 20-мм пушки, но потом сочли, что для отработки посадки на палубу они не нужны и их демонтировали. Сняли также прицел. Все самолеты модификации Т.1 были оснащены мотором «Гриффон» XII.

В 1949 году Фэйри выпустила модификацию Т.2, поскольку существовала необходимость в самолете для обучения применению вооружения. Он был в основном подобен Т.1, но в обе кабины установили по гироскопическому прицелу. Самолет был вооружен двумя 20-мм пушками и мог нести на внешней подвеске бомбы, мины или ракеты.

В первый Т.2 был переделан планер с серийным номером MB 543. он впервые поднялся в воздух 12 августа 1949 года. Всего для ВВС флота было выпущено 57 Т.2, которые наряду с Т.1 поступили в основные летные школы.

Первые «Файрфлай» Т.1 поступили в 736-ю эскадрилью - истребительную школу авиации флота (Naval Air Fighter School) - в Сент Мэрине в июле 1948 года. Они использовались там до февраля 1950 года, когда их сменили «Си Фьюри». В начале 50-х годов Файрфлай» Т.1 и Т.2 использовались в Королевском флоте скорее для общей подготовки, нежели для специализированного обучения. Все курсанты переучивались с «Гарварда» на «Файрфлай» Т.1. Они налетывали по 70 часов в процессе трехмесячного обучения, которое проводилось или в 746-й или в 766-й эскадрильях; обе базировались в Лоссимуте и являлись подразделениями Эксплуатационной летной школы

(Operational Flying School, OFS). После завершения первой части курса OFS курсантов делили: летчики-истребители отправлялись в истребительную школу авиации флота, а пилоты штурмовиков и противолодочных самолетов - в противолодочную авиашколу (Naval Air Antisubmarine School, NAAS) в Иглинтоне. Там они проходили вторую часть курса OFS, что также занимало три месяца. 737-я и 744-я эскадрильи, входившие в NAAS, использовали учебные «Файрфлай» для решения различных задач, в том числе полетам по приборам и применению противолодочного вооружения. В конечном итоге в середине 50-х на смену Т.1 и Т.2 в авиашколах пришли «Си Вампиры» и «Ганнеты».

Учебные машины эксплуатировались и в других подразделениях. «Файрфлай» Т.1 и Т.2 использовались 781-й и 781-й эскадрильями как скоростные связные самолеты. В 799-й эскадрилье и Адмиралтейском Флайте они применялись для восстановления летных навыков у старшего командного состава, а в 767-й эскадрилье - для обучения офицеров управления посадкой. Также было две строевых части, получивших как минимум по одному «Файрфлаю» Т.1. Кроме того, эти самолеты использовались в 765-й эскадрилье (Piston Engine Pilot Unit) на авиабазе Калдроуз вплоть до её расформирования в 1957 году.

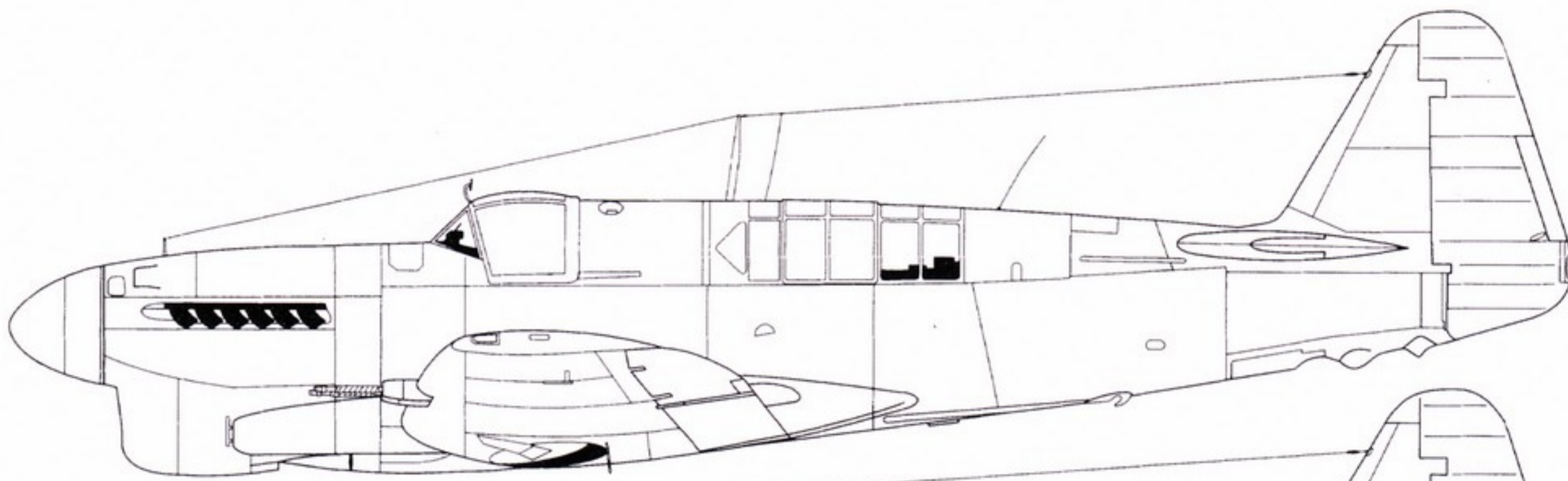
В конце 40-х годов, когда большое количество «Файрфлаев» FR.1 было снято с вооружения боевых частей, которые взамен получили «Си Фьюри» и «Файрфлай» FR.4, было решено использовать их в качестве

самолетов наблюдения и для тренировки экипажей противолодочников. «Файрфлай» Т.3 по конструкции был идентичен FR.1, лишь отсутствовало вооружение (радар ASH оставили). Точное число переоборудованных машин неизвестно, но «Файрфлай» Т.3 с июля 1950 года состояли на вооружении лишь одного подразделения - 796-й эскадрильи (Школы наблюдателей - Observers School), базировавшейся в Сент Мэрине. Выяснилось, что самолеты плохо подходят для обучения экипажей противолодочных самолетов, поскольку в задней кабине мог разместиться лишь один обучаемый («Барракуда брала на борт двух курсантов»). В июне 1953 года «Файрфлай» Т.3 заменили трехместным Т.7. Некоторое количество «Файрфлаев» Т.3 попало в резервные эскадрильи морской авиации (Royal Navy Volunteer Reserve, RNVR), которые ждали поступления на вооружение «Файрфлаев» AS.6. Большинство подразделений RNVR, как истребительных, так и противолодочных. Эксплуатировали небольшое количество «Файрфлаев» Т.1, Т.2 и Т.3, используя их для тренировок наравне с «Гарвардами».

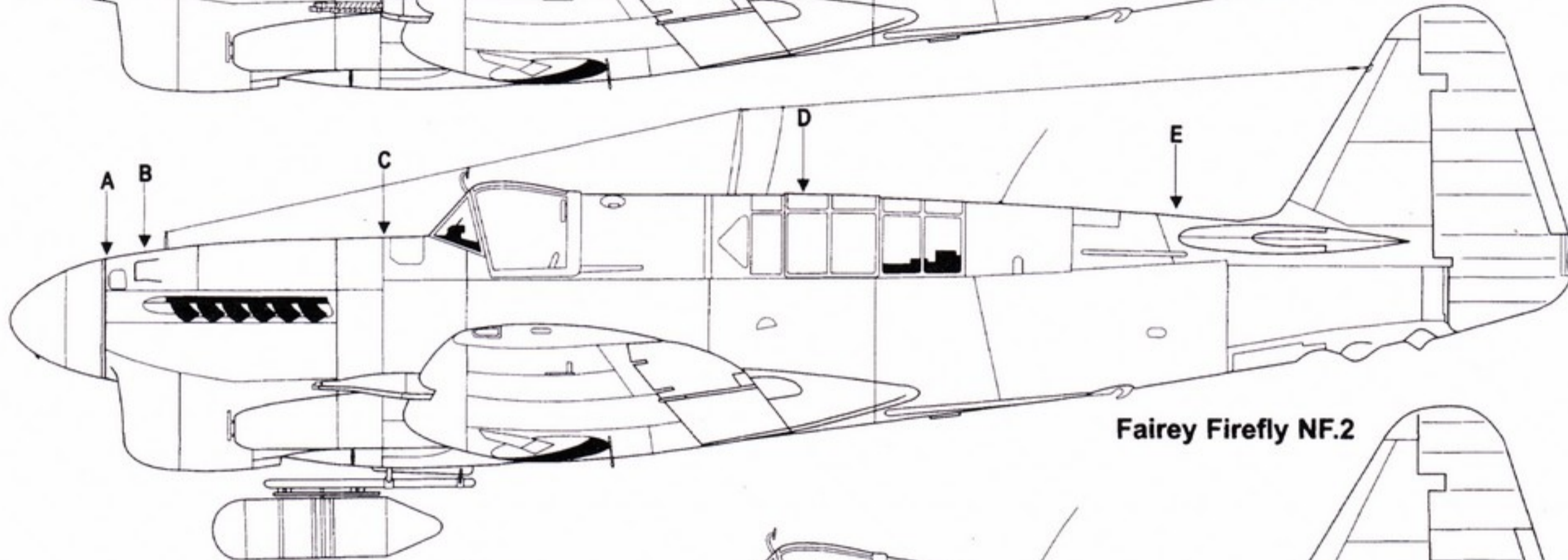
«Файрфлай» Mk.4 - новая внешность

Уже в 1943 году фирма Фэйри приступила к работам по совершенствованию «Файрфлая». На планер Mk.I с серийным номером Z1835 была установлена новейшая модификация мотора «Гриффон» - Mk.61, оснащенная двухступенчатым нагнетателем и развивавшая мощность 1900 л.с. Чтобы обеспечить адекватное охлаждение

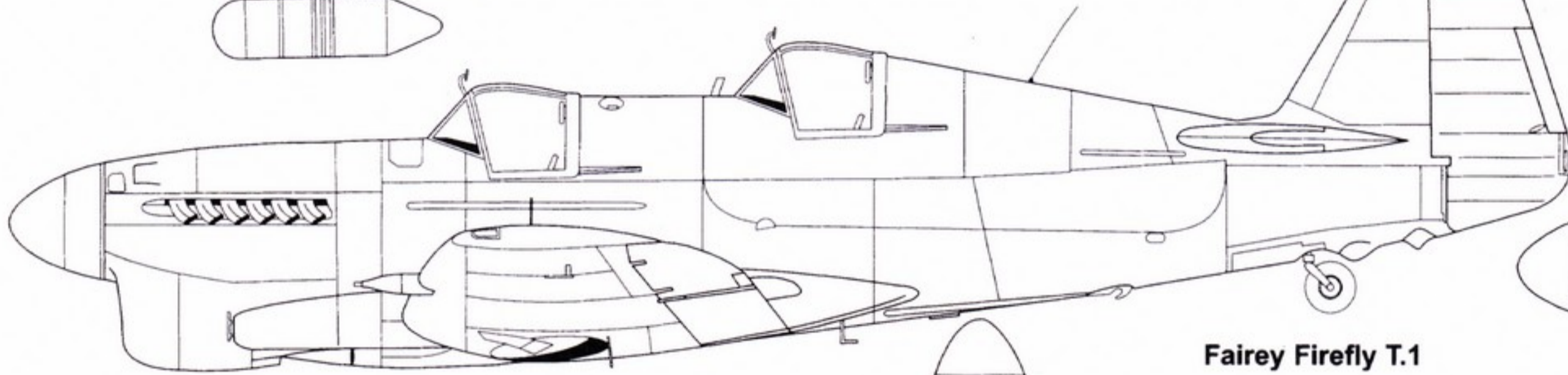
Fairey Firefly F.1



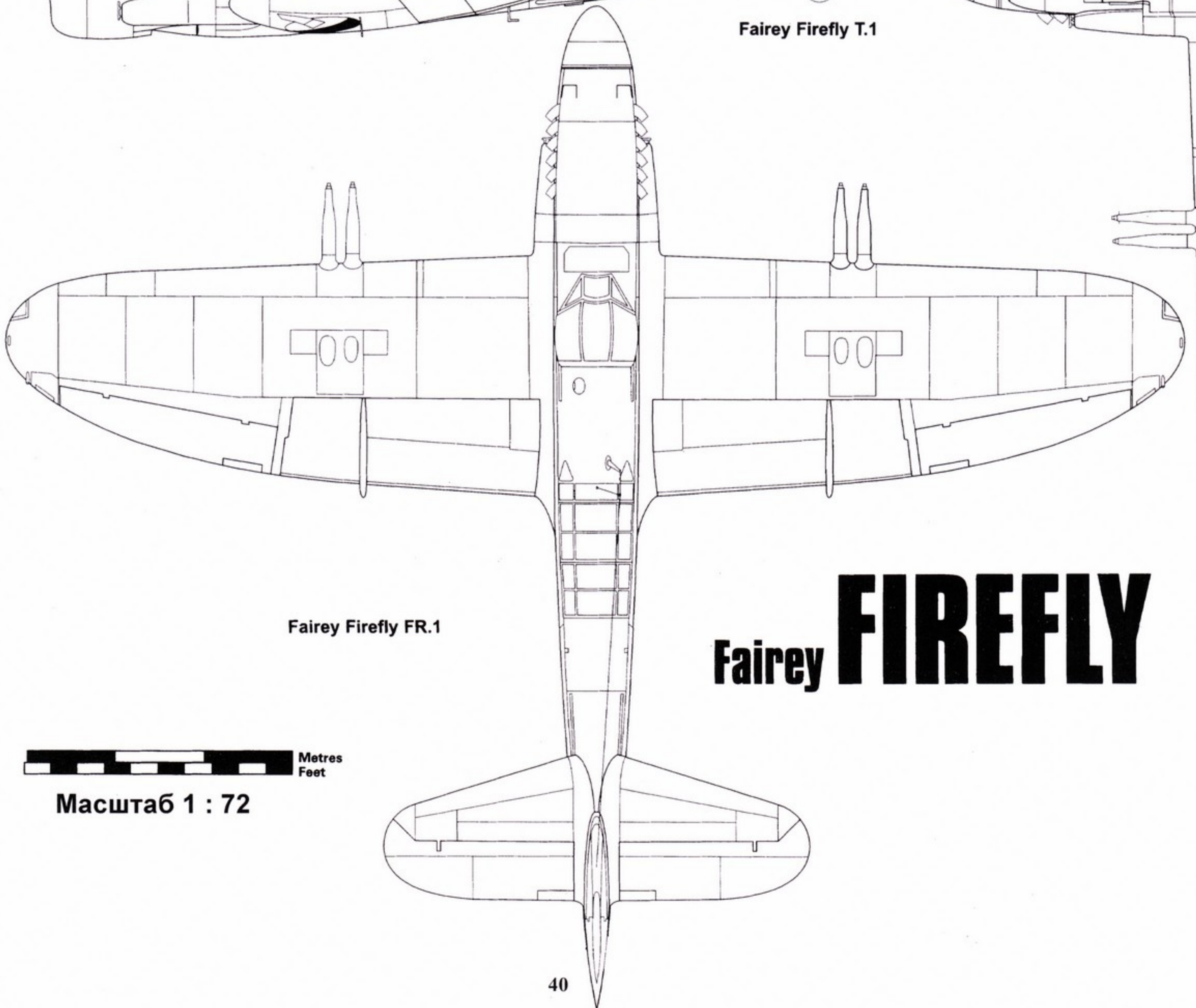
Fairey Firefly NF.2



Fairey Firefly T.1



Fairey Firefly FR.1

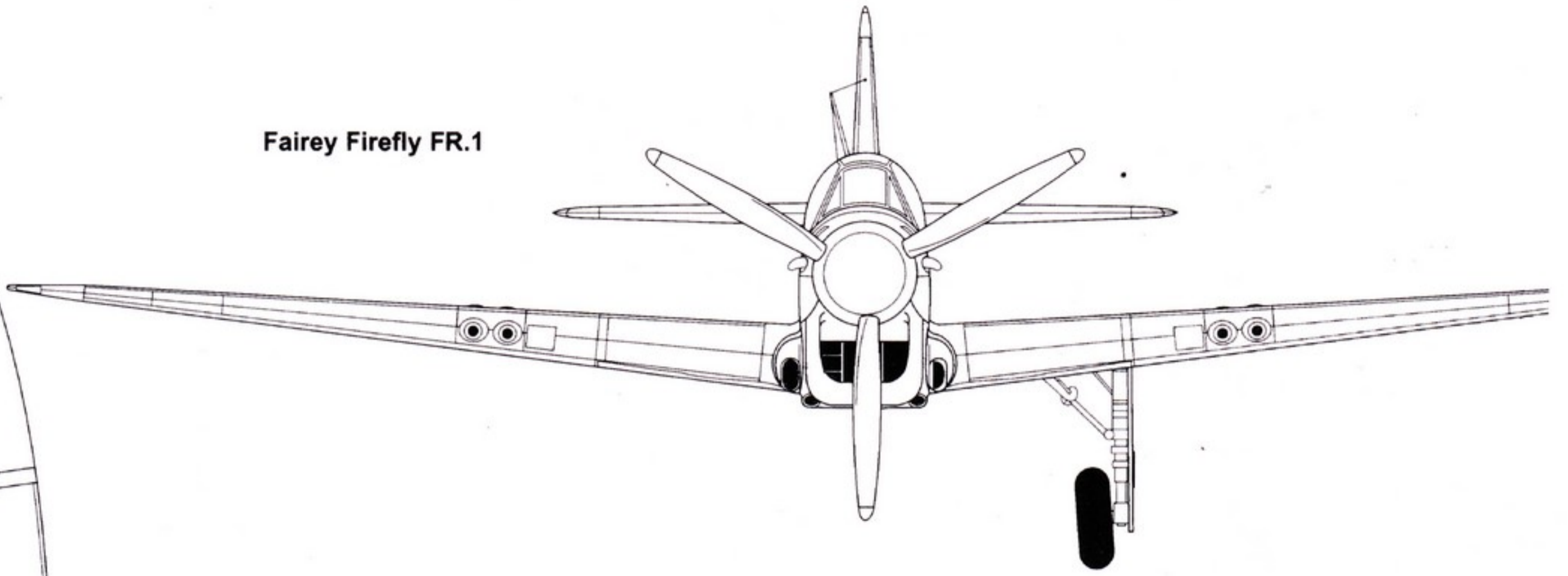


Fairey FIREFLY

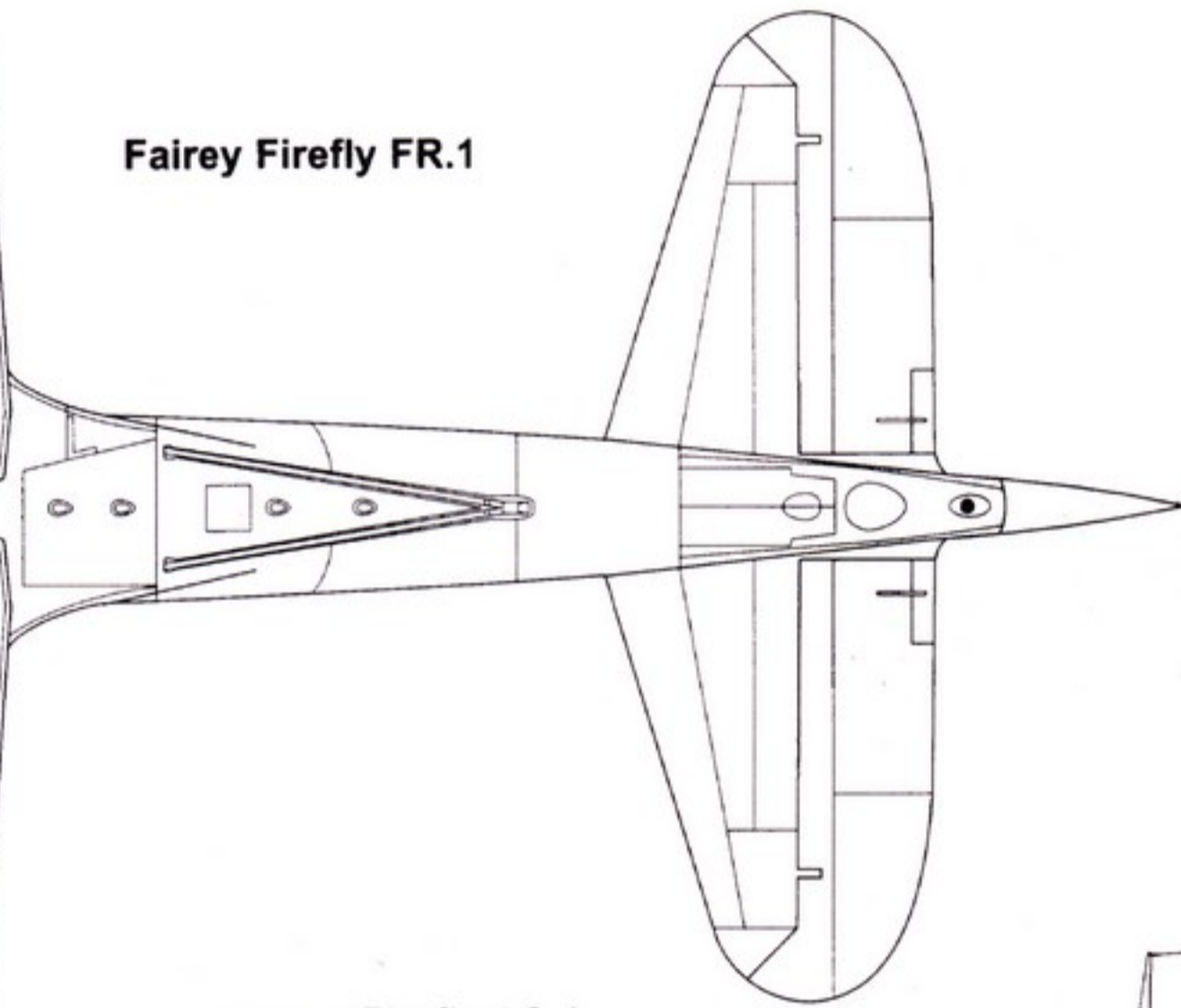


Масштаб 1 : 72

Fairey Firefly FR.1



Fairey Firefly FR.1



A-A



B-B



C-C



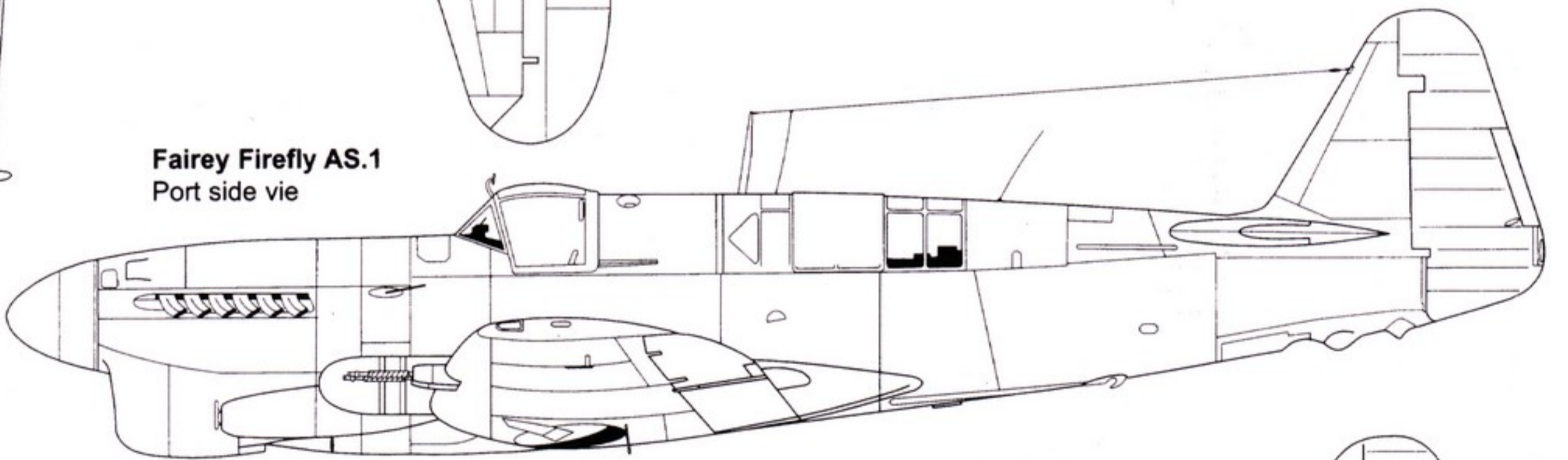
D-D



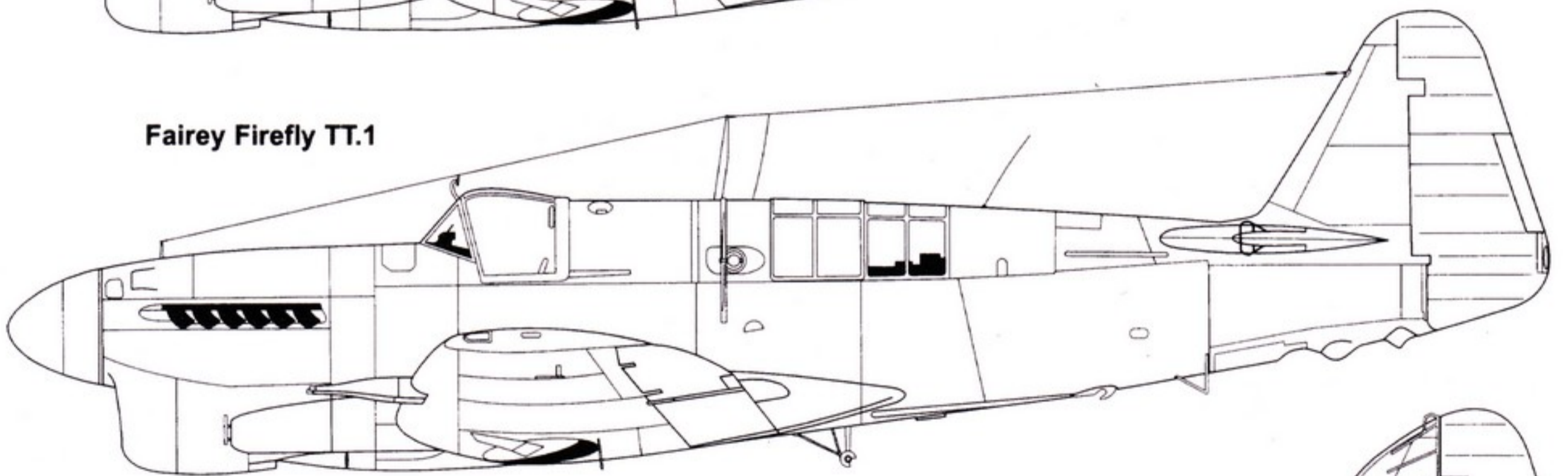
E-E



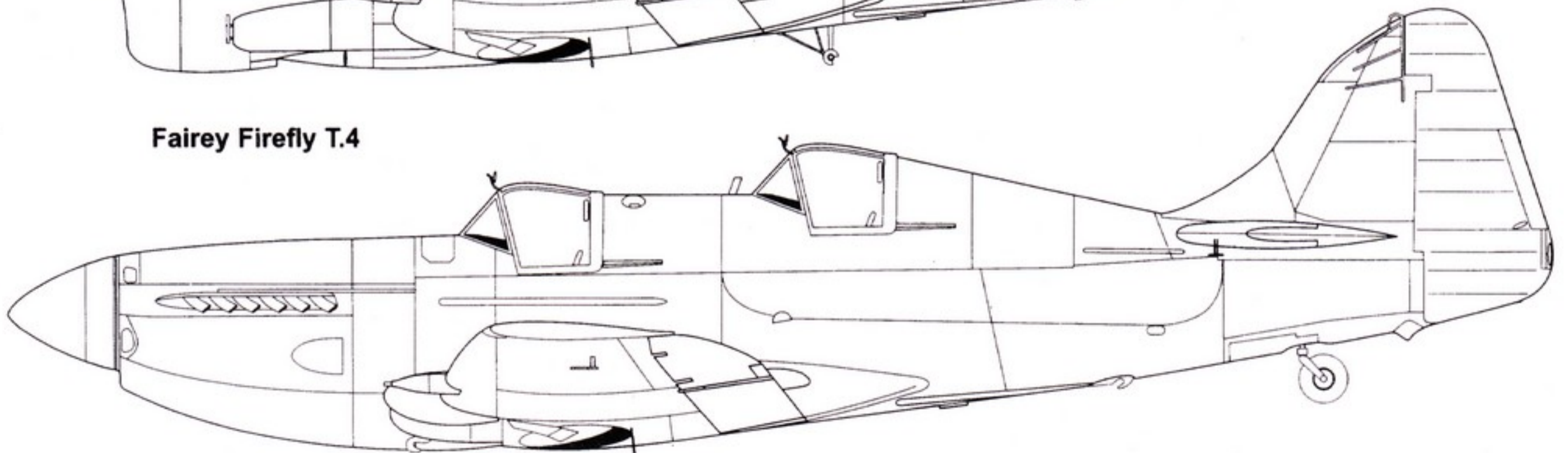
Fairey Firefly AS.1
Port side view



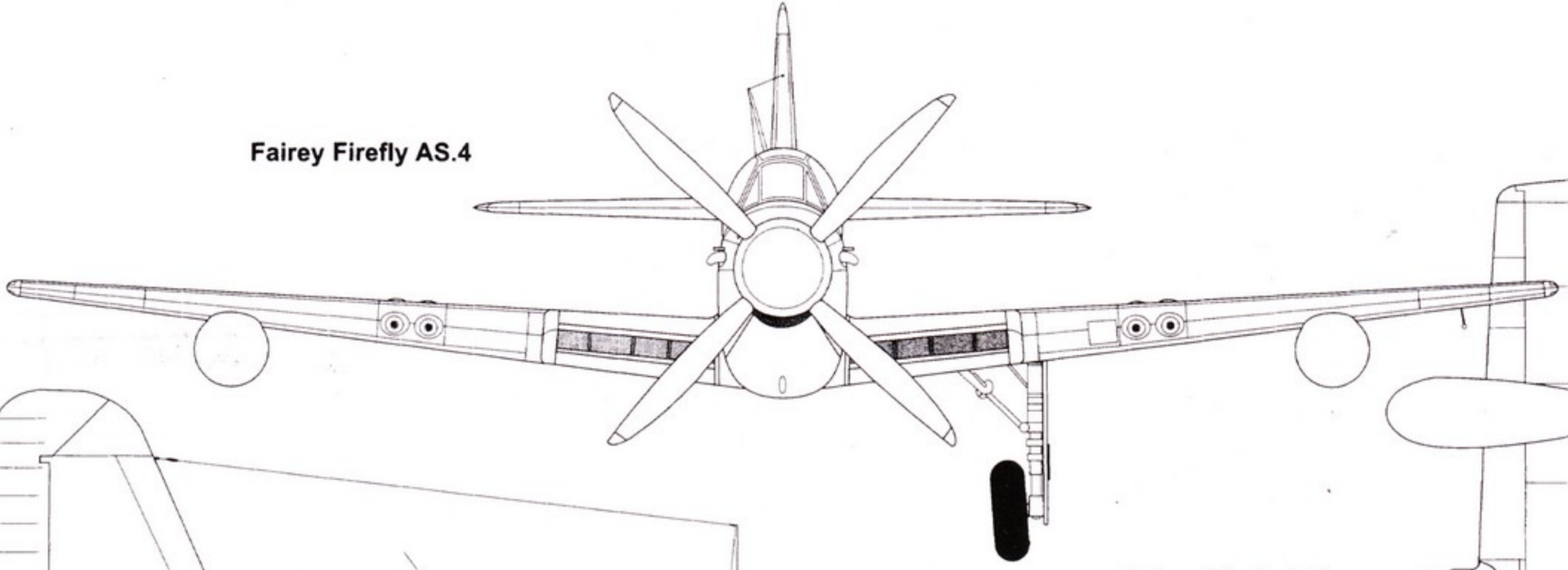
Fairey Firefly TT.1



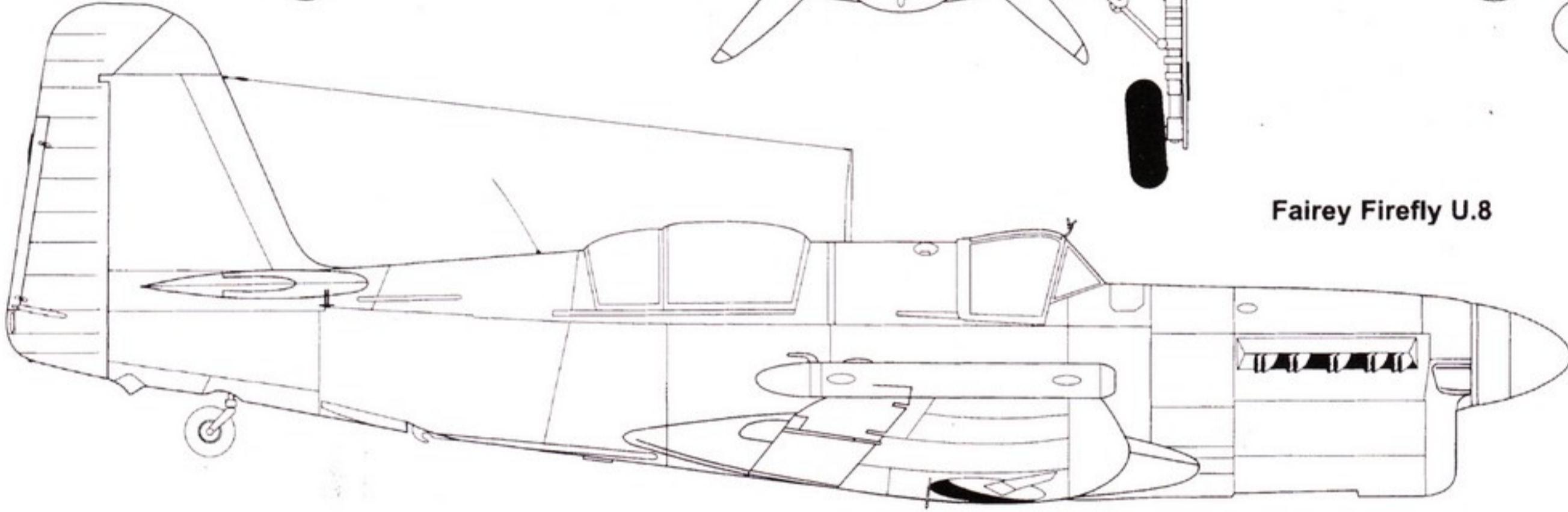
Fairey Firefly T.4



Fairey Firefly AS.4

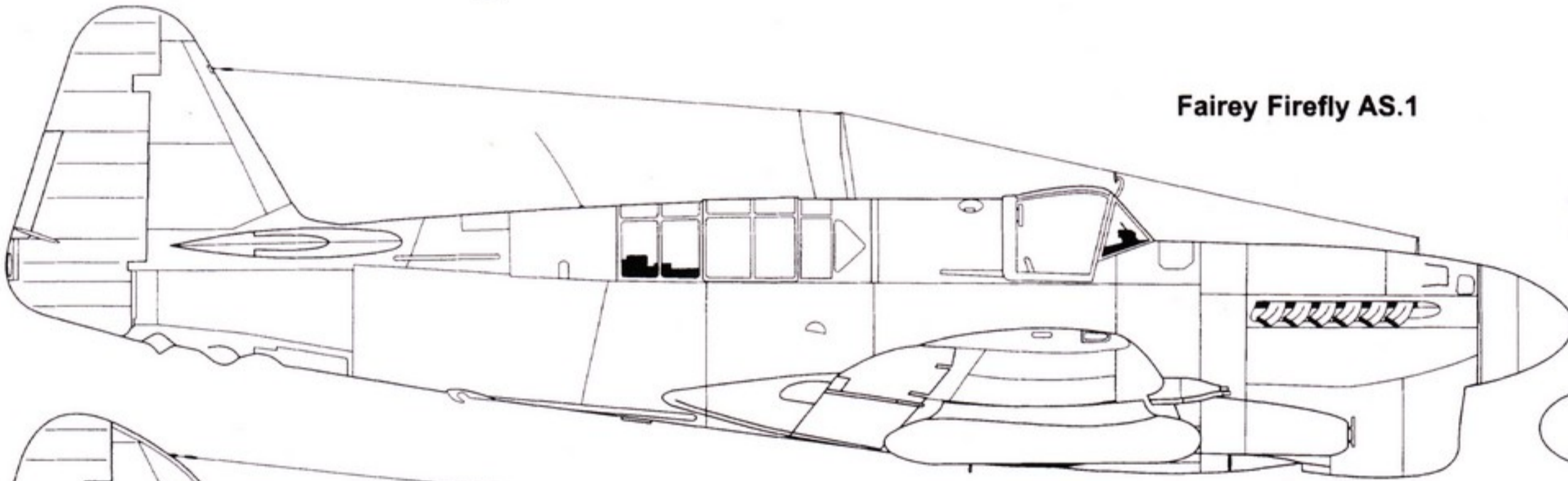


Fairey Firefly U.8

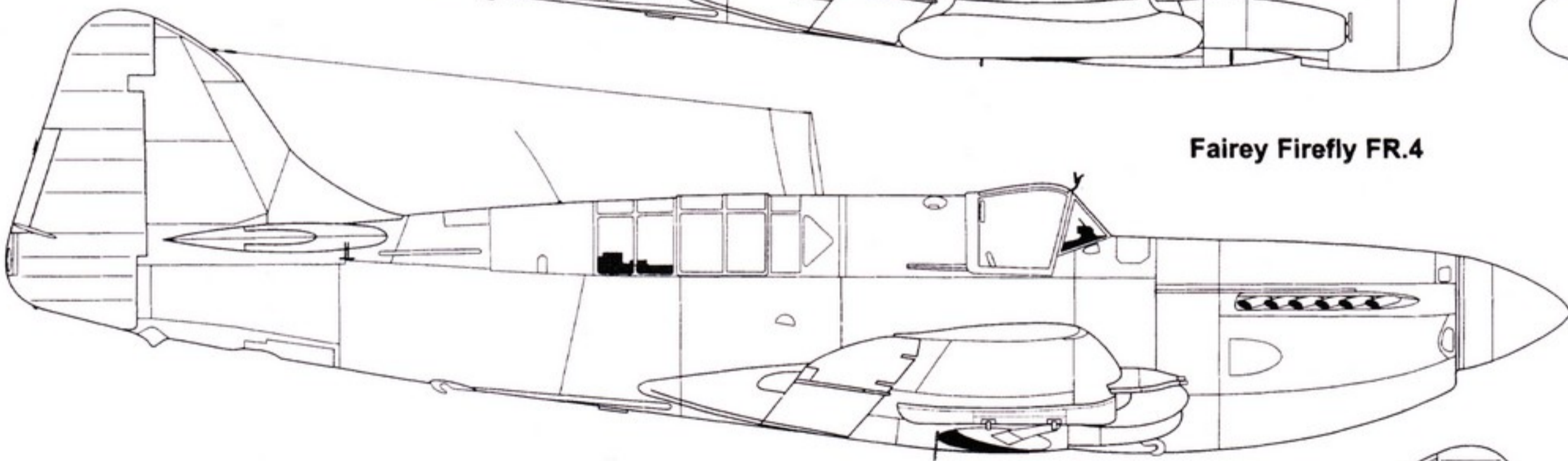


Fairey **FIREFLY**

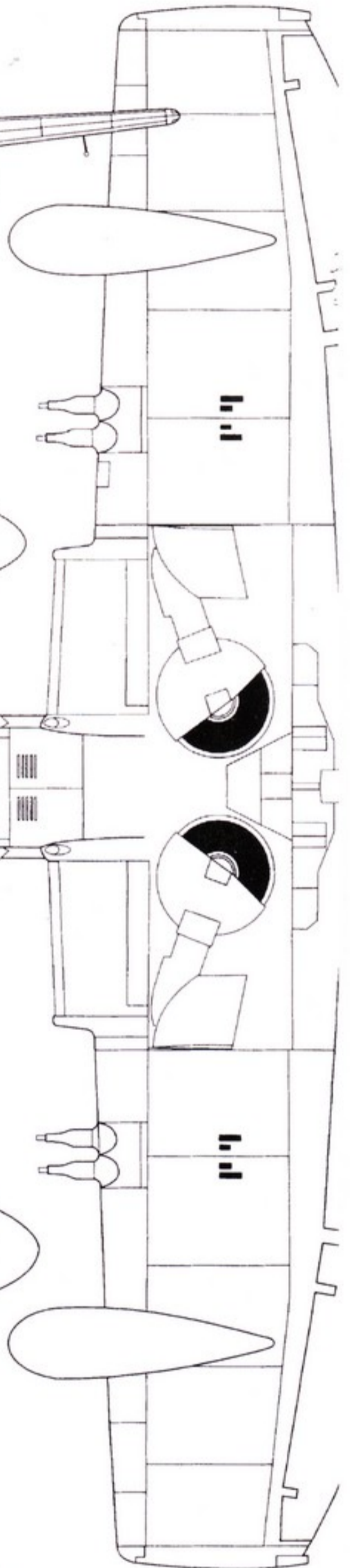
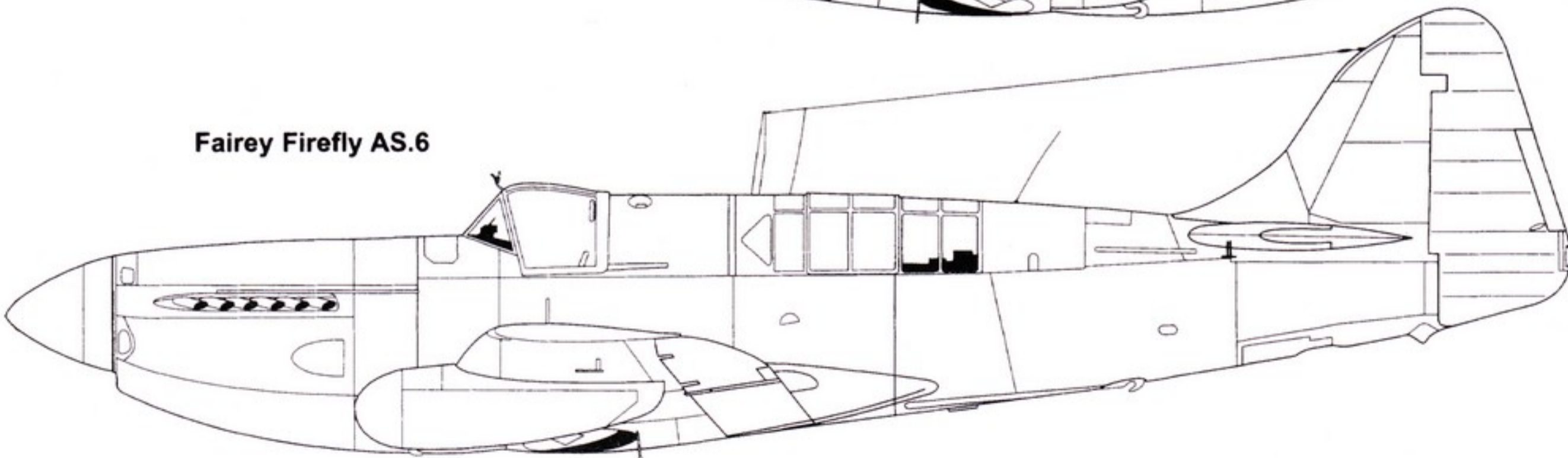
Fairey Firefly AS.1



Fairey Firefly FR.4



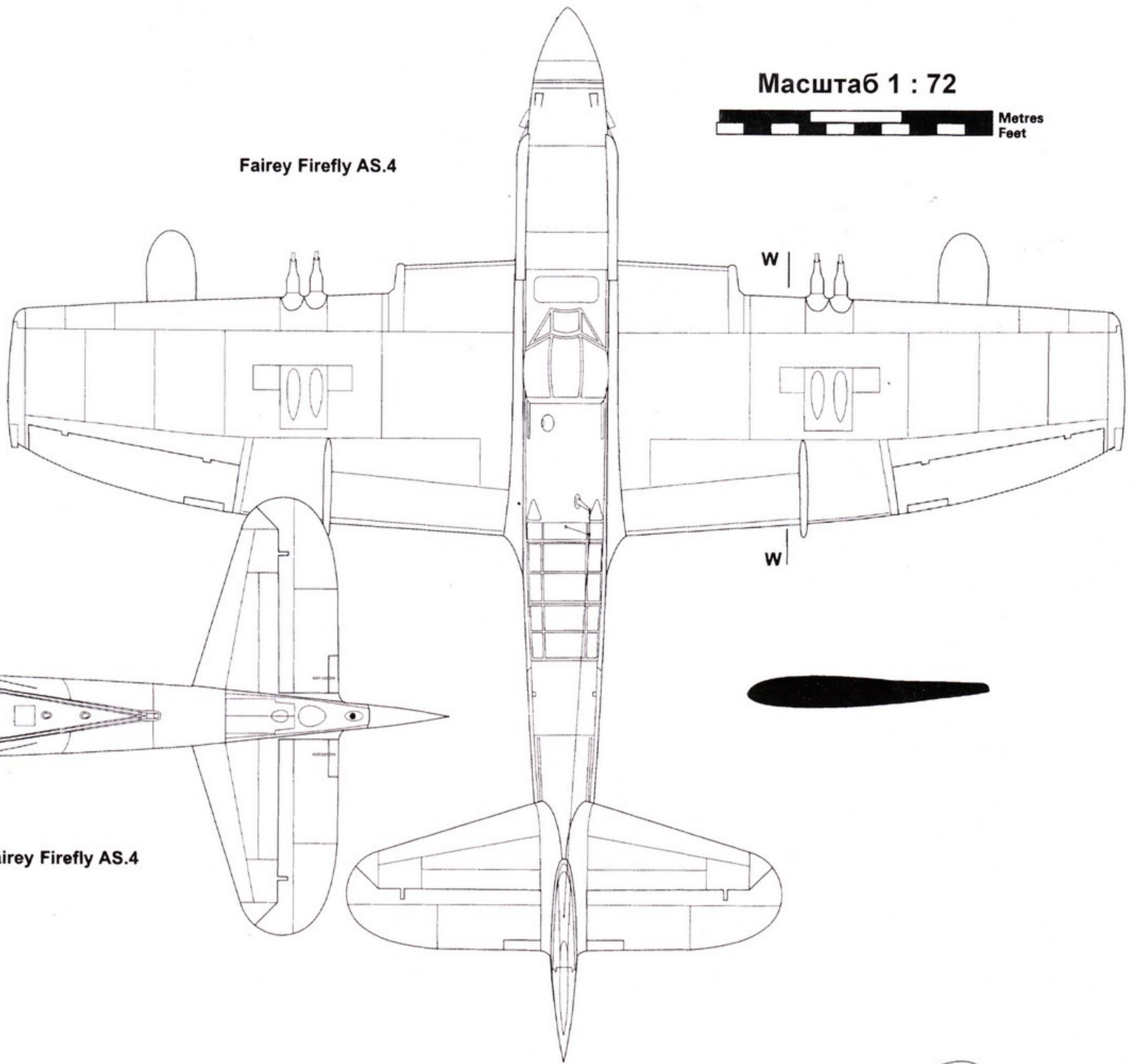
Fairey Firefly AS.6



Масштаб 1 : 72

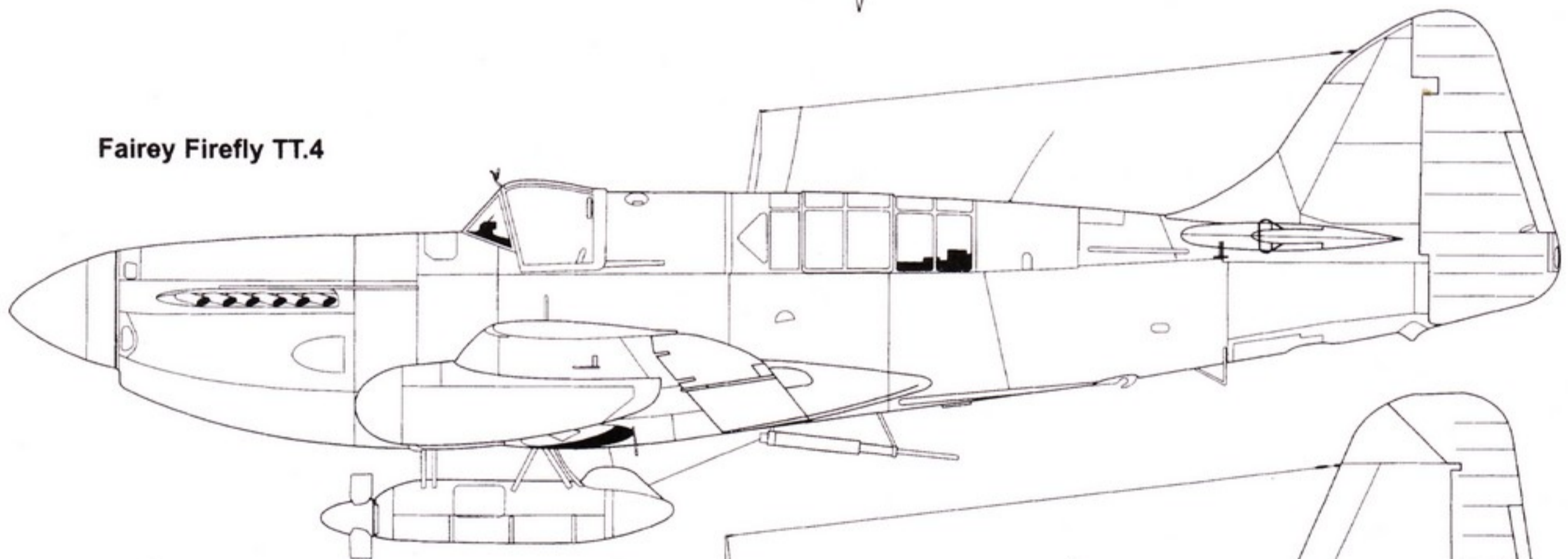


Fairey Firefly AS.4

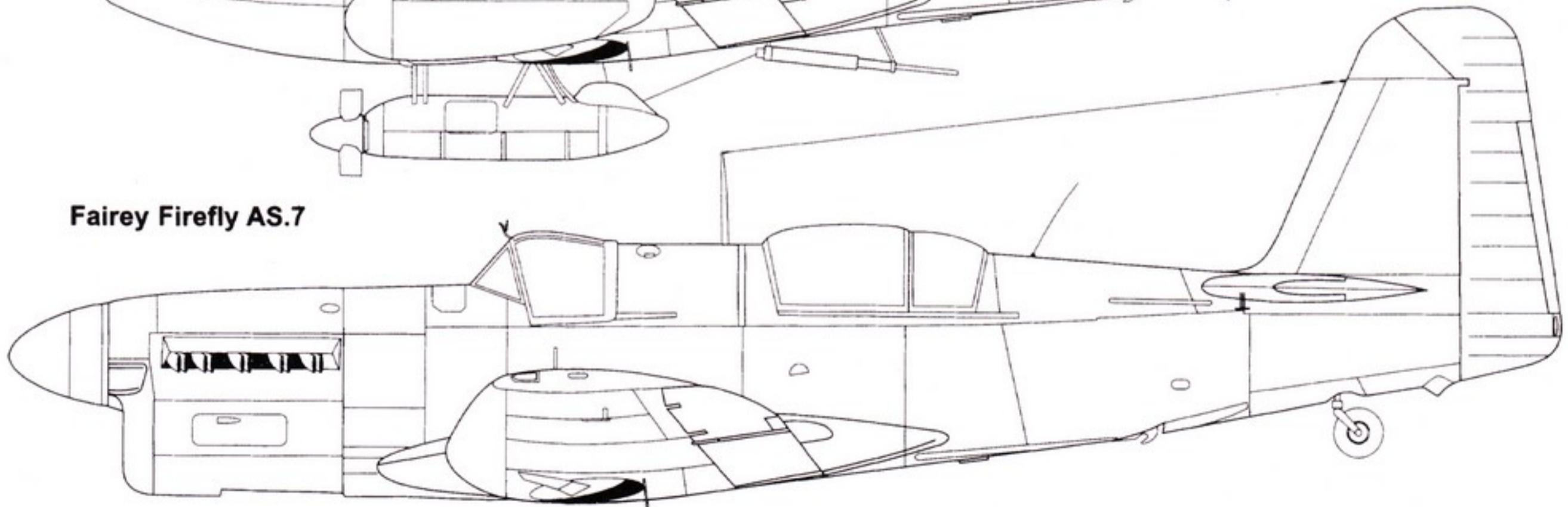


Fairey Firefly AS.4

Fairey Firefly TT.4



Fairey Firefly AS.7



«Файрфлай» FR.4 TW695 был оснащен соосными винтами для уменьшения крутящего момента развиваемого двигателем на полной мощности. Слишком короткий РУД «Файрфлая» приводил к тому, что при недолете пилоты по ошибке давали полный газ и под действием вращающегося момента самолет получал опасный крен или даже сваливался в море.



мотора, пришлось перепроектировать конструкцию радиатора. Увеличились размеры капота, а два воздухозаборника карбюратора по бокам радиатора исчезли. Самолет получил обозначение «Файрфлай» Mk.III и прошел испытания, в ходе которых обнаружились проблемы с управляемостью. Большой радиатор отрицательно повлиял на аэродинамику машины - ухудшилось путе-вое управление и продольная устойчивость. Хотя был выдан заказ на постройку 100 «Файрфлаев» Mk.III, Фэйри оказалось не в состоянии довести эту машину.

Проблему решили радикально: полностью переработали конструкцию системы охлаждения, отказавшись от радиатора - «бороды». «Файрфлай» Mk.I, оснащенный макетами радиаторов в корневой части передней кромки крыла, прошел летные испытания весной 1944 года. Решение оказалось правильным: аэродинамическое сопротивление самолета уменьшилось, летные

характеристики улучшились. Фэйри продолжила работы и оснастила четыре планера Mk.I моторами «Гриффон» 72 с радиаторами в передней кромке крыла. Разработчики доработали конструкцию самолета, который позже получил обозначение «Файрфлай» Mk.4. На машину установили четырехлопастный винт. Чтобы увеличить скорость крена, законцовки крыла обрезали, уменьшив размах до 41 фута 2 дюйма. Для увеличения боковой устойчивости был установлен форкиль.

На базе двух Mk.I, Z1835 (ранее использовавшегося как прототип для Mk.III) и Z2118, были построены опытные образцы. В сентябре 1943 года на Z1835 установили мотор «Гриффон» 71, а в августе 1944 года его довели до стандарта Mk.4. Этот самолет передали в Хакнол фирме Роллс-Ройс, которая последовательно установила на нем моторы «Гриффон» модификаций 61, 71 и 72. Возросшая мощность мотора «Гриф-

фон» 72 и улучшение аэродинамики самолета значительно повысили летные характеристики «Файрфлая» - максимальная скорость составили 367 миль/час на высоте 14000 футов.

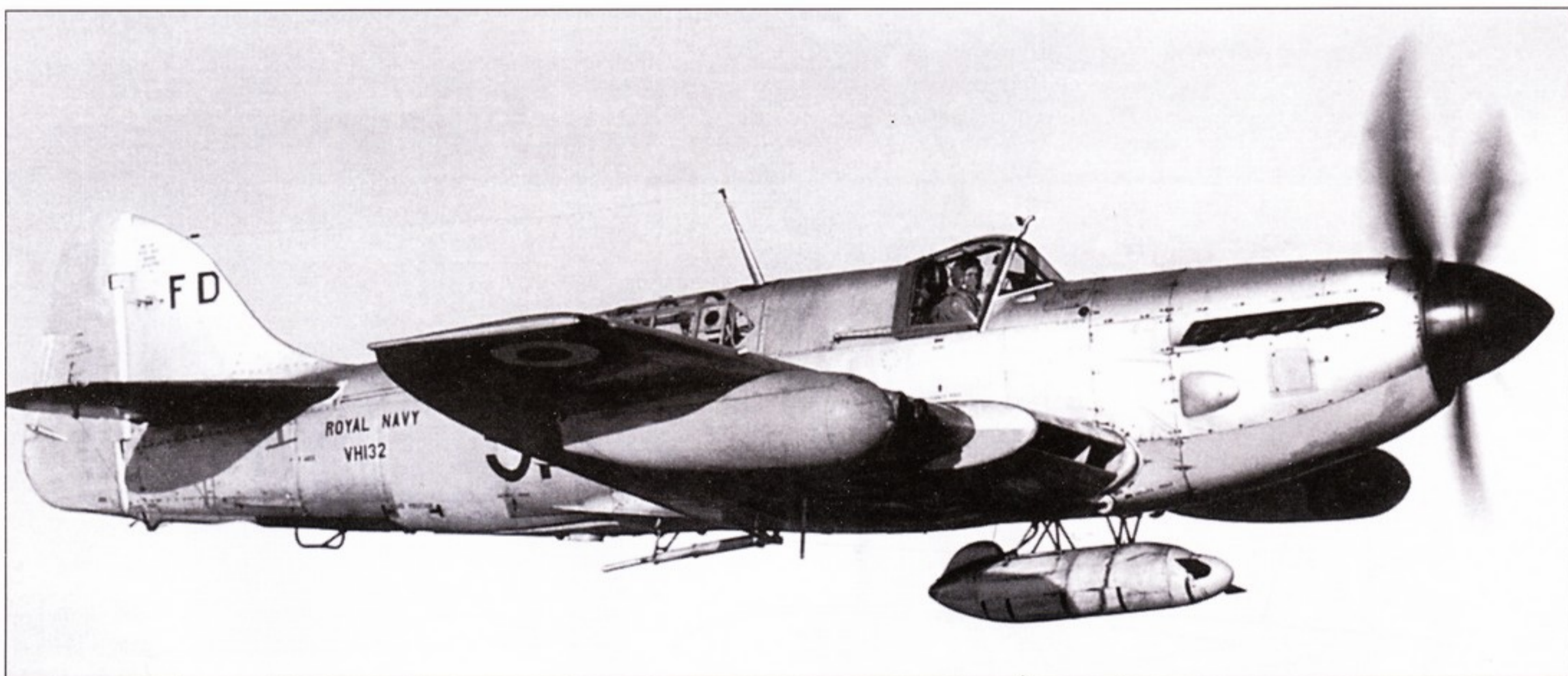
Второй прототип (Z2118) впервые поднялся в воздух 25 мая 1945 года, но модификации до стандарта Mk.4 вносились постепенно. Сначала машина получила двигатель «Гриффон» 72 и радиаторы в передней кромке крыла, а позднее был установлен форкиль и крыло с обрезанными законцовками. Затем этот самолет переделали в модификацию FR.4, установив на правом крыле контейнер с радаром ASH, а на левом для симметрии - топливный бак емкостью 55 галлонов.

Ещё два «Файрфлая» Mk.I, MB649 и PP482, использовавшиеся в программе создания Mk.4, сразу получили весь комплект изменений в конструкции и моторы «Гриффон» 72. MB649 впервые взлетел 21 февраля

«Файрфлай» FR.4 TW692 в 1948 году использовавшийся Фэйри для испытаний в тропиках в рамках рекламной компании. Покрашенный в светло серый цвет и оснащенный четырьмя дополнительными топливными баками, это самолет посетил некоторые страны Ближнего Востока, являющиеся потенциальными покупателями «Файрфлая».



Два «Файрфлая» FR.4, TW734 «F» и TW730 «B», 825-й эскадрильи в Иглинтоне, 1948 год. Обтекатель радара ASH и подкрыльевой бак стандартно устанавливались на «Файрфлай» 4, 5 и 6, хотя в случае необходимости вместо радара можно было поставить вторую емкость с топливом.



Буксировщик мишеней «Файрфлай» ТТ.4 VHI32 взлетевший с авиабазы FAA Форд. Хорошо видна лебедка с зафлюгированным ветряком. В случае необходимости лебедку можно было сбросить. Под задней кабиной видно устройство для смены мишеней Туре «В» Mk. 2. Тормозной крюк и вооружение с машины снимались, а вместо радара ASH устанавливался топливный бак.

«Файрфлай» FR.4 Королевского ВМФ Австралии, приспособленный для буксировки мишеней. На самолете установлена лебедка Туре «С» Mk.3, пушечное вооружение снято. Тем не менее, машина сохранила бомбодержатели и пламезащитные щитки над выхлопными патрубками, что свидетельствует о ее многоцелевом использовании.





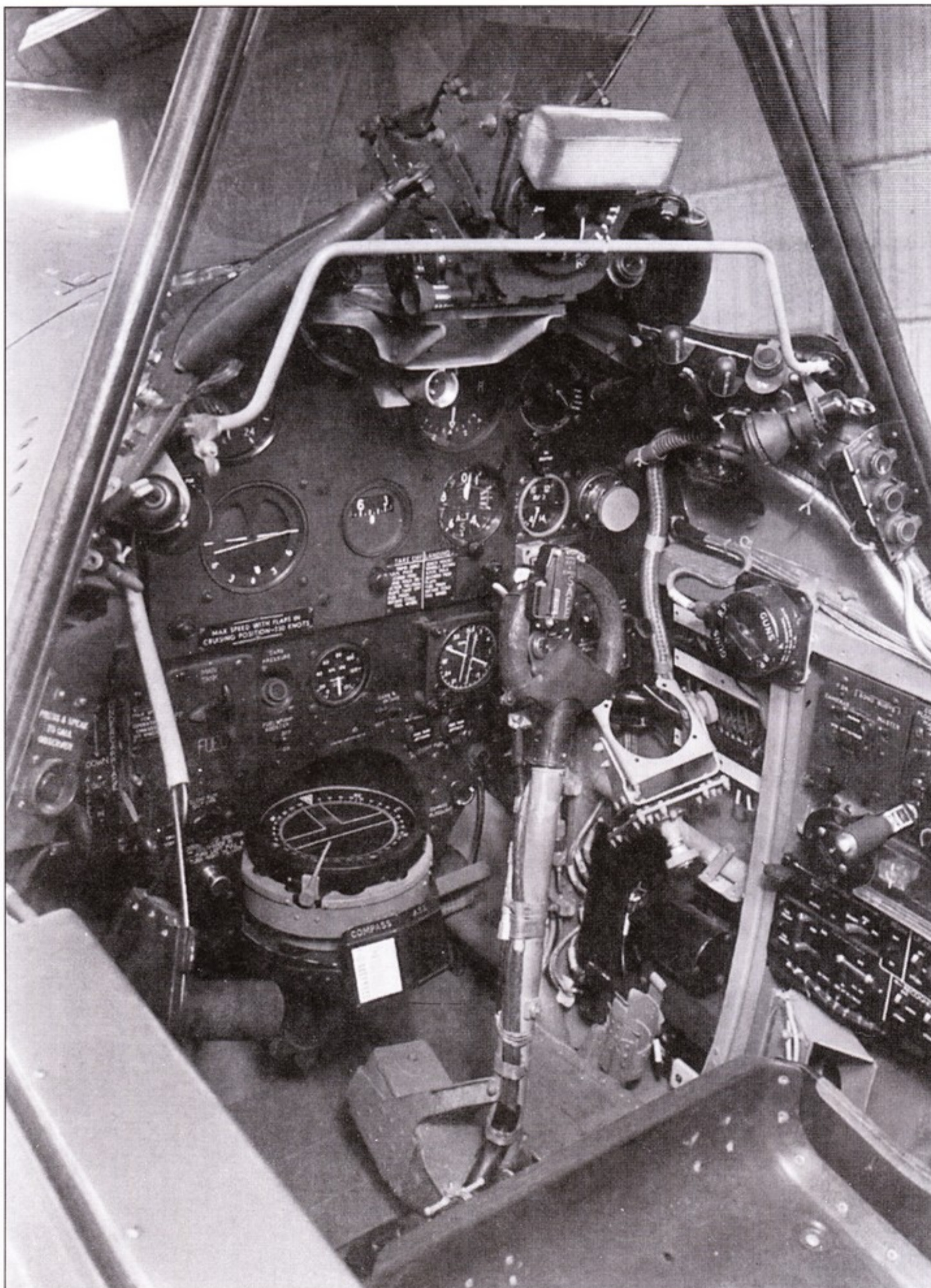
«Файрфлай» FR.5 WB333 «239/O» из 810-й эскадрильи готовится к посадке на «Оушен». Тормозной крюк уже выпущен. На палубе авианосца стоят по паре самолетов Хаукер «Си Фьюри» и Грумман AS.4 (ТВМ-3) «Эвенджер», а также вертолет Сикорский «Дрэгонфлай».

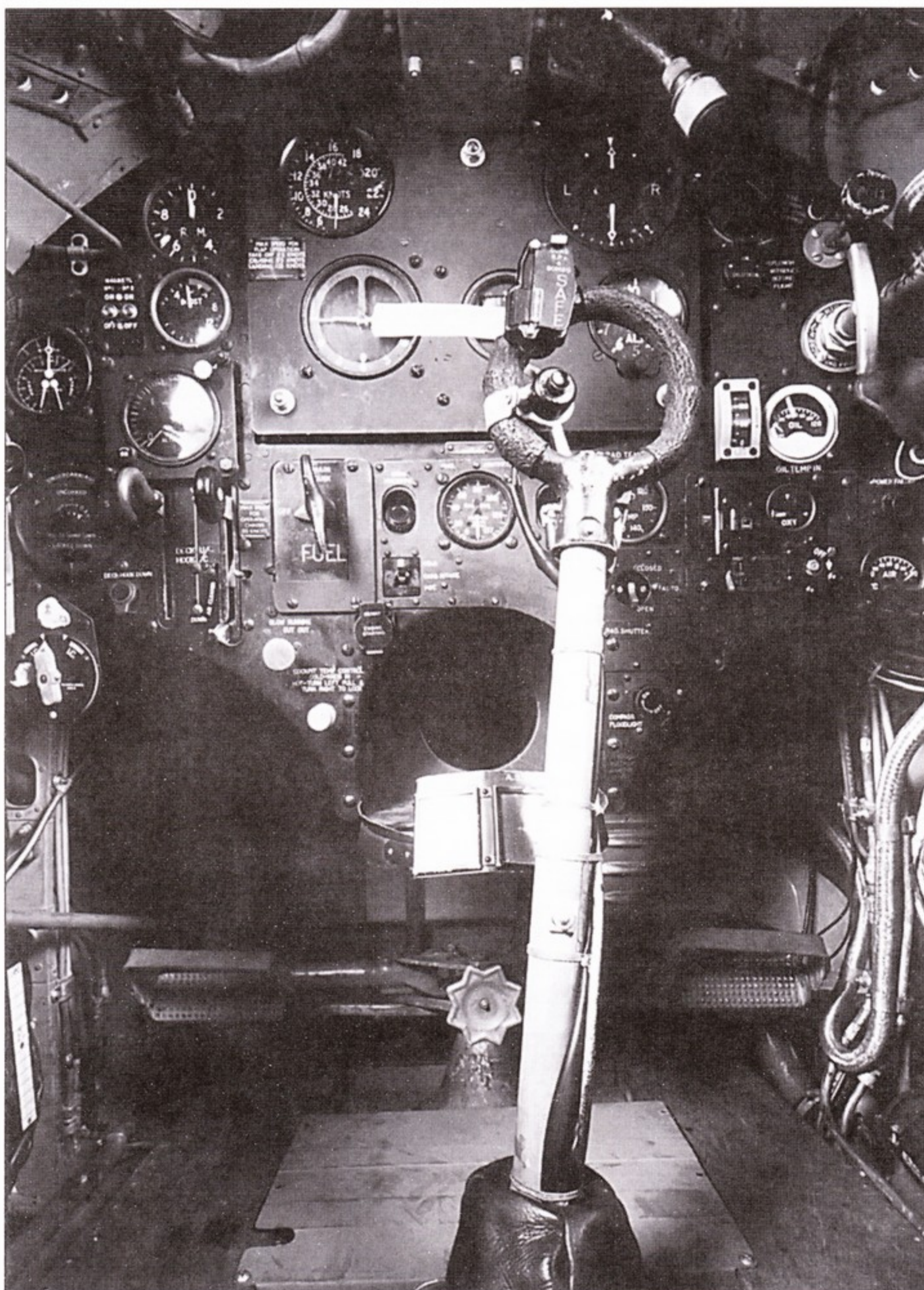
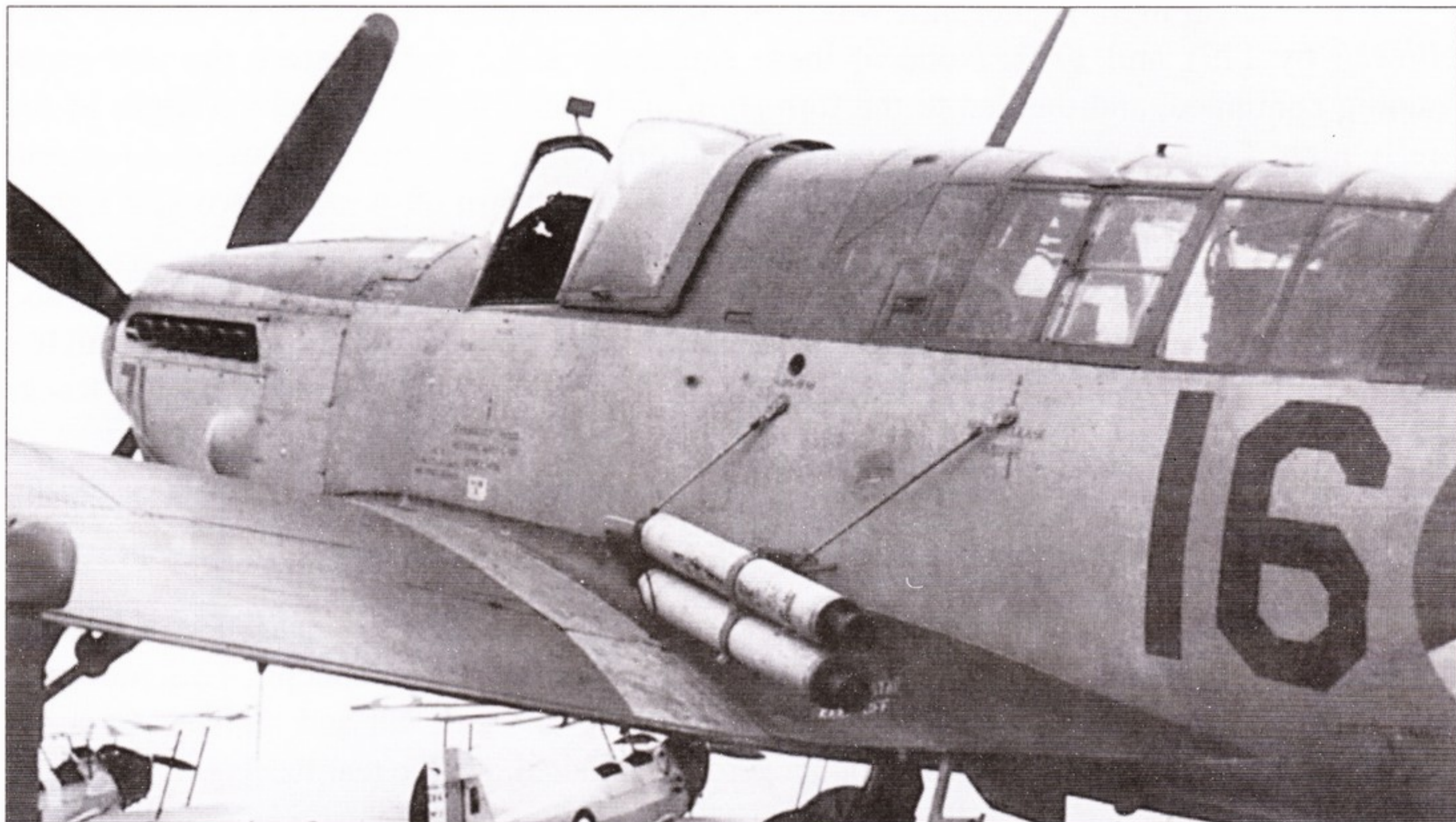
ля 1946 года и послужил прототипом для ночного истребителя. Радар на этом самолете не устанавливался, машину использовали для отработки пламягасителей. Несмотря на то, что первоначально Фэйри получила заказ на 123 ночных истребителя NF.4, ни один из этих самолетов не был построен. Интересно, что один из первых серийных «Файрфлаев» Mk.4, TW695, в рамках программы создания ночного истребителя был оснащен винтами противоположного вращения, что позволяло ликвидировать реактивный момент и облегчить взлет с палубы.

Фэйри получила заказ на постройку 293 «Файрфлаев» Mk.4, включая переделку заказанных ранее 53 Mk.I. Серийные FR.4 отличались от прототипов лишь установкой мотора «Гриффон» 74 мощностью 1900 л.с. и небольшим воздухозаборником карбюратора под капотом (хотя на первых машинах сохранились воздухозаборники карбюратора по типу Mk.I). Первый серийный FR.4, TW687, поднялся в воздух 25 мая 1946 года. Постройка 133 самолетов первоначального заказа была отменена из-за окончания войны.

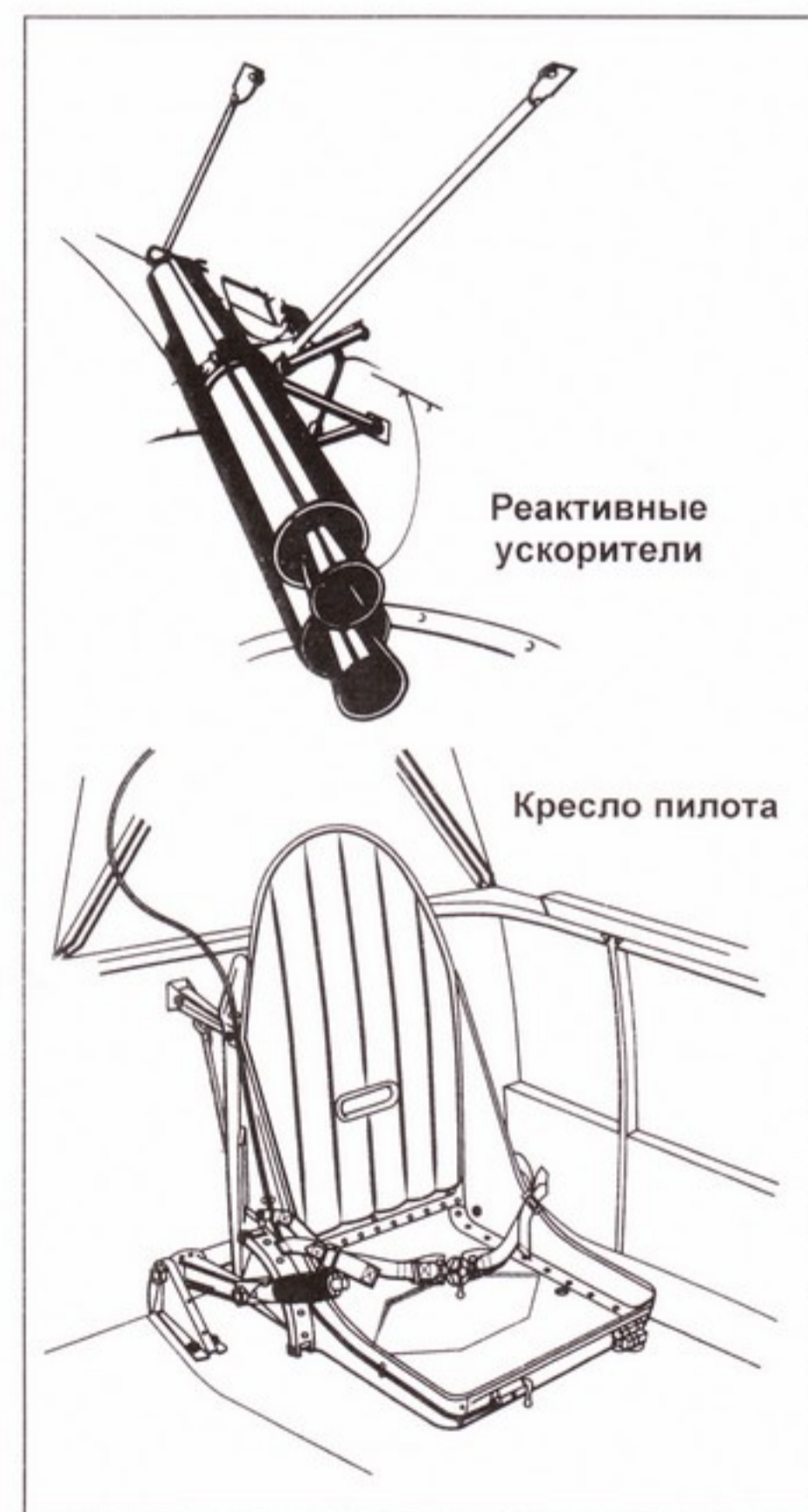
В августе 1947 года первые «Файрфлай» Mk.4 получили канадские ВМС, а в FAA первым эксплуататором этих машин 1 ок-

Кабина «Файрфлая» FR.4 мало отличалась от кабин самолетов ранней модификации. Трубка поперек кабины, перед прицелом, служила подставкой для планшета пилота. На снимке она показана в убранном положении.





Стартовые ускорители RATO на «Файрфляе» FR.5 голландских ВМС. Их использование было довольно опасным делом. Одного английского пилота «догнал» сорвавшийся при запуске ускоритель, спалив бедняге половину растительности на голове.



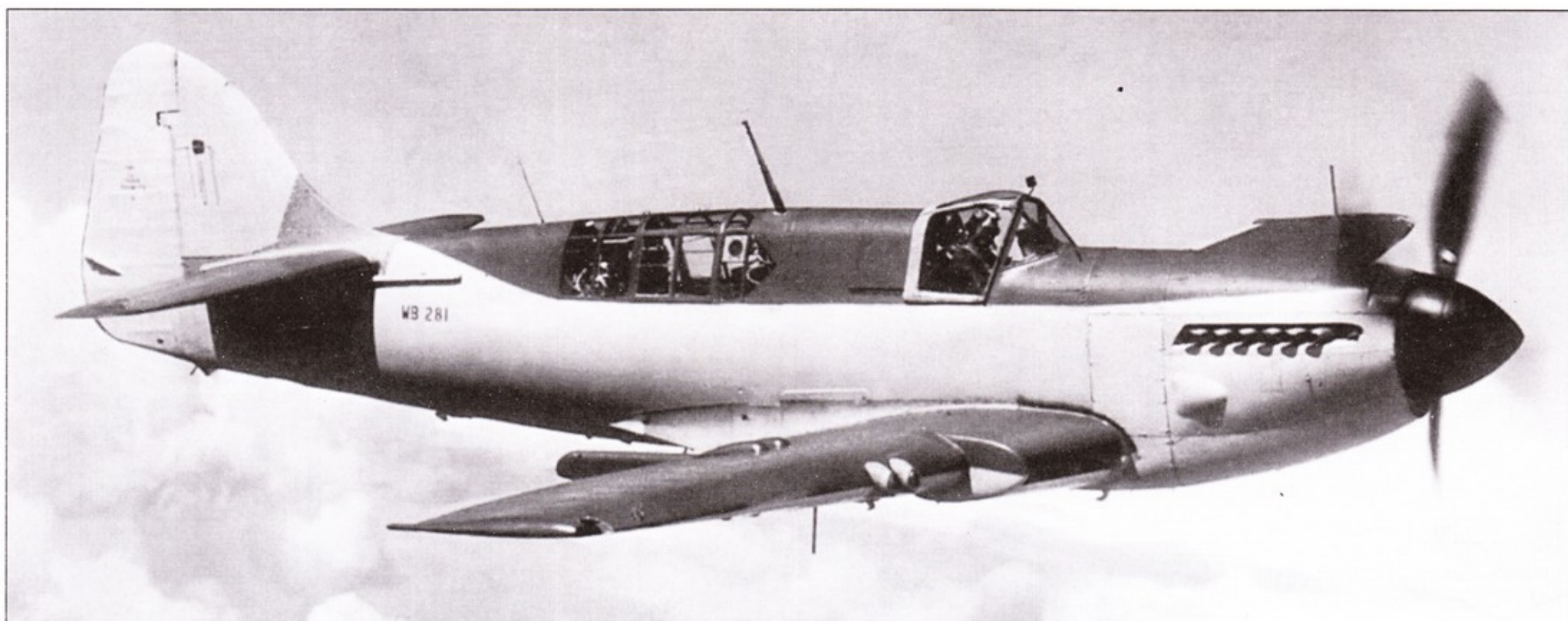
Еще один снимок кабины пилота «Файрфляя» FR.4. Виден узел регулировки педалей. В верхнем блоке на ручке управления размещались органы управления оружием, нижней кнопкой при возвращении на базу включался ответчик системы «свой-чужой» (IFF, Identification Friend or Foe).



Население Мальты любит красивые зрелища. Сотни людей собрались на берегу Грэнд Харбор, когда стало известно, что «Файрфлай» FR.5 812-й эскадрильи впервые взлетит с палубы стоящего авианосца с помощью ракетных ускорителей RATOG (Rocket Assisted Take-off Gear). Несколько минут спустя самолет приземлился в Хал Фаре.



Палубная команда готовит к взлету «Файрфлай» FR.5 VT395. Стартовое устройство состояло из двигавшегося под палубой челнока катапульты с проходившим через него стропой, концы которой крепились к крюкам под центропланом самолета. Удерживающий фиксатор, срезавшийся при старте, крепился к хвостовой части машины. На этом самолете установлены пламезащитные щитки над выхлопными патрубками двигателя.



«Файрфлай» FR.5 WB281 во время испытательного полета в «чистой» конфигурации (без пушек, подвесных баков и радара ASH). Основное отличие FR.5 от FR.4 заключалось в том, что его с минимальными затратами можно было быстро переоборудовать в дневной или ночной истребитель или в противолодочный самолет.

тября стала 810-я эскадрилья. Она проводила подготовку в Иглинтоне, а с 4 мая 1948 года провела десятидневные тренировки на палубе авианосца «Имплейкебл». Летом 1948 года 810-я эскадрилья базировалась в Донибристле, а затем перелетела на борт авианосца «Тезеус»

Первый поход на борту легкого авианосца начался для «Файрфлаев» FR.4 20 августа 1948 года - они отправились к берегам Южной Африки. Пребывание на «Тезеусе» было омрачено потерей двух самолетов: машина лейтенанта Соби пролетела через защитный барьер и раскрошила хвостовое оперение только что приземлившемуся «Файрфлаю» лейтенанта Денниса. В первой половине 1949 года 810-я эскадрилья трижды ходила в походы на борту «Тезеуса».

Остаток года она провела в Сент Меррине, за исключением короткого визита в Германию в октябре. 16 октября эскадрилья вернулась в Англию, а на следующий день была расформирована только для того, чтобы тут же быть воссозданной как противолодочная.

Второй частью FAA, получившей на вооружение «Файрфлай» FR.4 15 января 1948 года, стала 812-я эскадрилья. Но FR.4 задержались в ней недолго, через шесть месяцев их заменили на Mk.5. Третьим и последним подразделением, оснащенным «Файрфлаями» FR.4, стала 814-я эскадрилья. Она прибыла с Мальты без самолетов и в апреле 1948 года получила в Иглинтоне FR.4. 16 августа эскадрилья отправилась к берегам Южной Африки на борту авианосца «Вендженс». На этом авианосце подраз-

деление выполнило ещё три похода, включая путешествие к Северному Полярному Кругу, но в январе 1949 года появились первые «Файрфлай» Mk.5, полностью заменившие FR.4 к августу.

Противолодочные «Файрфлай» AS.Mk.516

Следующей серийной модификацией стал «Файрфлай» Mk.5, в основном подобный FR.4 за исключением оборудования. В отличие от своего предшественника Mk.5 выпускался в трех основных модификациях - истребитель-разведчик, ночной истребитель и противолодочный самолет, все они могли быть легко переделаны друг в друга. Ночной истребитель имел такой же радар и радиооборудование, как

Запаркованный на правом срезе летной палубы «Файрфлай» FR.5 вооружен 76-мм ракетами. На самолете также смонтированы бомбодержатели, но пока они пусты. Кок и лопасти винта имеют матовое покрытие, защищавшее их от соленого морского воздуха.





«Файрфлай» FR.5 VT462 («200/O») 812-й эскадрильи сфотографирован перед самым зацеплением троса на палубе авианосца «Оушен». На капоте двигателя видна эмблема эскадрильи.



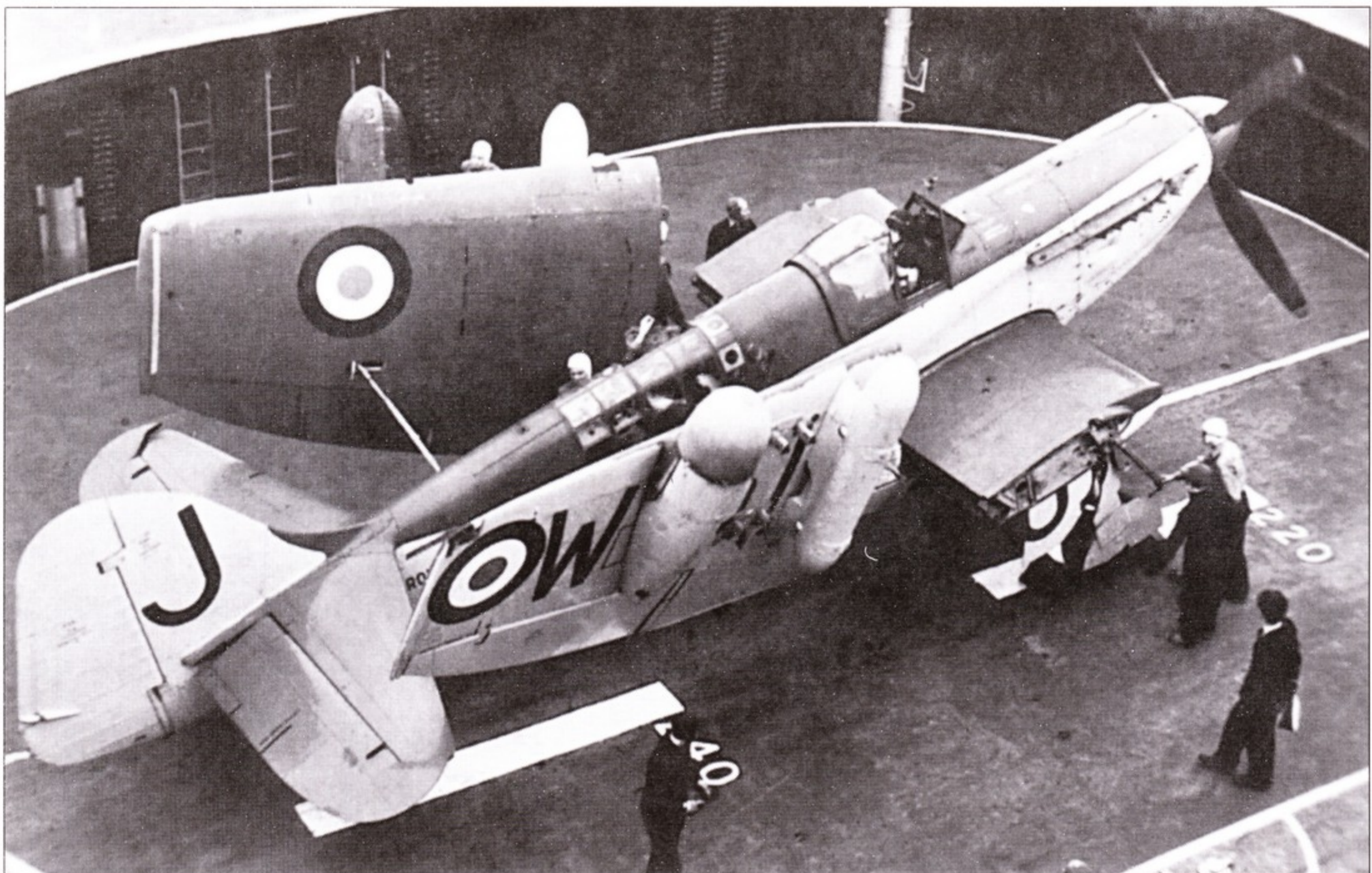
FR.5, на нем также был установлен радиовысотомер и другое оборудование для ночных полетов, включая пламягасители. AS.5 был оснащен оборудованием для поиска подводных лодок и помимо 12 ненаправленных акустических буев под крылом мог нести ещё две 250-фунтовых бомбы. Из-за угрозы, исходящей от советских подводных лодок, предпочтение отдавалось противолодочной модификации, но война в Корее дала возможность FR.5 продемонстрировать свои возможности в качестве ударного самолета.

Первый «Файрфлай» Mk.5 поднялся в воздух 12 декабря 1947 года, всего было выпущено 352 самолета этой модификации, но последние 16 из них были переделаны в Mk.6. В процессе производства, с первых серийных машин ввели одно важное усовершенствование - складывающееся крыло.

«Файрфлай» AS.5 VT406 в послевоенном камуфляже. Радиопрозрачный обтекатель радара ASH не окрашен, поскольку краска влияла на точность радара.



«Файрфлай» AS.5 WB428 («208/FD»), оснащенный стартовыми ускорителями RATO, Форд, 1954 год. Варианты нанесения кодов варьировались от подразделения к подразделению. Две последние цифры бортового номера продублированы на щитках шасси.

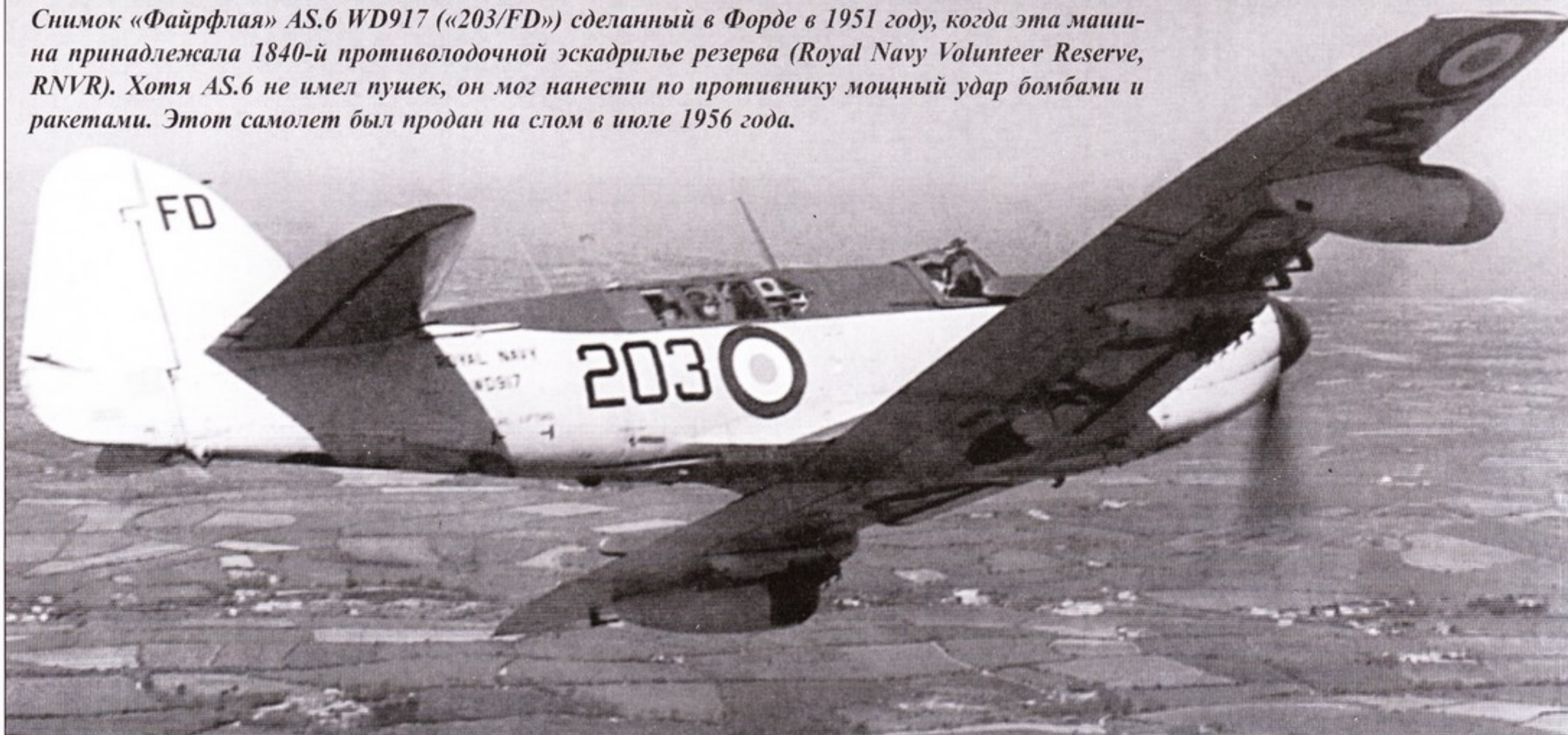


Самолетоподъемник поднимает «Файрфлай» AS.6 на летную палубу авианосца «Игл». Со сложенным крылом «Файрфлай» занимал очень небольшую площадь. Введенный на «Файрфляях» Mk.5-6 механизм складывания крыла с помощью гидравлики значительно облегчил жизнь обслуживающего персонала.



«Файрфлай» AS.6 из 812-й и 814-й эскадрилий готовятся к учебным стрельбам 76-мм НУРСами, авианосец «Игл», 1953 год. Самолеты по максимуму загружены ракетами - по восемь штук под каждой консолью крыла. Установлены пламезащитные щитки для ночных полетов. На корме видны «Си Хорнет» NF.21 809-й эскадрильи, еще несколько «Файрфлаев» и два самолета Дугласа AEW.1 (AD-4W) «Скайрейдер» - сорок машин этого типа были переданы FAA в рамках программы MDAP (Mutual Defense Assistance Program).

Снимок «Файрфлая» AS.6 WD917 («203/FD») сделанный в Форде в 1951 году, когда эта машина принадлежала 1840-й противолодочной эскадрилье резерва (Royal Navy Volunteer Reserve, RNVR). Хотя AS.6 не имел пушек, он мог нанести по противнику мощный удар бомбами и ракетами. Этот самолет был продан на слом в июле 1956 года.



Следующая модификация «Файрфлая» была разработана специально для борьбы с подводными лодками и получила обозначение AS.6. Внешне она отличалась от Mk.5 отсутствием пушек. Взамен AS.6 мог нести больше противолодочных средств, включая акустические буи направленного действия. Кроме того, Mk.6 имел более длинные стойки шасси.

Первый серийный «Файрфлай» AS.6 взлетел 23 марта 1949 года. Было выпущено 149 Mk.6, а в дальнейшем ещё 56 Mk.5 было доведено до этого стандарта.

Эксплуатация AS.Mk.5/6

Первым подразделением, поменявшим в июле 1948 года свои «Файрфлай» FR.4 на FR.5, стала 812-я эскадрилья. Она эксплуатировала FR.4 всего шесть месяцев, после

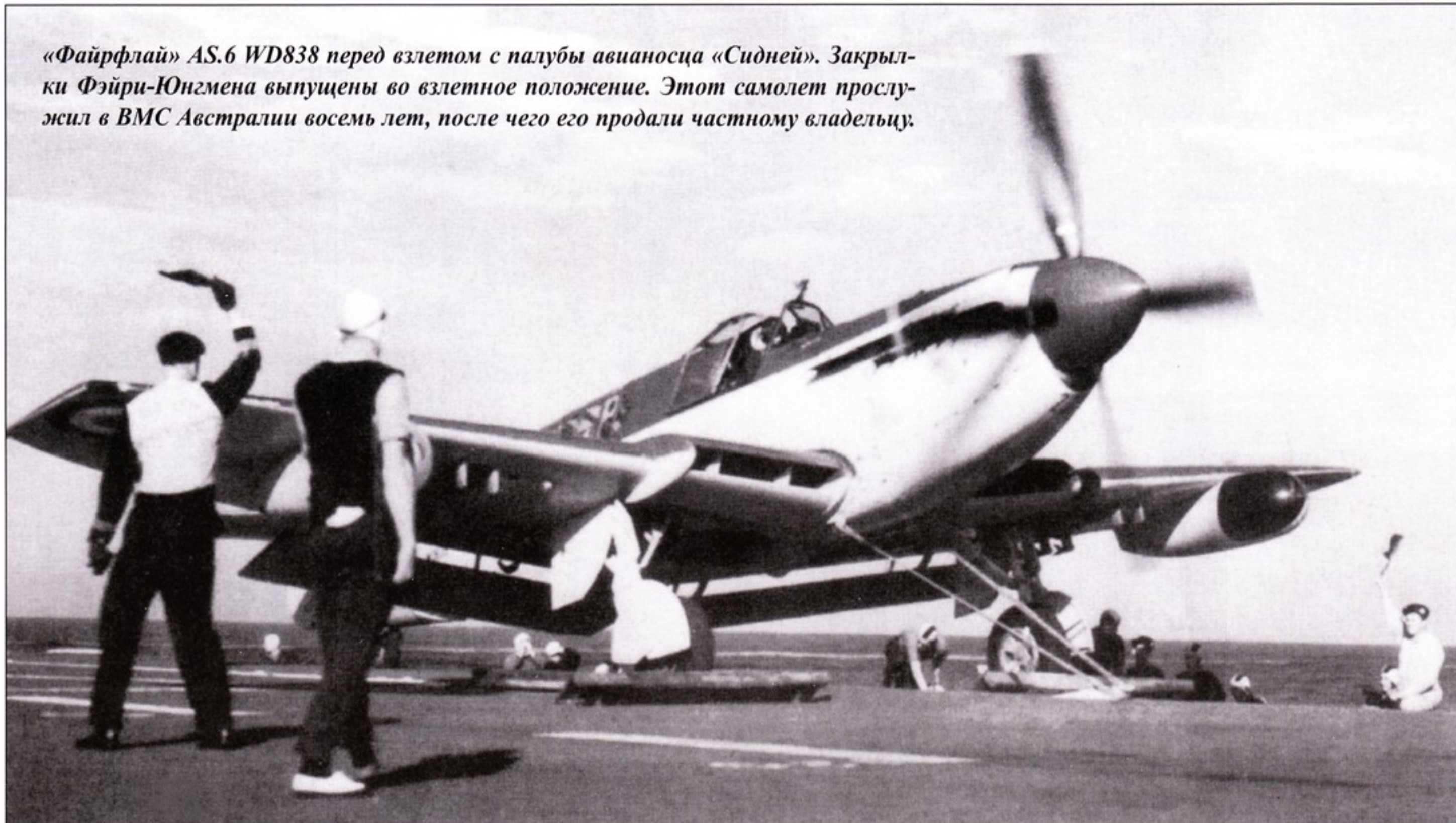
чего им на смену пришла новая модификация. Первые Mk.5 поступили 17 июля. Август прошел в тренировках на борту авианосца «Оушен», после чего последний 3 сентября отправился в Средиземное море. 812-я эскадрилья выполняла полеты с авианосцев «Оушен» и «Триумф», в промежутках базируясь в Хал Фаре на Мальте.

12 сентября 1949 года после летных учений 12 «Файрфлаев» перелетели на берег в Калхэме. Экипажи получили отпуск, но уже 28 сентября, забрав новые самолеты с усовершенствованным оборудованием, отправились снова на Мальту. В это время «Оушен» заменили на «Глори» и на борту этого авианосца 812-я эскадрилья совершила ряд походов, посетив Италию, Францию, Грецию, Алжир и Египет. Некоторое время эскадрилья базировалась в Ливии, а также «гостила» на американском авианосце «Ми-

дуэй». С начала 1951 года подразделение проводило интенсивные тренировки, включавшие бомбометание с пикирования и корректировку огня. 8 марта 1952 года 812-я эскадрилья погрузилась на борт «Глори», который покинул Средиземное море и взял курс на Дальний Восток, чтобы принять участие в Корейской войне.

После завершения второго операционного цикла в Корее, в мае 1952 года 812-я эскадрилья отправилась домой на борту авианосцев «Глори» и «Тезеус», посетив по пути Гонконг, Сингапур, Аден и Мальту. Самолеты перелетели на берег в Лион-Солент 4 июня, и персонал получил отпуск. В следующем месяце эскадрилья получила «Файрфлай» AS.6 и перелетела в Хенстридж, чтобы подготовиться к действиям с авианосца «Игл». Первая посадка на палубу состоялась 4 сентября. Ко-

«Файрфлай» AS.6 WD838 перед взлетом с палубы авианосца «Сидней». Закрылки Фэйри-Юнгмена выпущены во взлетное положение. Этот самолет прослужил в ВМС Австралии восемь лет, после чего его продали частному владельцу.



«Файрфлай» FR.5 VT406 был построен в 1948 году использовался 703-й эскадрильей. После конверсии в AS.6 он продолжал службу в 737, 826 1844-й эскадрильях RNVR, пока не пошел на слом в 1956 году. На снимке машина несет бортовой номер «278/R» 826-й эскадрильи с авианосца «Глории». Судя по неокрашенным и грязным панелям капота, машина перенесла поломку или замену двигателя.



рабль действовал в Северном море совместно с авианосцем «Илластриес».

В следующем году 812-я эскадрилья была приписана к авианосцу «Тезеус» и появилась у него на борту 20 января 1953 года. Корабль действовал в Средиземноморье и в районе Гибралтара совместно с «Иглом» и «Индомитеблом». Вернувшись домой 18 марта, эскадрилья базировалась в Иглинтоне. Она совершила ещё два похода на борту «Игла» (в июле и сентябре) и была расформирована 20 октября 1953 года.

814-я эскадрилья начала получать «Файрфлай» FR.5 с февраля 1949 года и в течение шести месяцев они постепенно сменили все FR.4. Эскадрилья была приписана к авианосцу «Вендженс» и за два последующих года выполнила на его борту шесть

походов. 814-я эскадрилья была расформирована 19 ноября 1950 года, но через три дня её «воскресли» в Калдрозе.

Поставки «Файрфлаев» AS.6 задерживались до января 1951 года и до этого времени эскадрилья летала на старых «Файрфлаях» FR.I. Закончив переучивание на AS.6, 10 мая 1951 года эскадрилья вернулась на «Вендженс», став вместе с «Си Хориетами» NF.21 809-й эскадрильи частью 7-й Ночной авиагруппы (7th Night Air Group). Несмотря на то, что в ходе состязаний между всепогодными авианосными авиагруппами 814-я эскадрилья завоевала приз, 7-я Ночная авиагруппа была расформирована по возвращении на базу.

Следующий раз 814-я эскадрилья оказалась на борту «Тезеуса» в октябре 1951

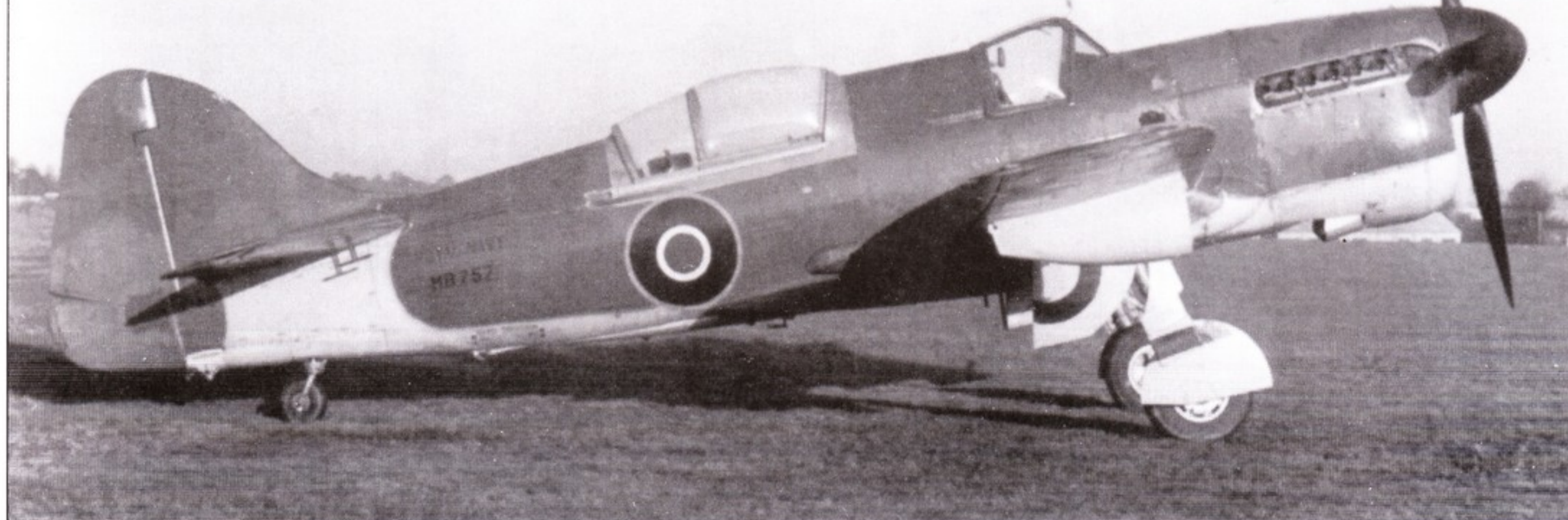
года, а затем ещё раз в декабре. Пребывание на борту авианосца было недолгим, за ним последовал долгий период на берегу, занятый скитаниями между разными авиабазами. Наконец, 9 июня 1952 года самолеты приземлились на палубу «Игла». Наряду с 814-й эскадрильей в состав авиагруппы входили также «Файрфлай» AS.6 817-й эскадрильи, подразделение «Файрбрендов» и первые две эскадрильи, вооруженные реактивными «Атакерами».

Ещё дважды подразделение базировалось на борту «Игла» в сентябре и октябре 1952 года. По возвращении из последнего похода, 4 декабря 1952 года, «Файрфлай» 814-й эскадрильи отправились на Фэйри для модернизации радиооборудования. Все самолеты вернулись в Ли-он-Солент в те-

«Файрфлай» AS.6 WH628 и WJ104 (на заднем плане), оба из 1840-й эскадрильи RNVR, в 1951-52 годах базировавшейся в Форде. В этом противолодочном подразделении служили кадровые офицеры и проходили подготовку резервисты.



Прототип «Файрфлая» AS.7, MB757, после установки нового фонаря задней кабины. Машина еще сохранила посадочный крюк и хвостовое оперение от Mk.4. Изменение обводов носовой части было связано с установкой мотора Ролле-Ройс «Грифон» 57. Под крылом видна задняя часть обтекателя радара.



ние января 1953 года и уже 29 января приземлились на «Игл». Авианосец отправился на учения в Средиземное море и вернулся домой 25 марта. 814-я эскадрилья оставалась в Ли-он-Солент до следующего похода, который начался 16 июня. Ещё один поход состоялся в сентябре-ноябре 1953 года и 30 ноября эскадрилья вернулась на свою базу.

Для переучивания на новый самолет 814-ю эскадрилью 26 января 1954 года перебросили в Иглинтон, но она ещё летала на «Файрфлаях» AS.6 в течение нескольких месяцев. Первый «Эвенджер» прибыл 5 марта 1954 года, но поставки шли медленными темпами и эскадрилья продолжала летать на «Файрфлаях» до 20 мая 1954 года.

Официально расформированная 16 октября 1949 года 810-я эскадрилья, «возродилась» на следующий день, но уже с новыми задачами и на смену «Файрфлаям» FR.4 в ней пришли AS.5. 19 апреля 1950 года эскадрилья погрузилась на авианосец «Тезеус» для двухмесячного похода в прибрежных водах. По возвращении подразделение

базировалось в Форде, где его перевооружили на «Файрфлай» FR.5 для участия в войне в Корее. 16 августа 1951 года эскадрилья снова вернулась на «Тезеус», который отправился в Средиземное море для проведения учений, перед тем как отправиться на Дальний Восток.

810-я эскадрилья вернулась из Кореи 29 мая 1951 года, выгрузившись на берег в Арбросе. После отпуска подразделение вернулось к решению противолодочных задач, получив на вооружение «Файрфлай» AS.5. Теперь оно входило в состав 17-й авианосной группы, приписанной к авианосцу «Оушен», на борту которого его самолеты появились 24 июля. Эскадрилья отправилась в поход по Средиземному морю, посетив Францию, Италию и Северную Африку. Несколько раз её самолеты перелетали на берег в Хал Фар. В ходе этого похода 810-ю эскадрилью дважды переводили в авиагруппы авианосца «Глори», пока она не вернулась на «Оушен» 9 декабря 1952 года. Проведя зиму в учениях на мальте, в апреле 1953

года «Оушен» отправился на Дальний Восток. 810-я эскадрилья второй раз приняла участие в боевых действиях в Корее, а после их окончания была расформирована 17 декабря 1953 года.

Потребность FAA в противолодочных соединениях, чтобы противостоять советской подводной угрозе, привела к тому, что базирующиеся в Иглинтоне 820-ю эскадрилью перевооружили в июле 1951 года на «Файрфлай» AS.5. В ходе переподготовки погиб командир эскадрильи подполковник П.С.Коул и старший наблюдатель лейтенант Х.Е.Хант - их самолет 4 октября врезался в холм. 820-ю эскадрилью перебросили в Сент Меррин, где она получила новейшие «Файрфлай» AS.6. Хотя пилоты были разочарованы отсутствием пушечного вооружения, наблюдателям очень понравилось новое противолодочное оснащение.

В 1952 году эскадрилья отправилась в поход через Гибралтар в Средиземное море на борту авианосца «Индомитебл» и вернулась в Сент Меррин 30 марта. 16 мая она

«Файрфлай» AS.7 WJ200 в окончательном для этой модификации виде, с новым хвостовым оперением, ассиметричными выхлопными патрубками и снятым тормозным крюком. Под крылом смонтированы держатели для гидроакустических буев.





«Файрфлай» T.7 WJ149 демонстрирует характерные черты этой модификации - увеличенные крыло и стабилизатор, выпуклый фонарь задней кабины и высокое вертикальное оперение.

снова перелетела на палубу, чтобы принять участие в учениях. Проведя июль и август на берегу, 820-я эскадрилья перелетела 20 августа на палубу авианосца «Тезеус», отправлявшегося в Средиземное море. В ходе ночных полетов 18 ноября эскадрилья лишилась двух «Файрфлаев», врезавшихся в барьер. Один из них рухнул в море, унеся жизнь лейтенанта Клоттербуна. Хотя «Тезеус» вернулся на базу 1 декабря, 820-я эскадрилья осталась в Хал Фаре, поскольку «Файрфлай» в рамках учений должны были добираться на базу своим ходом. Все самолеты вернулись в Сент Меррин 3 декабря, сделав по пути остановки в Истре и Ли-он-Солент.

В январе 1953 года 820-я эскадрилья получила три «Файрфлая» (один новый из Эвотсинча и два подержанных из 1840-й эскадрильи RNVR) и 20 января в полном составе

перелетела на авианосец «Индомитебл». Корабль отправился в Средиземное море, где провел совместные учения с «Тезеусом», «Иглом» и американским «Мидуэйем». Домой эскадрилья вернулась 7 мая. Следующий раз она оказалась на палубе «Тезеуса» 17 июня и снова отправилась в Средиземное море.

Вернувшись в Ли-он-Солент 29 октября 1953 года, 820-я эскадрилья надолго осталась на берегу, ожидая перевооружения на «Эвенджеры». Последний раз «Файрфлай» участвовали в учениях противолодочных самолетов в январе 1954 года, когда все восемь машин перелетели в Иглинтон. Первый «Эвенджер» прибыл 12 февраля. И с 4 марта «Файрфлай» использовали только летчики-перегонщики. Имевшийся в 820-й эскадрилье учебный «Файрфлай» был потерян 8 марта, когда он во время ночных ис-

пытательных полетов врезался в Лох-Фойл. «Файрфлай» AS.6 перегонялись на хранение в Сиденхем; последний самолет поднялся в воздух 18 марта 1954 года.

Когда в мае 1951 года канадцы перенумеровали свои эскадрильи, FAA снова могла использовать номер 826. 15 мая 1951 года в Форде была организована 826-я эскадрилья, получившая на вооружение «Файрфлай» AS.6. Эскадрилья входила в состав 13-й авианосной авиагруппы, приписанной к авианосцу «Игл», но в короткий поход по Средиземноморью она отправилась 1 октября 1951 года на борту «Илластриеса»

После возвращения в Форд 24 октября 826-я эскадрилья действовала с борта «Индомитебла». Первый раз - с 17 января по 17 апреля 1952 года с долгим пребыванием на берегу в Гибралтаре и второй раз - с 16 мая



«Файрфлай» T.7 WK348 «374/CLT» из 796-й эскадрильи, которая базировалась в Калдрозе, Корнуолл, во время учебного полета, 1954 год. Если машину не мыли регулярно, она быстро покрывалась сажой от выхлопа.

Снятый снизу «Файрфлай» Firefly T.7 WK368 «337/GN» очень напоминает своего предшественника «Файрфлай» I. Закрылки находятся в положении CRUISE, что позволило пилоту заложить эффектный вираж перед камерой.



«Файрфлай» T.7 WK368 («337/GN»), WJ188 («322/GN») и WJ165 («329/GN») из 719-й эскадрильи (Иглингтон, Северная Ирландия) тренируются полету строем перед смотром в честь Королевы Елизаветы Второй, 1953 год.



«Файрфлай» U.8 WM856 - самолет мишень в очень колоритной окраске - верхние поверхности ярко желтые, нижние - ярко красные. Хвостовое оперение такого же цвета, как и нижние поверхности. Кок винта желтый, серийный номер черный.

по 10 июля. Затем эскадрилью перевели в авиагруппу «Тезеуса», отправившегося 220 августа в Средиземное море. 28 ноября «Файрфлай» выгрузили в Хал Фаре. И четыре дня спустя они перелетели в Ли-он-Солент с одной дозаправкой во Францию.

20 января 1953 года 826-я эскадрилья была развернута на борту авианосца «Индомитебл». Корабль крейсировал в Средиземном море и самолеты время от времени базировались на берегу в Хал Фаре и Норт Фронте. 7 мая 826-я эскадрилья вернулась в Ли-он-Солент. Осенний поход на борту «Илластриеса» проходил с 31 августа по 2 октября, а последний раз «Файрфлай» приземлились на авианосец «Глори» в конце 1953

года, проведя зиму в Средиземноморье. Вернувшись в Ли-он-Солент 28 февраля 1954 года, 826-я эскадрилья стала дожидаться перевооружения на «Ганнеты» AS.1, которое завершилось в январе 1955 года.

Ещё один номер, освобожденный канадцами. Достался 825-й эскадрилье, сформированной в Иглингтоне 15 июня 1951 года. На её вооружении было девять «Файрфлаев» AS.5 и одна учебная машина. 14 ноября, когда уже шла война в Корее, пилоты узнали, что вместо противолодочных операций им придется решать ударные задачи, тогда «Файрфлай» AS.5 сменили на FR.5. 17 января 1952 года эскадрилья приземлилась на палубу авианосца «Тезеус» и отправилась в Средиземное

море. Месяц спустя 825-я эскадрилья перебралась на авианосец «Оушен» и, проведя в районе Мальты учения со стрельбами, отплыла на Дальний Восток. По пути «Оушен» остановился в Сингапуре, и 25 апреля самолеты эскадрильи нанесли удар по коммунистическим повстанцам в Малайе.

Вскоре после возвращения из Кореи 825-ю эскадрилью расформировали. Но лишь для того, чтобы 2 марта 1953 года воссоздать опять. Её вооружили «Файрфлаями» AS.5. В течение 1953 года эскадрилья дважды выходила в море на борту «Игла», к сожалению, во втором походе погиб командир части подполковник Кео, самолет которого упал в море 24 сентября.



Наземное обслуживание «Файрфлая» U.8 WM810 в ангаре центра испытаний ракетного оружия. Едва различимая на киле литера «А» желтого цвета.



На этом снимке «Файрфляя» AS.5 VT406 хорошо виден тормозной крюк, посадочные щитки и воздухозаборники радиатора в передней кромке крыла.

Следующим подразделением, вооруженным «Файрфляями» AS.6, была 821-я эскадрилья. Она была реорганизована 18 сентября 1951 года в Арбросе и имела в своем составе девять машин. В следующем месяце она перелетела в Иглинтон, где прошла интенсивные тренировки. 15 января 1952 года эскадрилью перебросили в Мачрихенси. В течение марта «Файрфляи» были доработаны по программе ADDL - на самолеты установили новые пневматические и гидравлические демпферы, позволяющие предотвратить подскок посадочного крюка при ударе о палубу. Пилоты опробовали модифицированные самолеты на палубе «Илластриеса» 17 марта.

Как раз в это время персонал 821-й эскадрильи проинформировали, что её переключают с решения противолодочных задач на ударные. В мае начались поставки «Файрфляев» FR.5, но самолеты прибывали с баз хранения в плохом техническом состоянии: постоянные проблемы доставляли короткие замыкания в проводке, утечки хладагента и течь гидравлики. Поскольку эскадрилья стала ударной, командиром в самолете вместо наблюдателя стал пилот.

20 июня десять самолетов 821-й эскадрильи поднялись в воздух, чтобы через Форд и Истр перелететь на Мальту. В течение лета шли тренировки, в ходе которых отработывалось бомбометание (в том числе и с пикирования), применение пушек и ракет и взаимодействие с сухопутными частями. В сентябре эскадрилья готовилась к участию в боевых действиях в Корее на борту авианосца «Глори». Отплытие на Дальний Восток состоялось 9 октября; с десятью «Файрфляями» соседствовали «Си Фьюри» 801-й эскадрильи.

Сначала авианосец зашел в Малайю, где самолеты 825-й эскадрильи были вовлече-

В начале 1954 года шесть самолетов было передано флайту 703А, взамен были получены новые машины. Флайт 703А, организованный 17 февраля 1954 года в Форде, занимался испытаниями новой системы управления подходом к авианосцу, разработанной фирмой Ферранти. «Файрфляи» базировались в Арбросе вплоть до расформирования флайта 4 июля 1954 года. Они совершали один за другим заходы на посадку на остров Бас Рок в заливе Ферт оф Форт.

Тем временем 825-ю эскадрилью приписали к авианосцу «Уорриор», который 17 февраля 1954 года отправился на Даль-

ний Восток, задержавшись лишь на некоторое время в Средиземном море для проведения учений. 15 мая самолеты перелетели в Сембаванг и с этой базы нанесли 16 ударов по террористам в Центральном Джохоре. 27 мая самолеты вернулись на авианосец, который взял курс на Гонконг. До августа эскадрилья патрулировала побережье Кореи. 22 июля один «Файрфлай» упал в море, пилот лейтенант Нэш погиб. «Уорриор» снова посетил Гонконг и Сингапур и 16 октября отправился на родину через Южную Африку. По прибытии в Лион-Солент, 13 декабря 1954 года, 825-я эскадрилья была расформирована.



Один из последних «Файрфляев» AS.5 737-й эскадрильи отправляется на хранение в Энсопи в 1955 году, когда Противолодочная Школа перевооружалась на «Ганнетты».



«Файрфлай» FR.5 VT374 812-й был выгружен на берег с авианосца «Оушен» и базировался в Хал Фаре. На борту самолета эмблема эскадрильи в виде летучей рыбы.



Группа «Файрфлаев» AS.5 с авианосца «Глори», включающая машины с б/н WB264, VT486 и VT420.



В августе 1955 года 771-я и 703-я эскадрильи были сведены в 700-ю эскадрилью (Trials and Requirements Unit), которая имела в своем составе девять «Файрфлаев» TT.4, включая этот VG974. В феврале 1957 года машины передали гражданской фирме.

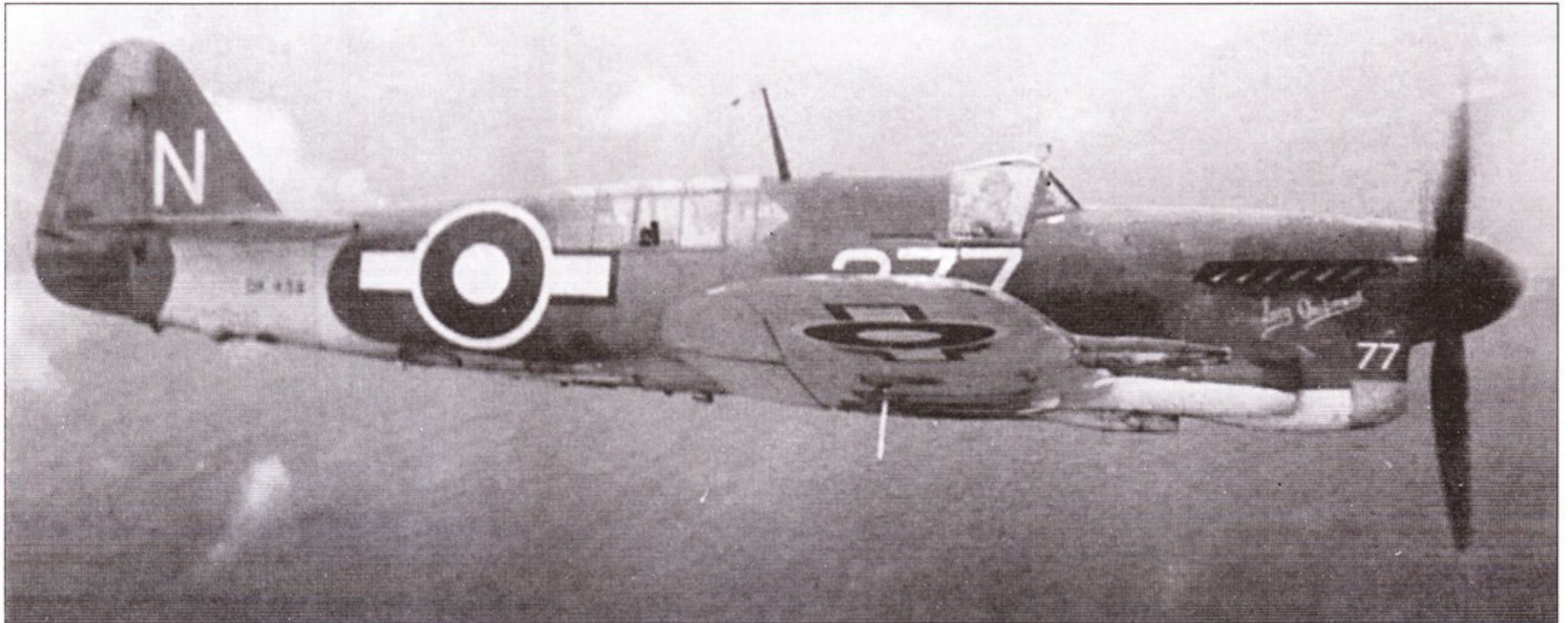


«Файрфлай» FR.1 «4Q» из 1770-й эскадрильи взлетает с палубы авианосца «Индефатигебл» 4 января 1945 года, чтобы нанести удар по японскому нефтеперерабатывающему заводу в Пангкалан Брандан. Он несет восемь 27-кг 76-мм НУРСов на пусковых направляющих Mk.1, над которыми установлены газоотражающие щитки. Закрылки выпущены во взлетное положение. Кокарды SEAC были продублированы сверху на крыле и на борту фюзеляжа, но имели больший размер. На передней кромке крыла видна литера «Q».

Палубная команда буксирует на стоянку «Файрфлай» FR.1 DV124 («274/S») 1770-й эскадрильи, сумевший благополучно вернуться на «Индефатигебл» после попадания зенитного снаряда. Новые обозначения SEAC состояли теперь из одной кокарды на верхней поверхности левого крыла и одной - на нижней поверхности правого. Коды на фюзеляже сменили с буквенно-цифровых на трехзначные.

ны в борьбу с повстанцами. Экипажи прошли инструктаж на авиабазе Баттеруорс и 27 октября они выполнили 18 боевых вылетов. «Файрфлай» бомбили и обстреляли леса, где могли скрываться повстанцы. После короткой остановки в Сингапуре «Глори» отправился к Гонконгу. В ходе этого путешествия, 31 октября лейтенант Бэкон вынужден был совершить аварийную посадку - из-за утечки в системе охлаждения мотор «обрезало». Оба члена экипажа спаслись. «Глори» встретился с авианосцем «Оушен» и взял на борт три «Файрфлая» из 825-й эскадрильи (доведя общее число этих самолетов до 12), пять «Си Фьюри» и два «Дрэгонфлая». 4 ноября он прибыл в Гонконг. Самолеты подвергли существенной доработке, сняв для уменьшения веса часть радиооборудования и аппаратуру радара ASH, в передней кабине разместили оружие для использования в случае аварийной посадки, а хорошо заметные коки винтов покрасили черным. «Глори» отправился в Японию и присоединился к американцам, ведущим боевые действия в Корее. После окончания операци-



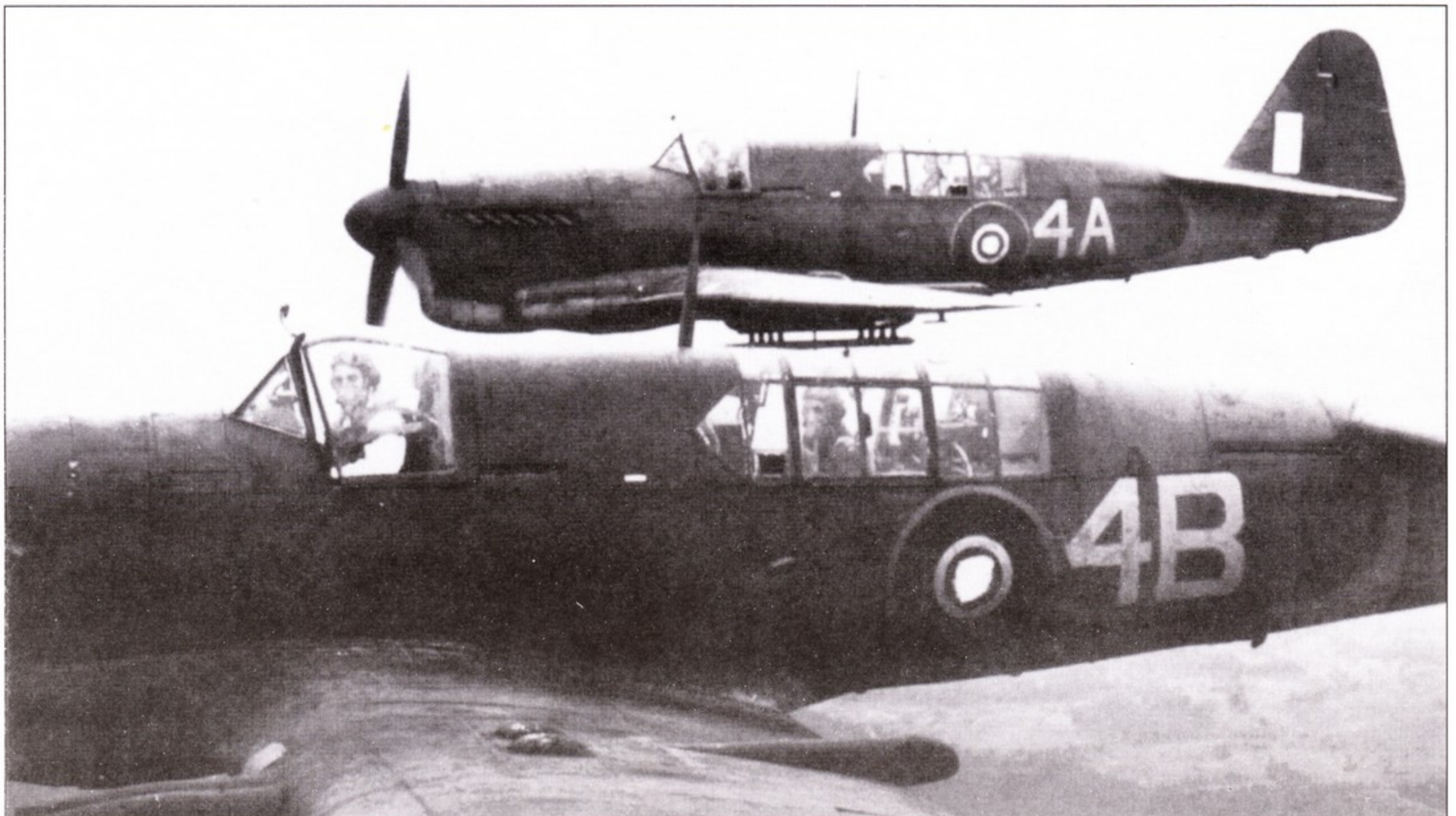


«Файрфлай» FR.1 DK438 («277/N») из базировавшейся на авианосце «Имплекебл» 1771-й эскадрильи с большими кокардами SEAC. Последние две цифры бортового номера продублированы на воздухозаборнике радиатора. Над ними собственное имя самолета - «Lucy Quirment».

Наблюдатель суб-лейтенант Вэл Беннет (слева) и пилот суб-лейтенант Пит Кингстон готовятся занять свои места в кабинах «Файрфлая» FR.1 «279» 1772-й эскадрильи, авианосец «Индефатигебл». Беннет сделал много зарисовок о жизни эскадрильи, которые в конечном итоге украсили стены комнаты совещаний Фэйри в Хэйсе.



Два «Файрфлая», MB380 («4A») и MB381 («4B»), 1772-й эскадрильи в полете над австралийским аэродромом Скофилд, март 1945 года. Это F.I позднего выпуска с высоким фонарем кабины пилота. 1772-я эскадрилья сменила 1770-ю на борту «Индефатигебла» и действовала до конца войны. Ее машины стали первыми британскими самолетами, пролетевшими над Токио с начала Второй Мировой войны.





МВ471 «280» 1772-й эскадрильи в разведывательном полете с 170-литровым подвесным топливным баком. Триколор на киле закрашен. «Файрфлай» I мог нести в дальних вылетах 170 или 340-литровые подвесные баки.

онного цикла 825-я эскадрилья была расформирована в Гонконге 25 мая 1953 года.

Последним боевым подразделением, эксплуатировавшим «Файрфлай» AS.6 была 824-я эскадрилья, реорганизованная в Иглинтоне 18 февраля 1952 года. Первоначально в её составе было восемь «Файрфлаев» AS.6, один FR.6 и один T.2. Перед первым походом на авианосце, который начался 4 июня, эскадрилья получила на время ещё два FR.6. Поход продолжался до 24 июня, в это время «Файрфлай» 824-й эскадрильи участвовали в крупных учениях «Кастаньеты» вместе с самолётами «Имплекебла» и «Индефатигебла». Всё лето часть провела в Иглинтоне, а осенью дважды (в сентябре и октябре) выходила в море на борту «Илластриеса».

С 24 ноября число полетов резко сократилось, поскольку четыре самолета отправили в Рингуэй, фирме-изготовителю, для доработки. Оставшиеся AS.6 и один FR.6 перелетели на Фэйри в декабре и полеты прекратили вообще. В середине января 1953

года из Рингуэя вернулись четыре самолета, которые отправили в Ли-он-Солент для тренировок на имитаторе палубы авианосца. Ещё два полностью доработанных «Файрфлая» AS.6 позаимствовали из партии, предназначавшейся австралийским ВМС, и 21 января все шесть самолетов приземлились на палубе авианосца «Тезеус». Два дня спустя к этой группе присоединились ещё два «Файрфлая», успев как раз к весеннему походу Хоум Флита в Средиземное море. В ходе проводившихся учений отрабатывались совместные действия с авиагруппами «Имплекебла» и «Индефатигебла». Один «Файрфлай» был потерян 30 января, когда лейтенанту Пепперу пришлось посадить свою машину на воду из-за отказа мотора. Поскольку он приводнился рядом с кораблем, экипаж был спасен. 12 марта «Тезеус» вернулся на базу и три дня спустя 824-я эскадрилья перелетела в Ли-он-Солент.

Эскадрилья в июне 1953 года непродолжительное время «гостила» на палубе «Илластриеса», а затем начала сдавать свои

«Файрфлай». После прибытия первых «Эвенджеро» шесть самолетов передали 737-й эскадрильи в Иглинтоне, а к середине июля последние машины перелетели в Эбботсину в резервные части.

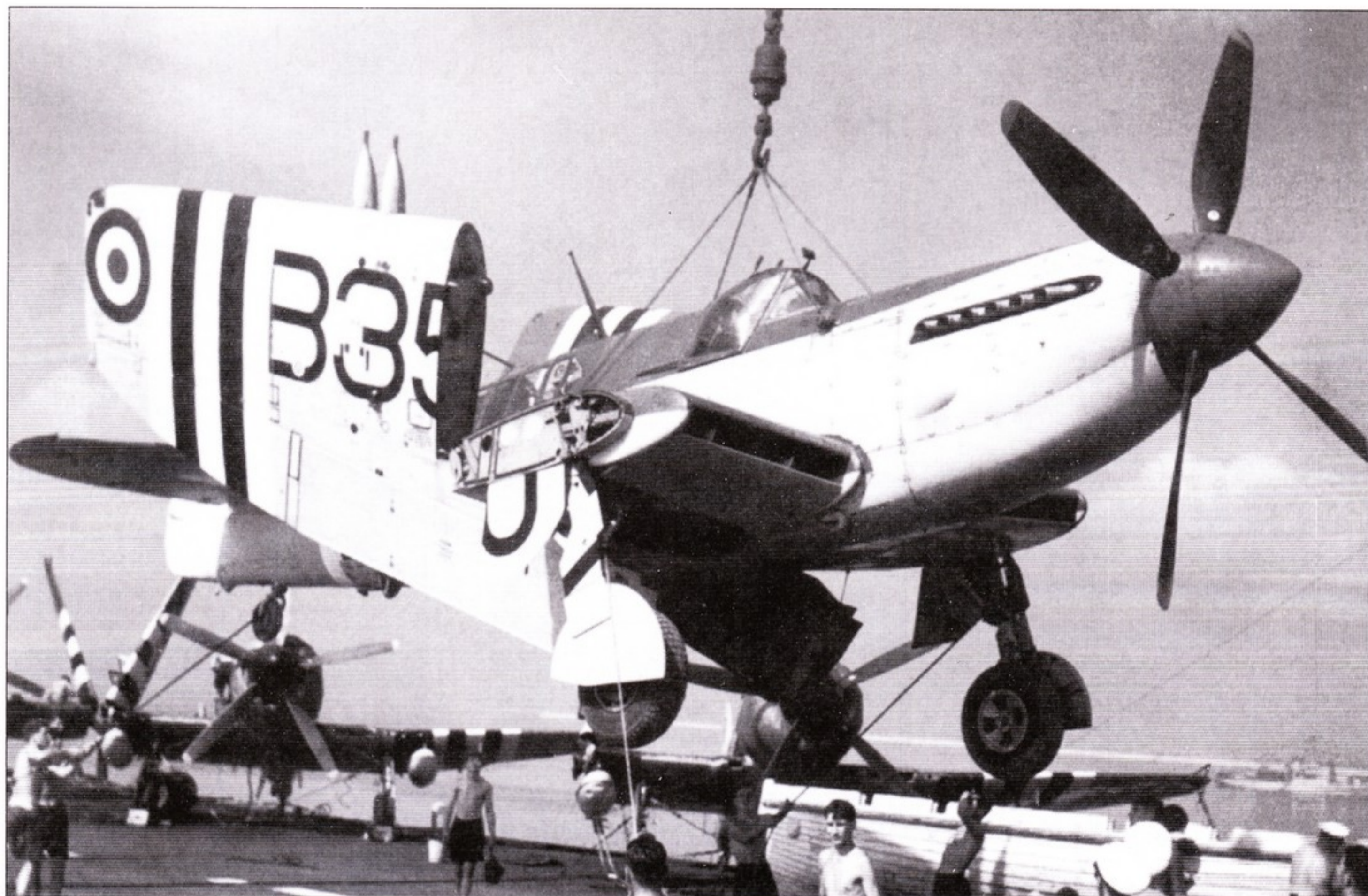
Война в Корее

После того, как 25 июня 1950 года отряды северокорейских коммунистов вторглись в Южную Корею, Организация Объединенных Наций приняла решение отправить туда свои войска. Когда началась эта кампания, Британский Дальневосточный флот перешел под командование генерала Макалтура. Тогда единственным британским авианосцем в том районе был «Триумф», который возвращался домой после операции в Малайе и имел на борту 827-ю и 800-ю эскадрильи, вооруженные «Файрфлаями» FR.I и «Сифайрами» FR.47 соответственно.

В течение нескольких дней британские суда пополняли припасы в Куре, Япония, и присоединились к сколачиваемой американ-



Одной из «опоздавших» на войну частей была 837-я эскадрилья. На этом снимке два ее «Файрфлая», «277» и «279/Y» (МВ552), в полете над авианосцем «Глории».

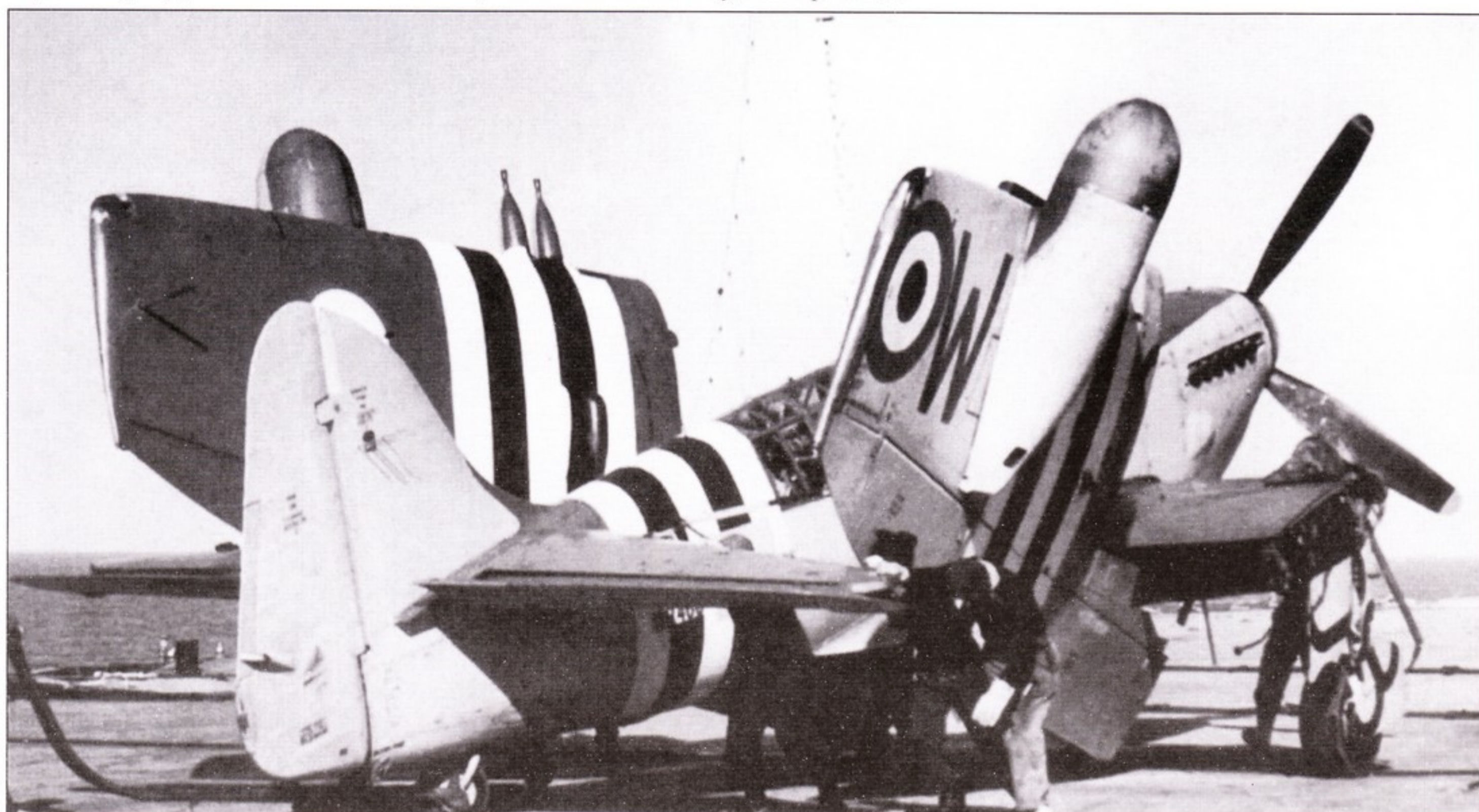


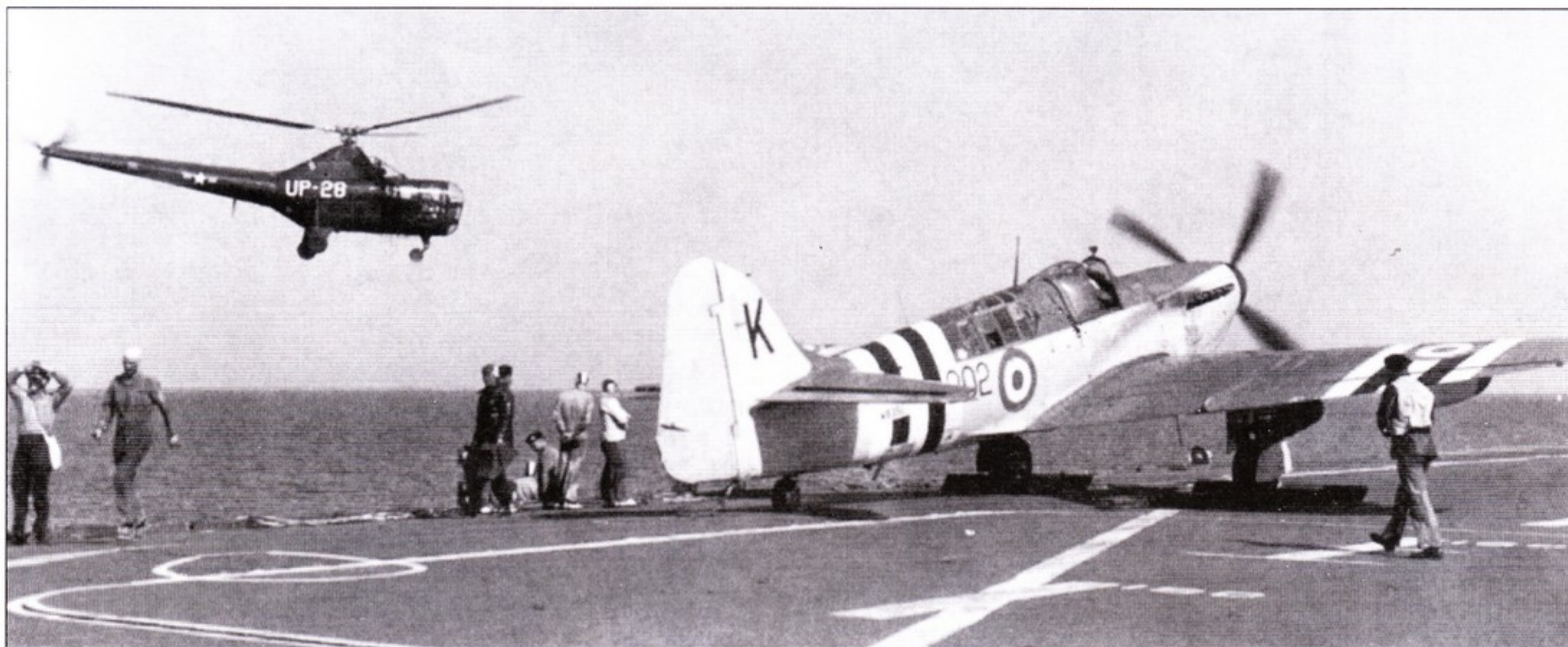
цами на Окинаве 77-й Авианосной оперативной группе, в состав которой входил авианосец «Велли Фордж». Соединение отправилось в Желтое море и начало боевые действия на рассвете 3 июля. Аэродром Хэджу был атакован девяткой «Файрфлаев» и двенадцатью «Сифайрами». Позднее в тот же день, когда американские самолеты отправились в новый полет, британцы осуществляли воздушное прикрытие соединения из-за недостаточной дальности полета своих машин. 4 июля самолеты 13-й САГ атаковали железнодорожный мост, а по пути назад обстреляли различные цели, включая позиции войск и населенные пункты. В конце дня «Триумф» взял курс на Окинаву.

Авианосец снова вернулся к побережью Кореи 18 июля для участия в высадке в районе Пхохана. Опять таки, из-за ограниченного радиуса действия британские истребители занимались воздушным прикрытием флота, а «Файрфлай» осуществляли противолодочные операции. 21 июля «Триумф» отправился в Сасабо. Третий поход к берегам Кореи, длившийся с 24 по 30 июля, опять был связан с нудным противо-

Во время войны в Корее резервные самолеты сначала доставлялись в Сембаваг в Сингапуре, а затем перегружались на вспомогательный авианосец «Юникорн», транспортировавший их в Японию. На снимке погрузка «Файрфлая» FR.5 с опознавательными полосами сил ООН на борт «Юникорна».

Моряки перекачивают «Файрфлай» FR.5 WB408, чтобы освободить место на палубе авианосца «Тезеус». WB408 принадлежал 810-й эскадрилье и сделал несколько боевых вылетов. 12 марта 1951 года машина была подбита зенитным огнем, но вернулась на корабль (а позднее и в Британию).





«Файрфлай» FR.5 WB351 («202/К») австралийской 817-й эскадрильи прогревает мотор перед боевым вылетом с авианосца «Сидней». Из-за отсутствия спасательных вертолетов на борту британских авианосцев, несколько машин было взято в аренду у ВМС США. Перед взлетом авиагруппы S-51 поднимались в воздух на случай аварийных ситуаций.

дочным патрулированием. Лишь американская авиация «работала» по противнику, оказывая столь необходимую воздушную поддержку своим войскам.

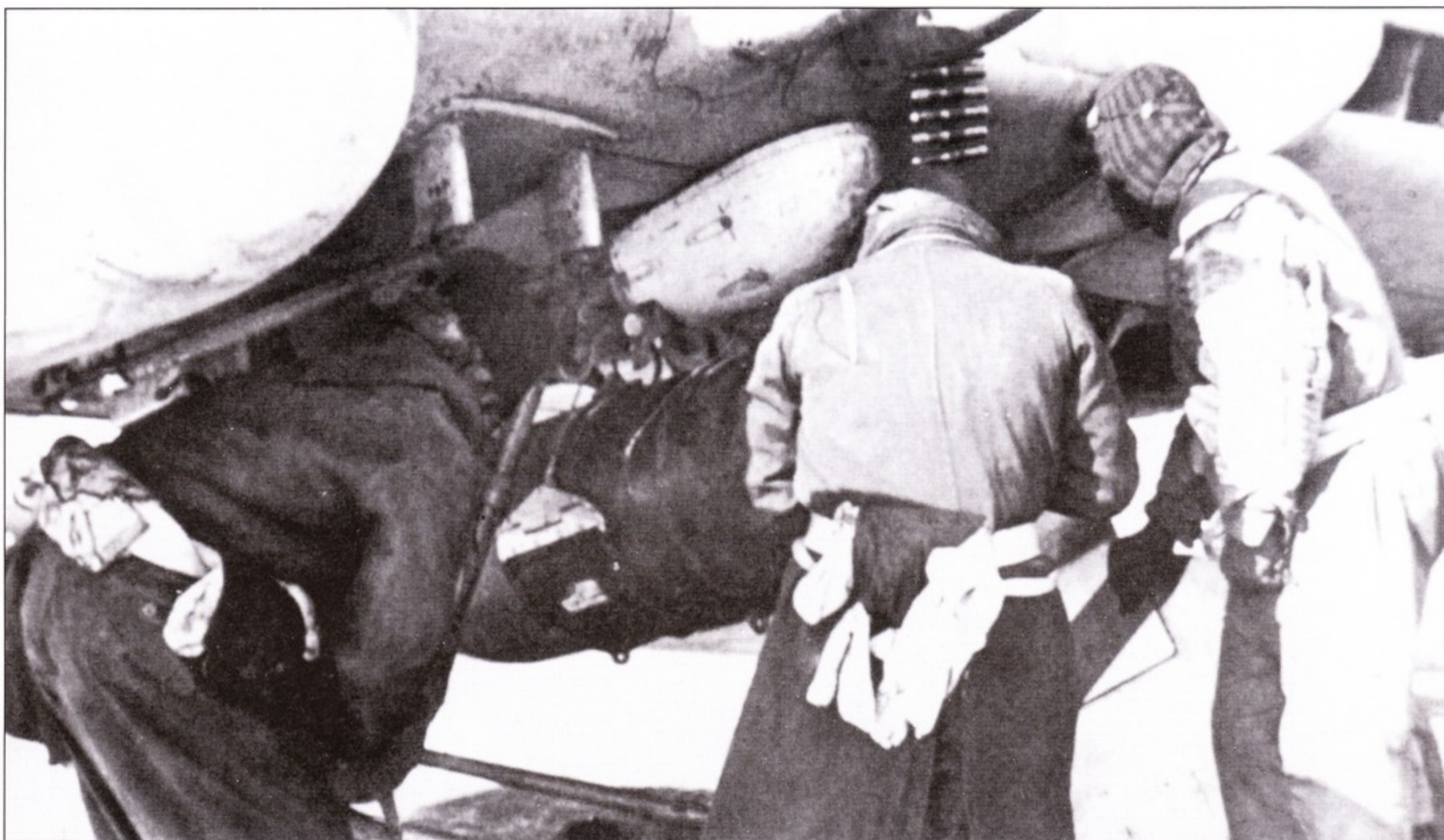
Следующий раз «Триумф» появился в Желтом море 12 августа, в его задачу входила блокада западного побережья Кореи, чтобы не допустить поставку подкреплений для северокорейских войск в Южной Корею. Самолеты 13-й САГ вели вооруженную разведку побережья. 14 августа шесть «Файрфлаев» и шесть «Сифайров» атаковали три судна в устье Чиннампо. На следующий день англичане вернулись в Японию, но 19 августа снова вернулись в Корею. Самолеты 827-й эскадрильи обстреляли ракетами

и потопили канонерскую лодку. В дальнейшем в ходе патрулирования было уничтожено ещё несколько мелких судов.

После трехдневного пополнения запасов в Сасебо «Триумф» возобновил боевые действия 27 августа. Пока «Сифайры» осуществляли воздушное прикрытие флота, «Файрфлаи» вели вооруженную разведку западного побережья. Хотя активность противника в прибрежных водах снизилась, самолетам удалось потопить несколько моторных джонок и других мелких судов, а также несколько понтонов. Этот выход в море закончился 30 августа, а следующий начался 4 сентября. В первый день «Файрфлаи» вели разведку и потопили две мотор-

ных джонки. На следующий день они обстреляли суда в Инчхоне. Затем «Триумф» обогнул Корею и 8 августа приступил к операциям в районе Вонсана на восточном побережье. Самолеты наносили удары по коммуникациям, «Файрфлаи» наносили эффективные удары ракетами по железнодорожным составам. 9 августа «Файрфлаи» вместе с «Сифайрами» обстреляли северокорейский аэродром, после чего авианосец взял курс на Сасебо.

«Триумф» вновь покинул гавань 12 сентября. По пути в Корею самолеты 827-й эскадрильи прикрывали транспорты с американской морской пехотой, которая должна была участвовать в крупной десантной Ин-



Оружейники 821-й эскадрильи на борту авианосца «Глори» подвешивают под крыло «Файрфлая» 454-кг бомбу. Из-за холодной корейской зимы форма одежды у них явно неуставная. Между бомбодержателем и топливным баком (установленным вместо радара ASH), видны узлы подвески НУРС. Своей очереди ждут 20-мм снарядные ленты, висящие на передней кромке крыла.

чхонской операции, начавшейся 15 сентября. Первым шагом стал захват острова Волмидо, в обстреле которого вместе с флотом участвовали два «Файрфлая». На рассвете 15 сентября остров был быстро захвачен и 827-я эскадрилья приступила к разведке и атакам целей в районе Чиннампо. Последующая высадка в Инчхоне прошла успешно и уже три дня спустя американские войска освободили Сеул. В течение последующих пяти дней 13-я САГ вела вооруженную разведку, расчищая путь наступающим войскам. Кроме того «Файрфлай» бомбили позиции противника. К концу этого периода 13-я САГ израсходовала свои припасы, её самолеты практически выработали свой ресурс. «Триумф» вернулся в Сасебо 21 сентября и затем отправился через Гонконг в Великобританию. Он прибыл в Форд 15 ноября 1950 года, а неделю спустя 827-я эскадрилья была расформирована.

«Триумф» сменил авианосец «Тезеус», на борту которого базировалась 17-я САГ в составе 807-й эскадрильи, вооруженной «Си Фьюри» и 810-й эскадрильи на «Файрфлаях» FR.5. Корабль появился у западного побережья Кореи 9 октября 1950 года, в его задачу входила морская блокада. Первый боевой вылет был выполнен для проведения фоторазведки, но при посадке 810-я эскадрилья потеряла три «Файрфлая». Пилот Бейли промахнулся мимо тормозного троса и его машина, пробив защитный барьер, врезалась в два других самолета стоящих на палубе. Первый «Файрфлай» пришлось сбросить за борт, а два других использовали как источник запасных частей. Помимо рутинного противолодочного патрулирования и поиска мин, в последующие дни самолеты 810-й эскадрильи бомбили позиции артиллерии, портовые сооружения и мосты. После атаки цели «Файрфлай» обычно вели свободную охоту вдоль побережья, нанося удары по подходящим объектам.

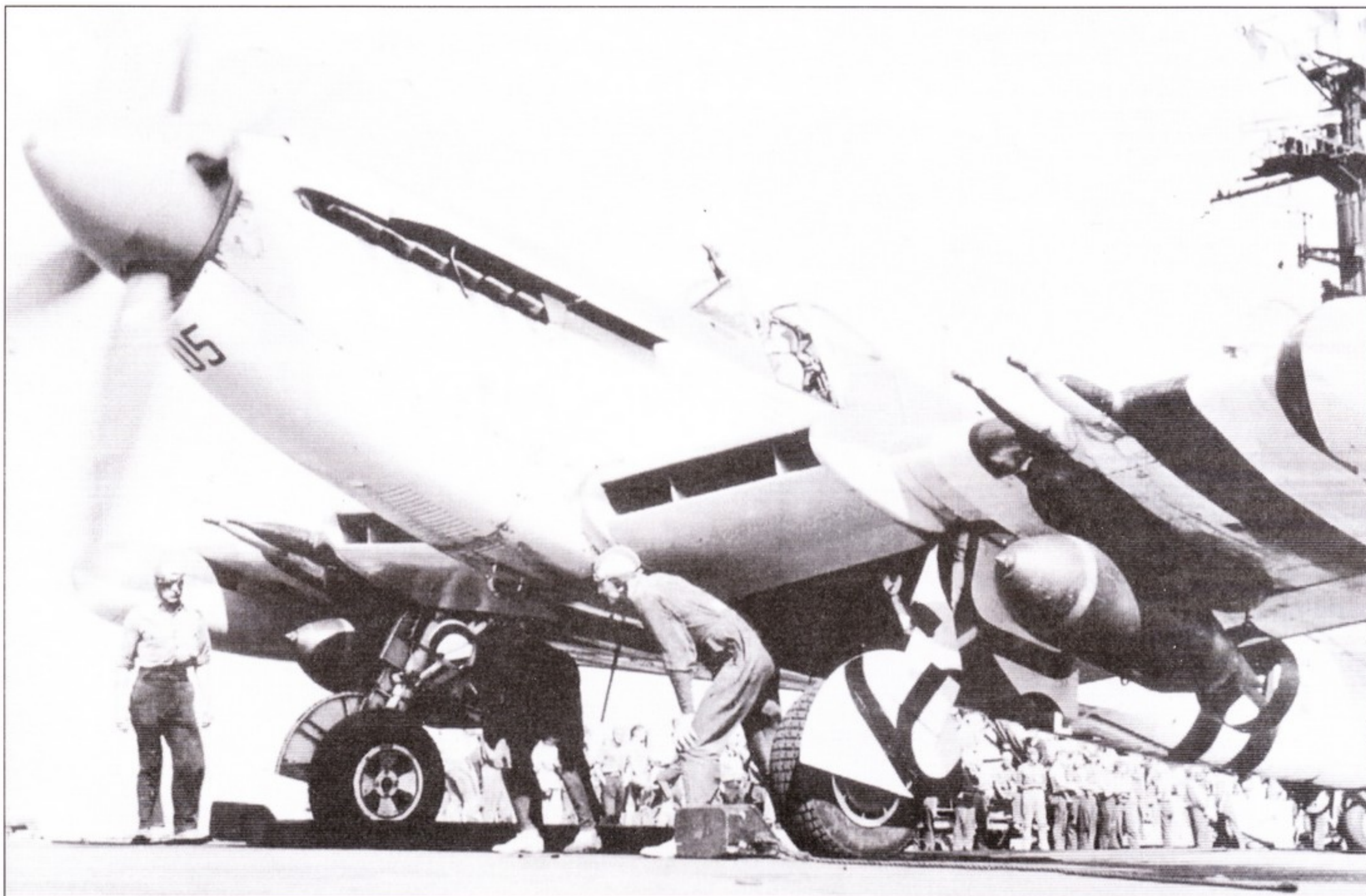
15 октября погода начала ухудшаться и на следующий день «Тезеус» пришел в Инчхон, в гавани которого он отстаивался до 18 октября. Из-за стремительного наступления сил ООН, которые уже 19 октября достигли Пхеньяна, в радиусе действия анг-



Подвеска 76-мм НУРС на «Файрфлай» FR.5 821-й эскадрильи. Ракеты целиком, включая 27-кг боеголовку, окрашены в темно-зеленый цвет. Подвешенные в два яруса НУРСы пускались залпами по две ракеты.



Два «Файрфлая» FR.5 из 810-й эскадрильи «позируют» фотографу. Это подразделение в 1951 году базировалось на авианосце «Тезеус» и приняло участие в Войне в Корее. «Файрфлай» «235/Т» (WB416), после войны был переделан в прототип беспилотного самолета-мишени U.9.



Вооруженный двумя 1000-фунтовыми бомбами «Файрфлай» FR.5 812-й эскадрильи готовится к взлету с авианосца «Глори», чтобы нанести удары по позициям артиллерии в Корее. Черно-белые опознавательные полосы были нанесены по требованию американцев, поскольку «Файрфлай» были похожи на Як-9.

лийской палубной авиации оставалось слишком мало целей и 20 октября «Тезеус» направился на север. В районе Чонгжу было атаковано всего две цели и 21 октября авианосец взял курс на Сасебо.

«Тезеус» вернулся в Желтое море 29 октября. Он должен был оказать поддержку силам занимавшимся расчисткой минных полей в устье Чиннампо. Шесть «Файрфлаев» перелетели на берег в Ивакуни, а их место на борту заняли американские вертолеты, которым предстояло заняться поиском мин. Таким образом, деятельность 810-й эскадрильи свелась к противолодочному патрулированию, даже когда 31 октября вертолеты покинули авианосец. Наконец, 6 но-

ября «Тезеус» направился в Сасебо, а шесть оставшихся на берегу «Файрфлаев» перелетели на его палубу на следующий день.

Авианосец получил долгий «отпуск», поскольку казалось, что война подходит к концу, и направился в Гонконг. Там был произведен ремонт катапульты, а самолеты прошли техническое обслуживание в Каи Так. 17-я САГ даже провела совместные учения с подразделениями ВВС и армии. «Тезеус» вернулся в Сасебо 1 декабря, поскольку ситуация в Корее резко обострилась. Когда войска ООН оттеснили северных корейцев к приграничной реке Ялуцзян, Китай ввел свою армию, что резко изменил баланс сил. Ситуация в воздухе также значительно ос-

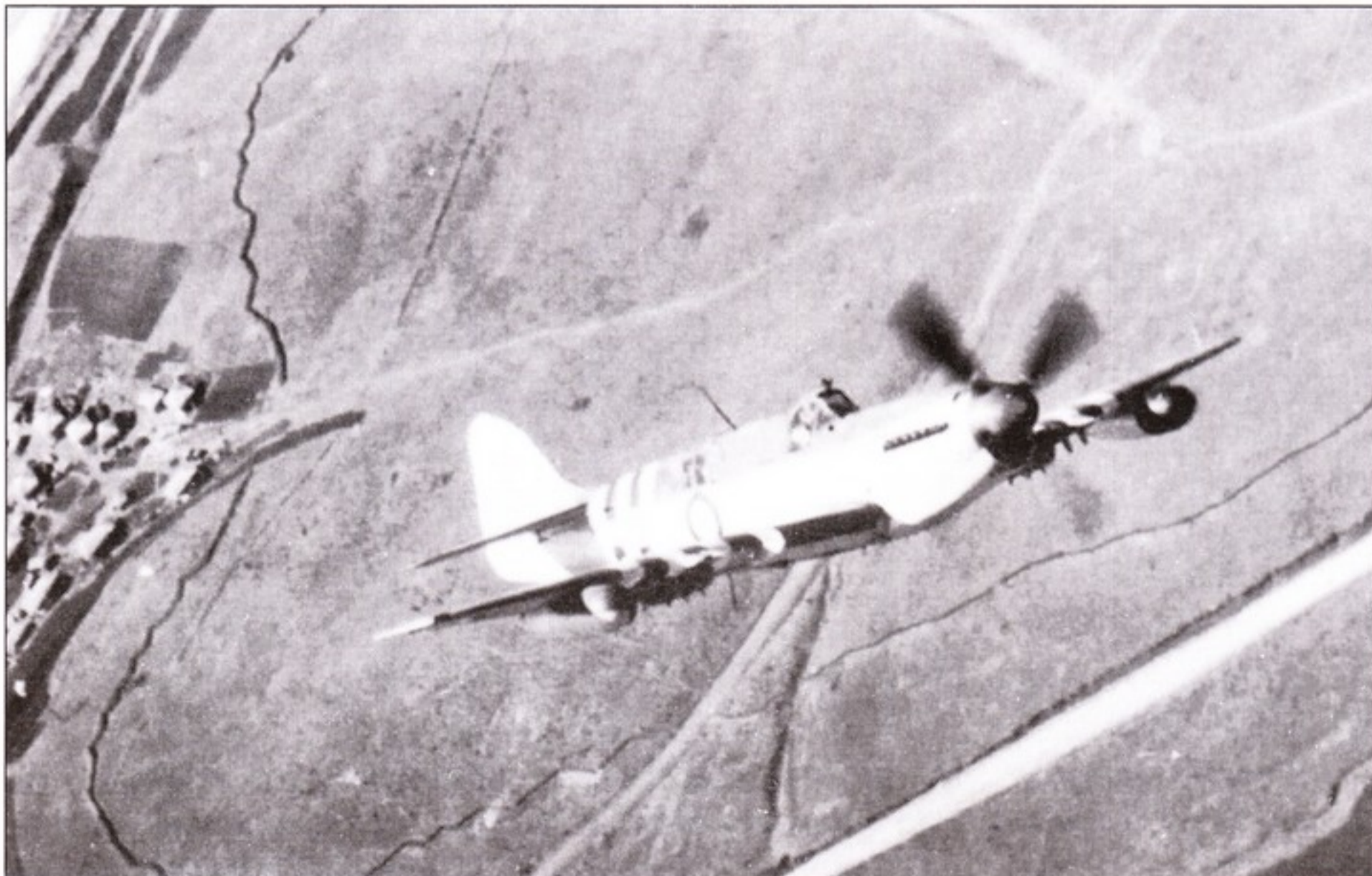
ложнилась с появлением в небе советских МИГ-15. К счастью, до середины 1952 года «Файрфлаям» удавалось избежать встреч с этими скоростными и хорошо вооруженными самолетами.

Английский корабль подошел к берегам Кореи 5 декабря, стояла очень плохая погода, шли снежные шторма. Несмотря на это, 810-я эскадрилья занималась патрулированием, наносили удары по целям и вели вооруженную разведку побережья. Основными объектами атак были линии коммуникаций, особенно мосты, стоянки судов и береговые сооружения. 14 декабря авианосец вернулся в Сасебо для пополнения запасов.

17-я САГ возобновила операции 18 декабря, по-прежнему при плохой погоде. «Файрфлай» как обычно вели патрулирование и вооруженную разведку, но целей для них было явно недостаточно. Сделав 27-28 декабря остановку в Сасебо, «Тезеус» вошел во внутреннее Японское море и 29 декабря встал на якорь в гавани Куре. Там корабль прошел техническое обслуживание и пополнил запасы, а с борта авианосца «Уникорн» на него перегрузили новые «Файрфлай» для 810-й эскадрильи.

Сделав остановку в Сасебо, «Тезеус» вернулся в район боевых действий 7 января

Основной задачей британской палубной авиации во время войны в Корее было нанесение ударов по коммуникациям противника. Этот «Файрфлай» FR.5 812-й эскадрильи уже сбросил свои бомбы и возвращается на авианосец «Глори».





«Файрфлай» FR.5 812-й эскадрильи готовятся к боевому вылету 17 марта 1952 года. Авиагруппа авианосца «Глори» установила рекорд - 105 вылетов за один день, но позднее этот результат перекрыли самолеты с «Оушена».

1951 года. Его самолеты оказывали поддержку войскам ООН, отступавшим под натиском китайцев и северокорейцев, и вели вооруженную разведку коммуникаций противника. Действия авиации сильно затрудняла плохая погода. С 14 января 810-я эскадрилья наносила удары по населенным пунктам в районе Сувона и Вонсана, где были замечены китайские войска. «Файрфлай» также атаковали линии коммуникаций, препятствуя продвижению войск противника. И аэродромы. Из-за проблем с катапультной для взлета с авианосца приходилось использовать стартовые ускорители RATO, которые при сбросе наносили повреждения фюзеляжу. Британцы вернулись в Сасебо 16 января.

«Тезеус» снова пришел в корейские воды 25 января 1951 года. В это время китайское наступление было остановлено, но противник удерживал Сеул и Тэгу. Впервые «Файрфлай» одновременно несли две 500-фунтовые бомбы и четыре 60-фунтовые ракеты при оказании непосредственной поддержки войскам ООН около Сувона и Хэджу. Такие удары продолжались в течение месяца, целями для атак были укрепления противника, наблюдательные посты, позиции артиллерии, блокпосты на дорогах и т.п. 4 февраля «Тезеус» сменил американский авианосец «Батаан», а английский корабль вернулся в Куре. Получив два новых «Фай-

Во время первого похода авианосца «Оушен» к берегам Кореи, много самолетов из его авиагруппы были сбиты или повреждены огнем зенитной артиллерии и МИГ-15. «Файрфлай» FR.5 WB409 из 825-й эскадрильи еще без черно-белых опознавательных полос.

рфлая» взамен выработавших свой ресурс машин, 810-я эскадрилья возобновила 14 февраля операции в Корее. Когда низкая облачность препятствовала непосредственной поддержке войск, самолеты атаковали мосты, тоннели и населенные пункты. 24 февраля «Тезеус» вернулся в Японию.

17-я СAG снова появилась в зоне боевых действий 5 марта, когда силы ООН предприняли контрнаступление, в ходе которого 14 марта был освобожден Сеул. 810-я эскадрилья атаковала мосты, а также железнодорожный тоннель, впервые используя 1000-фунтовые бомбы, три из которых точно попали в его вход. На следующий день два «Файрфлая» получили повреждения при посадке и были списаны. Ещё один самолет получил легкие повреждения от огня с земли. 8 марта «Файрфлай» врезался в защитный барьер на авианосце - пилоты начали уставать, а техника все чаще отказывала. Самолеты продолжали бомбить мос-

ты, тоннели и склады боеприпасов вплоть до 11 марта, когда они снова переключились на непосредственную поддержку войск. Они наносили удары по полевым укреплениям противника и позициям его артиллерии, а также, время от времени, по мостам, используя 1000-фунтовые бомбы. К сожалению, 13 марта при атаке моста около Хангею был сбит «Файрфлай» лейтенанта Г.Х.Кулса. Пилот и наблюдатель - флайт-лейтенант Д.В.Гай (из состава ВВС) - погибли. В этот же день «Тезеус» отправился в Сасебо.

Пополнение припасов продолжалось до 21 марта, в это время 810-я эскадрилья получила четыре новых самолета, а на некоторых машинах были заменены моторы. Следующий боевой цикл продолжался до 1 апреля и был точной копией предыдущего, с многочисленными вылетами на поддержку войск. «Файрфлай» атаковали позиции артиллерии, стараясь расчистить дорогу наступающим войскам



*Вернувшийся из боевого вылета «Файрфлай» FR.5
ловит тормозной трос.*



ООН. Вернувшись в Сасебо, с «Тезеуса» списали гидросамолет «Си Оттер», заменив его спасательным вертолетом.

9 апреля «Тезеус» вместе с американским авианосцем «Батаан» вернулся в район боевых действий. На второй день при разведке в районе Вонсана самолет лейтенанта Т.С.Анка был атакован «Корсаром» американской морской пехоты и вернулся на авианосец с пробоинами в правом топливном баке. Второму «Файрфлаю» удалось скрыться от бравых янки без повреждений. 11 апреля полеты не проводились из-за плохой погоды, а на следующий день 810-я эскадрилья атаковала мосты около Хангнана, и понесла при этом потерю. Самолет Ф.Д.Бейли был поврежден огнем с земли, и пилоту пришлось совершить вынужденную посадку, когда из-за отсутствия масла заклинило мотор. Экипаж был спасен вертолетами. Хотя следующий день был пятницей 13-го, два боевых вылета прошли без потерь.

Нанеся 14 и 15 апреля удары по мостам в районе Вонсана, «Тезеус» оставил американские авианосцы и отправился к западному побережью Кореи, достигнув пункта назначения 17 апреля. Самолеты нанесли удар по мостам в районе Хэджу. Атаки повторили на следующий день. 19 апреля низкая облачность закрыла цели и «Файрфлаи» вели лишь противолодочное патрулирование. Авианосец вернулся в Сасебо 25 апреля 1951 года, а затем отправился в Великобританию.

27 апреля 1951 года на смену «Тезеусу» прибыл авианосец «Глори», на борту которого находилась 14-я СAG, состоявшая из 804-й и 812-й эскадрилий, вооруженных «Си Фьюри» и «Файрфлаями» FR.5 соответственно. Самолеты сразу использовали в крупной воздушной операции, целью которой было нарушение коммуникаций в Северной Корее, чтобы остановить начавшееся в конце апреля наступление китайцев.

Британцам в качестве района боевых действий досталось западное побережье.

В первый день из-за плохой погоды полеты не проводились, первые боевые вылеты состоялись 28 апреля. Четыре «Файрфлая» вылетели для непосредственной поддержки войск, но две машины вернулись из-за проблем с перекачкой топлива, а две другие не сумели установить связь с сухопутными частями и нанесли удар по северо-корейскому аэродрому. Вылеты на поддержку войск продолжались до 2 мая, когда подошел американский авианосец «Батаан», и «Файрфлаи» занялись также вооруженной разведкой.

После пополнения запасов в Сасебо, продолжавшегося с 7 по 10 мая, «Глори» снова отправился в Желтое море. 812-я эскадрилья в основном бомбила мосты, наносила удары и по другим обнаруженным целям, а в двух случаях корректировала огонь британских крейсеров «Кения» и «Цейлон». 18 мая был подбит «Файрфлай» лейтенанта Р.Уильямса, летчик совершил вынужденную посадку, экипаж был вывезен вертолетом. «Глори» вернулся в Сасебо 20 мая и встал в сухой док.

Авианосец снова вышел в море 3 июня и на следующий день 812-я эскадрилья возобновила свои атаки, целями которых были мосты, населенные пункты, грузовики, джонки и скопления войск противника. 5 июня 812-я эскадрилья потеряла первого пилота - летевавший в одиночку В.Е.Форд погиб из-за отказа мотора при посадке. Спустя два дня был потерян ещё один самолет - лейтенант Р.Е.Вильсон посадил свою подбитую машину на воду, экипаж был спасен вертолетом. Третий самолет был потерян при посадке перед самым завершением похода.

12 июня авианосец взял курс на Японию. «Глори» вернулся к берегам Кореи 22 июня и на следующий день полеты авиации возобновились. При атаке казарм около Пхе-

ньяна 28 июня был сбит «Файрфлай» лейтенанта Дж.Х.Шарпа и рядового Г.Б.Уэлса, оба члена экипажа погибли. В тот же день серьезные повреждения получили ещё два самолета, которые пришлось отправить в Суwon для ремонта. Из-за поломки катапульты при взлете приходилось использовать ускорители RATOG вплоть до 1 июля - последнего дня дежурства.

«Глори» в очередной раз пришел из Сасебо в Желтое море 10 июля. 16 июля 812-я эскадрилья потеряла «Файрфлай» лейтенанта Р.Уильямса и младшего лейтенанта Л.Р.Шепли со всем экипажем. Самолет был сбит при атаке цели севернее Саривона. 22 июля «Глори» отправился в Японию для пополнения запасов, которое продолжалось до 25 июля. Следующий боевой поход продолжался до 4 августа; «Файрфлаи» атаковали различные цели на земле и вели разведку. Очередной поход начался 13 августа, но три дня спустя его пришлось прекратить из-за тайфуна.

Авианосец снова покинул Японию, направившись для патрулирования в воды Кореи. В этот раз был потерян ещё один «Файрфлай». Самолет лейтенантов П.В.Морриса и Г.Е.Легга был подбит 9 сентября, когда оказывал непосредственную поддержку войскам, и приземлился на территории противника. Экипаж был спасен вертолетом, который, в свою очередь, из-за нехватки топлива был вынужден приземлиться на небольшом островке. Авиаторам пришлось провести там всю ночь, а утром их подобрала английская корабль, которые затем взяли курс на Куре.

В следующий раз «Глори» появился у восточного побережья Кореи 16 сентября и в течение двух дней его самолеты наносили удары по Вонсану. Быстро дозаправившись и пополнив запасы стартовых ускорителей RATOG - катапульты к тому времени работала просто отвратительно - корабль 20 сен-



«Файрфлай» FR.1 с необычными обозначениями из 1843-й эскадрильи Шотландского Авиационного дивизиона RNVR сфотографирован над Бен Невисом.

тября отправился к западному побережью. На второй день боевых действий дефектный RATOГ отправил в море «Файрфлай» капитана Дж.Р.Хэка и младшего лейтенанта Р.Г.А.Дэви, наблюдатель погиб. Вторник 25 сентября стал последним днем войны для 812-й эскадрильи. Последний боевой вылет возглавил подполковник Ф.А.Свентон, после чего «Глори» направился в Куре.

«Файрфлаи» были отремонтированы и подготовлены для передачи австралийцам из 817-й эскадрильи. 30 сентября «Файрфлаи» МК.5 перебросили на борт австралийского авианосца «Сидней», который пришел сменить «Глори» и обозначить участие стран Британского Содружества в Корейской войне. 817-я эскадрилья была изначально вооружена противолодочными «Файрфлаями» AS.6 и была вынуждена обменять их на МК.5 - для штурмовки требовались пушки последних.

Австралийцы приступили к боевым действиям 5 октября - четыре «Файрфлая» бомбили мост. Ещё два дня самолеты «Сиднея» атаковали наземные цели, а затем корабль взял курс к восточному побережью Кореи, прибыв в район Коджо 10 октября. В течение двух дней австралийские «Файрфлаи» и «Си Фьюри» наносили удары по позициям войск противника, сооружениям и линиям коммуникаций, а также искали подходящие цели для огня американских и британских кораблей.

Второе боевое патрулирование «Сиднея» у западного побережья Кореи началось 14 октября, но на корабль Содружества обрушился тайфун, несколько самолетов получило серьезные повреждения, а один «Файрфлай» смыло за борт. Пострадал и сам авианосец, который был вынужден направиться в Сасебо. Корабль удалось быстро отремонтировать, и 18 октября он вышел в море. Целями для ударов 817-й эскадрильи были автомобильные и железные дороги, мосты и тоннели в районе Хэджу и Чиннампо. В последний день патрулирования, 26 октября, «Файрфлай» младшего лейтенанта Н.Д.Макмиллана и старшины Хэнкокса был подбит при атаке тоннеля возле Саривона и совершил аварийную посадку на территории противника. К счастью, «Си Фьюри» и «Метеоры» австралийцев обеспечили прикрытия экипажа вплоть до прибытия спасательного вертолета.

«Сидней» вернулся к западному побережью 5 ноября. «Файрфлаи» в основном атаковали мосты и тоннели, но иногда вылетали и на непосредственную поддержку войск. Патрулирование закончилось 14 ноября, а новое началось 20 ноября. Теперь главной целью была гавань Хыннама на восточном побережье. Через два дня авианосец направился к западному побережью, но плохая погода не позволяла использовать авиацию до 27 ноября. В течение двух дней авст-

ралийские самолеты наносили удары по противнику, а затем «Сидней» взял курс на Куре.

Авианосец вновь появился у западного побережья 7 декабря, его авиагруппа атаковала острова около Чиннампо. 8 декабря, при атаке железнодорожного моста, был подбит самолет лейтенантов А.Л.Оакли и Дж.С. Хиксона, которые совершили вынужденную посадку в расположении своих войск. Помимо бомбежек мостов, в этот раз «Файрфлаи» с 16 декабря осуществляли воздушное прикрытие транспортов с войсками, направляющихся к Инчхону. Патрулирование закончилось 18 декабря и, после пополнения припасов в Куре, возобновилось в этом же районе 29 декабря. Наряду с прикрытием транспортов с войсками ООН, 1 января 1952 года 817-я эскадрилья осуществляла поддержку войск, эвакуировавшихся с острова Йонгвиду. 5 января «Сидней» перешел южнее, в район Хэджу, где концентрировались войска противника. На следующий день погода ухудшилась и, наконец, 8 января авианосец возвратился в Японию.

Корабль вновь приступил к патрулированию 17 января, «Файрфлаи» бомбили мосты и позиции войск противника. Последний удар был нанесен по скоплениям вражеской пехоты в районе Йонана 24 января. На следующий день полеты отменили из-за плохой погоды, а затем «Сидней» вернулся в Сасебо для мелкого ремонта перед пере-



Самолеты Авиационного дивизиона Канала RNVR использовались пилотами 1840-й и 1842-й эскадрилий в Калхеме.

ходом в Австралию - срок его службы в Корее закончился.

На смену ему в феврале 1952 года прибыл британский авианосец «Глори». После того, как он покинул Корейский ТВД в сентябре 1951 года, корабль успел побывать в Австралии, Сингапуре и Гонконге. 6 февраля «Глори» покинул Сасебо и отправился к западному побережью Кореи. Его второй поход начался с ознакомления пилотов с районом боевых действий и вооруженной разведки, в ходе которой был атакован железнодорожный мост. В следующие дни «Файрфлай» наносил удары 500-фунтовыми бомбами по железнодорожным мостам и тоннелям, скоплениям вражеских войск, а также вели разведку.

Авианосец пришел в Японию 16 февраля, а девять дней спустя вернулся в район боевых действий. «Файрфлай» решали те же задачи, что и в предыдущем патрулировании; 27 февраля они при атаке позиций артиллерии использовали 1000-фунтовые бомбы. 4 марта, в последний день дежурства, самолеты 812-й эскадрильи провели фоторазведку станции коммунистов.

Операции возобновились 14 марта - два «Файрфлая» корректировали огонь крейсера «Белфаст», остальные бомбили мосты. Хотя погода в этот раз не очень баловала англичан, самолеты «Глори» 17 марта выполнили рекордное число боевых вылетов - 105, в 41 из них участвовали «Файрфлай» 812-й эскадрильи.

Корабль оставался в Сасебо с 23 марта до конца месяца, вернувшись в район боев 1 апреля. К моменту завершения патрули-

Тактико-технические характеристики самолета					
	F.Mk.I	T.Mk.I	FR.Mk.4	AS.Mk.5/6	AS.Mk.7
Силовая установка					
Двигатель	«Грифон» ПВ/ХП	«Грифон» II	«Грифон» 74	«Грифон» 74	«Грифон» 59
Мощность, л.с.					
- взлетная	1720/1815	1720	2004	2004	2455
- на высоте	1495/1645	1496	2245	2245	1965
Размеры					
Размах крыла, м	13,6	13,6	12,55	12,55	13,6
Длина, м	11,46	11,46	11,56	11,56	11,66
Высота, м	4,14	4,14	4,37	4,37	4,04
Площадь крыла, м ²	30,47	30,47	30,66	30,66	31,82
Вес					
Вес пустого, кг	4423	4376	4338	4338	4997
Взлетный вес, кг	6360	5580	7083	7300	6337
Летные характеристики					
Максимальная скорость км/ч	508	496	620	620	483
- на высоте, м	4270	4000	4270	4270	3277
Потолок, м	8535	8535	8660	8660	7772
Дальность полета, км	1722	1295	1180	1065	1380

Вооружение.

F.I/FR.1: 4 x 20-мм пушки Hispano, 8 x 76-мм ракеты или 2 x 454-кг бомбы.

FR.4: 4 x 20-мм пушки Hispano (160 снарядов), 8 x 76-мм ракеты или 2 x 454-кг бомбы.

AS.5: 4 x 20-мм пушки Hispano (160 снарядов), 16 x 76-мм ракеты или 2 x 454-кг бомбы.

AS.6: 16 x 76-мм ракеты или 2 x 454-кг бомбы.

AS.7: вооружения не имел.

рования, 9 апреля, 812-я эскадрилья увеличила свой счет уничтоженных мостов и тоннелей. 19 апреля «Глори» отправился в последний поход к западному побережью Кореи. «Файрфлай», как обычно, занялись уничтожением мостов, тоннелей, складов с боеприпасами и живой силы противника. Последний боевой вылет 812-й эскадрильи состоялся 29 апреля - подполковник Свентон возглавил группу из четырех «Файрфлаев», которые нанесли удар по тоннелю Чеганг. На обратном пути самолеты обстреляли несколько деревень.

«Глори» сначала зашел в Сасебо, где выгрузил боеприпасы, а затем направился в Гонконг, где его ждал авианосец «Оушен». 3 мая самолеты и оборудование необходимые «Оушену» были перегружены на его борт лихтерами. 812-я эскадрилья направи-

лась на Мальту на борту «Глори», а последний отрезок пути домой провела на «Тезеусе» и прибыла в Ли-он-Солент 4 июня.

Тем временем «Оушен», на борту которого находились 802-я и 825-я эскадрильи, прибыл в зону боевых действий. Первый боевой вылет на вооруженную разведку целей в районе Хэджу состоялся 11 мая. Ударам подверглись хранилища ГСМ, железнодорожные склады и скопления транспорта. Лейтенант С.Г.Генди совершил вынужденную посадку из-за отказа двигателя. Он и его наблюдатель, младший лейтенант А.Бишоп, были вывезены американским гидросамолетом Грумман «Альбатрос». 13 и 14 мая «Файрфлай» наносили удары по населенным пунктам, а с 16 мая переключились на оказание непосредственной поддержки войскам. Ещё один «Файрфлай» был под-



После того, как 27 июля 1953 года война в Корее закончилась, самолетам сил ООН уже не требовались опознавательные полосы. Не стали их наносить и на машины авиагруппы авианосца «Сидней», прибывшего во второй раз к корейским берегам. Эти три «Файрфлая» 816-й эскадрильи, патрулирующих побережье, отличаются только киями и верхней поверхностью горизонтального оперения красного цвета.

Подразделения стран Британского Содружества, имевшие на вооружении «Файрфлай»

Эскадрилья	Модификация	Период
805	FR/NF.I	Август 46 - Март 47
810	FR.4	Октябрь 47 - Октябрь 49
	AS/FR.5	Октябрь 49 - Ноябрь 53
812	FR/NF.I	Январь 46 - Февраль 48
	FR.4	Январь 48 - Август 49
	FR.5	Июль 48 - Июль 52
	AS.6	Июль 52 - Октябрь 53
814	FR.I	Январь 46 - Март 48
	FR.4	Апрель 48 - Август 49
	FR.5	Февраль 49 - Ноябрь 50
	AS.6	Январь 51 - Май 54
816	FR/NF.I	Июль 45 - Июнь 48
816 (RAN)	FR.4	Август 48 - Февраль 49
	FR.5/AS.5/6	Март 49 - Апрель 55
817 (RAN)	AS.5/6	Апрель 50 - Апрель 55
	FR.5	Сентябрь 51 - Февраль 52
820	AS.5/6	Июль 51 - Март 54
821	AS.6	Сентябрь 51 - Май 52
	FR.5	Май 52 - Май 53
822	FR.I	Сентябрь 45 - Февраль 46
824	FR.I	Октябрь 45 - Январь 46
	AS.6	Февраль 52 - Июль 53
825 (RCN)	FR.I	Ноябрь 45 - Май 47
	FR.4	Май 47 - Февраль 49
	AS.5	Февраль 49 - Май 51
825	FR/AS.5	Июнь 51 - Декабрь 54
826 (RCN)	FR.I	Январь 46 - Сентябрь 50
826	AS.6	Май 51 - Январь 55
827	FR/NF.I	Август 46 - Ноябрь 50
		Август 51 - Май 52
837	FR.I	Октябрь 45 - Октябрь 47
851 (RAN)	AS.6/T.5	Август 54 - Январь 58
880 (RCN)	AS.5	Май 51 - Ноябрь 51
1770	F.I	Сентябрь 43 - Сентябрь 45
1771	F.I	Февраль 44 - Октябрь 45
1772	F.I	Май 44 - Март 46
1790	NF.I	Январь 45 - Апрель 46
1791	NF.I	Март 45 - Сентябрь 45
1792	NF.I	Май 45 - Апрель 46
1830 (RNVR)	FR.I	Август 47 - 54
	T. 1/2/3	Июнь 48 - Ноябрь 55
	FR.4	Август 53 - Ноябрь 55
	AS.6	Октябрь 51 - Ноябрь 54
1831 (RNVR)	T.1	Июнь 48 - Декабрь 48
	T.3	Май 52 - Август 52
1833 (RNVR)	T.2/3	Сентябрь 52 - Июль 54
1840 (RNVR)	FR.4	Апрель 51 - Июль 51
	T.2	Июль 51 - Июнь 54
	AS.6	Июль 51 - Май 56
	T.7	Март 56 - Ноябрь 56
1841 (RNVR)	FR.I	Август 52 - Июнь 54
	T.2/3	Август 52 - Октябрь 55
	AS.6	Март 55 - Декабрь 55
1842 (RNVR)	AS.6	Март 53 - Май 56
	T.2	Март 53 - Июнь 56
1843 (RNVR)	FR.I	Март 53 - 54
	FR.4	Август 53 - Ноябрь 55
	AS.6	Март 53 - Ноябрь 55

бит при проведении фоторазведки. Пилот самолета, командир 825-й эскадрильи подполковник К.К.Робертс, с трудом дотянул до моря. Он и его наблюдатель лейтенант В.Дж.Купер были спасены.

Несмотря на потери авиагруппы в течение первых дней боев, пилоты сумели превзойти предыдущий рекорд и 17 мая выполнили 123 боевых вылета, 47 из которых пришлось на долю «Файрфлаев» 825-й эскадрильи. В последний день патрулирования, 19 мая, во время вооруженной разведки района Хэджу был подбит самолет

	AS.5/6	Июль 51 - Август 55
706	Mk.1	Ноябрь 45 - Январь 46
719	FR.I	Июнь 46 - Январь 47
	AS.5/6	Май 49 - Июнь 53
	T.7	Март 53 - Июнь 56
723 (RAN)	Mk.5/6	Май 52 - Октябрь 56
	TT.5	Ноябрь 54 - Октябрь 56
724 (RAN)	Mk.5/6	Июнь 55 - Октябрь 56
	TT.6	Ноябрь 62 - Март 66
725 (RAN)	TT.5/6	Январь 58 - Май 59
727	FR.4	Ноябрь 48 - Январь 50
728B	U.8/9	Январь 58 - Ноябрь 61
732	NF.I	Май 45 - Ноябрь 45
736	FR.I	Январь 46 - Февраль 50
	T.1	Июль 48 - Февраль 50
737	Mk.1/4/5/6, T.1/2	Апрель 49 - Июнь 55
741	FR.I	Август 46 - Ноябрь 47
744	Mk.1	Июль 45 - Сентябрь 45
	AS.6	Июль 51 - Ноябрь 55
746	N F.I/I I	Май 43 - Январь 46
748	Mk.1	Июнь 44 - Июнь 45
750	T.7	Апрель 53 - Март 55
751	AS.6	Сентябрь 52 - Март 56
764	T.1/2	Май 53 - Ноябрь 54
765	T.2/7	Февраль 55 - Март 57
766	Mk.1	Октябрь 44 - Ноябрь 54
	T.1/2	Январь 48 - Ноябрь 54
767	FR.I	Сентябрь 45 - Март 52
	FR.4	Октябрь 49 - Май 54
	AS.6	Март 51 - Декабрь 51
768	Mk.1	Сентябрь 44 - Июль 55
		Декабрь 48 - Март 49
771	T.1/2	Июль 50 - Август 52
	AS.6	Октябрь 50 - Декабрь 53
	TT.4/5	Ноябрь 51 - Август 55
772	Mk.1/NF.II	Сентябрь 44 - Февраль 46
778	FR.I	Февраль 43 - Июль 48
	FR.4	Февраль 47 - Ноябрь 47
781	F.I/ T.1/2	Январь 45 - Июль 45
	Mk.1/4/5	Сентябрь 49 - Март 54
782	FR.I	Август 45 - Май 53
	FR.4	Декабрь 48 - Апрель 53
	T.1/2	Май 50 - Май 53
783	Mk.1	Март 45 - Декабрь 46
784	NF.I	Сентябрь 44 - Сентябрь 46
787	Mk.1	Август 43 - Июнь 45
	FR.4	Апрель 47 - Январь 49
790	Mk.1	Июнь 44 - Апрель 47
792	NF.I	Январь 48 - Июль 50
794	NF.I	Декабрь 45 - Январь 47
795	FR.I	Август 46 - Март 47
798	Mk.1	Ноябрь 44 - Ноябрь 45
799	FR.I	Август 45 - Август 52
	T.1/2	Май 49 - Август 52
	FR.4	Ноябрь 49 - Январь 52

капитана Т.Дж.Уильямсона-Непира. Пилот и наблюдатель, рядовой Л.М.Эдвардс, погибли.

Следующее патрулирование началось 29 мая. После «стандартных» ударов по населенным пунктам и железным дорогам 1 июня «Файрфлай» поддержали огнем южнокорейские войска, использовавшие джонки для высадки в районе Понгвая. Ещё раз на поддержку войск самолеты летали 5 июня. На следующий день патрулирование завершилось.

После пополнения запасов в Куре авианосец снова вышел в море 16 июня. В последующие дни самолеты 825-й эскадрильи атаковали различные цели, используя преимущественно ракеты. Поскольку противник активизировал действия на суше, у «Файрфлаев» и «Си Фьюри» было множество объектов для ударов в виде скопления войск, позиций артиллерии и т.п. 24 июня самолеты «Оушена» атаковали электростанции в районе Хэджу и Ченгона, после чего корабль направился в Сасебо.

В течение четвертого патрулирования, продолжавшегося с 4 по 12 июля, «Оушен» крейсировал у западного побережья. В результате аварии в первый день был потерян один «Файрфлай». Его пилот, лейтенант Р.К.Хантер, погиб, а наблюдателю, лейтенанту Р.А.Тейлору, удалось спастись. 11 июля самолеты авианосца приняли участие в крупном воздушном налете на Пхеньян вместе с ма-

Список построенных самолетов			
Модель	Число построенных	Серийные номера	Модификации и примечания
Прототип	4	Z1826 - Z1829	
Mk.1	16	Z1830 - Z1845	NF.II: Z1831, Z1833, Z1836, Z1840, Z1841, Z1845 TT.1: Z1842
	50	Z1865 - Z1914	NF.II: Z1865, Z1868 - Z1870, Z1874 - Z1877, Z1894 - Z1898 T.1: Z1866, Z1893, Z1909 TT.1: Z1908
	45	Z1942 - Z1986	NF.II: Z1971 - Z1976 T.1: Z1943, Z1953, Z1969, Z1980
	48	Z2011 - Z2058	NF.II: Z2045 - Z2058 T.1: Z2015, Z2021, Z2025, Z2027, Z2054 TT.1: Z2020, Z2033
	25	Z2096 - Z2120	T.1: Z2108, Z2111, Z2119
	49	DK414 - DK462	Построены фирмой General Aircraft Ltd T.1: DK429, DK445, DK447, DK449, DK453 T.2: DK462 TT.1: DK430, DK447
	38	DK476 - DK513	Построены фирмой General Aircraft Ltd T.2: DK478, DK486, DK489, DK495, DK499, DK513 TT.1: DK459
	45	DK525 - DK569	Построены фирмой General Aircraft Ltd T.2: DK527, DK530, DK531, DK540, DK543, DK550, DK567 T.3: DK566 TT.1: DK568
	19	DT931 - DT949	TT.1: DT939
	18	DT974 - DT991	T.1: DT933, DT974, DT975 T.3: DT976 TT.1: DT986, DT989
	18	DV117toDV134	T.1: DV132, DV133 TT.1: DV121
	4	DV147 - DV150	
	42	MB378 - MB419	T.1: MB379, MB412 T.2: MB382 TT.1: MB387
	17	MB433 - MB449	T.1: MB433, MB437, MB441, MB443
	20	MB460 - MB479	T.1: MB465, MB473
	45	MB492 - MB536	T.1: MB496 TT.1: MB503
	45	MB549 - MB593	T.2: MB578, MB585 TT.1: MB579
	37	MB613 - MB649	TT.1: MB624
	42	MB662 - MB703	T.2: MB662, MB673, MB693, MB694 TT.1: MB702
	42	MB717 - MB758	T.1: MB750 T.2: MB717, MB725, MB727, MB731, MB745, MB747, MB752, MB756, MB758 TT.1: MB728
	47	PP391 - PP437	T.3: PP411, PP425, PP433, PP435 TT.1: PP392, PP413
	42	PP456 - PP497	T.3: PP478, PP485, PP491 TT.1: PP457, PP460, PP469
	45	PP523 - PP567	T.3: PP523
	44	PP580 - PP623	T.3: PP609, PP610, PP657
	22	PP639 - PP660	
	3	TW677 - TW679	
Mk.4	2	TW687 - TW688	
	11	TW689 - TW699	
	40	TW715 - TW754	TT.4: TW722, TW723, TW733, TW734, TW737, TW739, TW744, TW750, TW751, TW753
	43	VG957 - VG999	TT.4: VG957, VG958, VG959, VG961, VG962, VG965, VG966, VG967, VG968, VG974, VG977, VG979, VG981, VG982, VG988, VG993
	24	VH121 - VH144	Несколько переделаны в модификацию AS.5. Серийные номера неизвестны.

	24	VH121 - VH144	Несколько переделаны в модификацию AS.5. Серийные номера неизвестны. TT.4: VH126, VH127, VH132, VH143
	40	-	Заводские номера Фэйри 8227 - 8266, построены для голландских MLD
Mk.5	20	VT362 - VT381	
	50	VT392 - VT441	
	47	VT458 - VT504	T.5: VT440, VT502
	26	VX371 - VX396	T.5: VX373, VX385 TT.5: VX388
	26	VX413-VX438	
	30	WB243 - WB272	TT.5: WB271
	36	WB281 - WB316	
	53	WB330 - WB382	
	34	WB391 - WB424	TT.5: WB406
	14	-	Заводские номера Фэйри 8389 - 8402, построены для голландских MLD
Mk.6	16	WB425 - WB440	
	6	WB505 - WB510	TT.6: WB518
	8	WB516 - WB523	
	49	WD824 - WD872	TT.6: WD826, WD828, WD840
	46	WD878 - WD923	TT.6: WD901
	6	WH627 - WH632	
Mk.7	18	WJ104 - WJ121	TT.6: WJ109
	29	WJ146 - WJ174	
	23	WJ187 - WJ209	
	2	WJ215 - WJ216	
	26	WK348 - WK373	
	19	WM761 - WM779	
	35	WM796 - WM809, WM811 - WM822, WM824 - WM832	
Mk.8	17	WM855, WM864 - WM879	
	2	WM810, WM823	
	28	WM856 - WM863, WM880 - WM899	
	4	WP351 - WP354	
	«Файрфлай» U.8 и U.9		
	6	WJ147, WJ149 to WJ153 (еще 34 Mk.7 были сразу переделаны в U.8)	
	40	VH130, VH134, VT364, VT370, VT372, VT403, VT413, VT430, VT441, VT461, VT463, VT470, VT481, VT485, VT487, VT493, VT494, VT497, VX416, VX418, VX421, VX427, VX429, WB245, WB257, WB307, WB331, WB341, WB347, WB350, WB365, WB373, WB374, WB382, WB391, WB392, WB394, WB402, WB409, WB410.	

шинами авиации и флота США, корпуса морской пехоты и австралийских ВВС. Под плотным огнем зенитной артиллерии 825-я эскадрилья «утюжила» железнодорожные пути, оставив на них множество воронок от бомб.

«Оушен» покинул Сасебо 21 июля, чтобы на рассвете следующего дня приступить к боевым действиям. В этом патрулировании 27 июля состоялась первая встреча «Файрфлаев» с МИГ-15. В этот же день «Оушен» был вынужден действовать в северной части Желтого моря, поскольку к югу от Чиннампо стояла плохая погода. Группа «Файрфлаев» 825-й эскадрильи возвращалась после налета на цели в районе Намихо, при котором одна из машин получила повреждения от огня зенитной артиллерии, когда их атаковали МИГ-15. Самолет лейтенантов Р.Хоукворта и Т.Клепси получил серьезные повреждения и совершил вынужденную посадку на побережье. Поврежденный ранее «Файрфлай» тоже не сумел дотянуть до авианосца и сел на воду к западу от острова Чходо. Его экипаж в составе лейтенантов П.Уоткинса и К.Дж.Ферси был спасен. До 30 июля, когда патрулирование закончилось, «Файрфлай» наносил удары ракетами по скоплениям войск, позициям артиллерии и электростанциям.

Полеты возобновились 9 августа и в течение первых двух дней главной целью были железные дороги. Несмотря на присутствие в воздухе МИГ-15, которые несколько раз вступали в схватки с «Си-Фью-

ри», «Файрфлай» наносил удары по объектам на территории Северной Кореи вплоть до 19 августа, когда «Оушен» вернулся в Японию.

Следующее патрулирование, продолжавшееся с 27 августа по 5 сентября, было относительно спокойным, так как истребители противника в небе не появлялись. 825-я эскадрилья понесла потерю в первый день - самолет лейтенанта В.Джекоба и рядового К.Хеншоу был подбит при атаке радиолокационной станции и совершил вынужденную посадку на остров Чходо. Помимо обычных бомбардировок «Файрфлай» 30 августа прикрывали рейд командос.

Когда 802-я и 825-я эскадрильи 14 сентября вновь вернулись в район боевых действий, «Файрфлай» главным образом атаковали, используя ракеты, позиции артиллерии, скопления техники и железнодорожные станции. Патрулирование закончилось 24 сентября и «Оушен» отправился в Куре, возвратившись к берегам Кореи лишь 2 октября. В течение 11-дневного патрулирования 825-я эскадрилья занималась своей привычной работой - наносила удары по позициям противника и его коммуникациям и вела фоторазведку.

Десятый и последний поход к берегам Кореи начался 24 октября - в этот день самолеты уничтожили несколько сампанов в районе Пусана. В дальнейшем патрулирование проходило как и предыдущие. «Файрфлай» корректировал огонь корабельной артиллерии, атаковали вражеские войска, позиции артиллерии. Электростанции и оказывали поддержку своим силам. В последний день, 30 октября. Произошел досадный случай: на многих самолетах из-за загрязнения топлива отказали моторы, и в воздух удалось поднять лишь три «Файрфлая».

Завершив участие в кампании, «Оушен» взял курс на Сасебо, а затем отправился в Гонконг, где встретился с пришедшим ему на смену авианосцем «Глори». Последний действовал в Средиземном море, а затем, взяв на борт «Файрфлай» FR.5 821-й эскадрильи и «Си-Фьюри» 801-й, направился на Дальний Восток с Мальты 9 октября 1952 года - это был его третий поход в Корею. С «Файрфлаев» сняли радар ASH, установив вместо него топливный бак для увеличения дальности полета. В некоторые боевые вылеты самолеты отправлялись лишь с пилотом на борту.

Ранним утром 12 ноября «Глори» подошел к западному побережью Кореи. «Файрфлай» 821-й эскадрильи продолжали атаковать объекты инфраструктуры и транспортные коммуникации противника. 18 ноября при атаке электростанции был подбит самолет лейтенанта Д.Ф.Робинсона, который был вынужден совершить аварийную посадку. Вскоре спасательный вертолет вывез пилота к своим. На следующий день «Файрфлай» отправились на охоту на рассвете и уничтожили четыре мотодрезины и два грузовика. Когда они вернулись, авианосец пошел в Сасебо.



«Файрфлай» WJ215 был первым прототипом AS.7. Он был сделан на базе планера AS.6 и имел старое хвостовое оперение, которое не обеспечивало боковой устойчивости, нарушившейся после введения носового радиатора.

Следующее патрулирование, продолжавшееся с 29 ноября по 6 декабря, было похоже на многие предыдущие, но не для лейтенанта Дж.Г.Маршалла. При атаке войск противника в районе Хэджу, 6 декабря, его «Файрфлай» пострадал от огня зенитной артиллерии и сел на воду, не долетев 20 миль до авианосца. К счастью, пилота спас вертолет «Дрэгонфлай».

После отдыха и пополнения припасов в Куре, авианосец снова вышел в море 17 декабря. 821-я эскадрилья в основном «работала» по транспортным коммуникациям противника, а также занималась целеуказанием. 20 декабря, когда лейтенант П.Г.Фогден атаковал джонку, в правой консоли крыла его самолета произошел взрыв и «Файрфлай» рухнул в море, унеся с собой пилота. По всей видимости эта катастрофа произошла из-за дефекта в боеприпасах, поэтому было решено использовать пушки самолета только для самообороны. 821-я эскадрилья занялась бомбометанием с пикирования, атакуя в основном железные дороги. 25 декабря она снова потеряла самолет - «Файрфлай» лейтенанта Р.Е.Баррета был подбит при выходе из атаки. На следующий день патрулирование закончилось, в его ходе 821-я эскадрилья понесла самые тяжелые потери - два пилота и два самолета (ещё одна машина была потеряна с экипажем в катастрофе 15 декабря).

«Глори» взял курс на Ивануки, где принял на борт запасные самолеты и выгрузил подозрительные боеприпасы. Авианосец

снова патрулировал у берегов Кореи с 5 по 11 января 1953 года. 6 января при атаке грузовиков был подбит самолет, пилотируемый лейтенантом В.Р.Хитоном, посадившим его недалеко от берега. Пилот был вывезен американским армейским вертолетом. «Глори» оставался на якоре в Куре до 19 января, когда отправился в пятое патрулирование, продолжавшееся до 28 января. Самолеты наносили удары по войскам и позициям артиллерии в прибрежных районах и рыскали вдоль дорог в поисках транспорта противника.

Следующий выход в море продолжался с 6 по 15 февраля 1953 года. Помимо обычных ударов по скоплениям живой силы и техники противника, 821-я эскадрилья ежедневно поднимала в воздух «Файрфлай», вооруженный двумя глубинными бомбами. Он занимался поиском северокорейских подводных лодок, которые, как предполагалось, действовали в Желтом море. Трижды при возвращении самолетов из противолодочного патрулирования происходили аварии при посадке, которые сопровождались списанием техники, но, к счастью, обошлось без человеческих жертв.

В следующий раз «Глори» крейсировал у берегов Кореи с 26 февраля по 6 марта, а до конца апреля ещё трижды выходил на патрулирование. В двух первых патрулях самолеты 821-й эскадрильи наносили удары по скоплениям войск и мостам, но плохая погода с плотным туманом препятствовала действиям авиации. В десятом патруле, в конце апреля, прекратили наносить удары по дорогам, по-

скольку шел обмен военнопленными, перевозившимися преимущественно автомобильным транспортом.

Последнее патрулирование началось 5 мая. Шли переговоры о перемирии и были запрещены атаки хорошо защищенных целей и наложен ещё ряд ограничений на действия авиации. Тем не менее, 10 мая при атаке войск противника огнем стрелкового оружия был сбит «Файрфлай» лейтенанта В.Р.Шерлока. Командир 821-й эскадрильи подполковник Дж.Р.Гарднер повел свое подразделение в последний боевой вылет в небе Кореи 14 мая. Три дня спустя «Глори» пришел в Сасебо, где его уже ждал пришедший на смену «Оушен». Затем авианосец направился на родину; по пути в Великобританию, 25 мая, 821-я эскадрилья была расформирована.

«Оушен» начал боевые действия в мае 1953 года. В его авиагруппу входили «Си Фьюри» 807-й эскадрильи и «Файрфлай» FR.5 810-й, оба подразделения уже бывали в Корее на борту авианосца «Тезеус». После некоторых задержек по причине плохой погоды полеты начались 23 мая. Атаки на транспортные коммуникации и позиции артиллерии продолжались до 30 мая.

После пополнения припасов в Японии, во время которого была отпразднована коронация королевы, «Оушен» вернулся к корейским берегам 9 июня. Самолеты оказывали непосредственную поддержку войскам ООН при отражении крупного наступления китайцев, которые, очевидно, пытались обеспечить себе благоприятные позиции при заключении перемирия. «Файрфлай» также обеспечивали воздушное прикрытие при эвакуации войск с острова к северу от устья Ханьшуй. Авианосец вернулся в Японию 17 июня.

25 июня «Оушен» вышел из Куре в третье патрулирование. Авиация снова занималась непосредственной поддержкой войск. 29 июня 810-я эскадрилья не досчиталась одного «Файрфлая», сбитого огнем с земли. Его пилот, лейтенант Б.В.Бекон, был спасен американским вертолетом. 5 июля авианосец взял курс на Сасебо.

Следующее патрулирование, продолжавшееся с 15 по 25 июля, было последним



Вторым прототипом «Файрфлая» AS.7 был WJ216. Вертикальное оперение было увеличено и, в отличие от всех «Файрфлаев» предыдущих модификаций, хвостовое колесо было неубирающимся.

Так как «Файрфлай» AS.7 не подходил для эксплуатации на палубе, его использовали в Школах Наблюдателей, поскольку в задней кабине можно было разместить двух курсантов. «Файрфлай» T.7 WJ202 поступил в 796-ю эскадрилью в Калдрозе.



в ходе боевых действий. Три «Файрфлая», специально оснащенных радаром APX-6, были 16 июля выгружены в Кимпо по просьбе американских ВВС. Эта группа должна была бороться с ночными налетами северокорейских бипланов По-2, набеги которых сильно беспокоили американцев. Был выполнен 31 ночной вылет, в ходе которых из них велось преследование, но ни одного перехвата не было. Затем было объявлено перемирие и эти три «Файрфлая» вели патрулирование установленной границы. Наконец, 10 августа они вернулись в свою 810-ю эскадрилью.

Тем временем «Оушен» возобновил боевые действия 16 июля. Из-за отказа катапульты для взлета самолетов использовались ускорители RATO. К сожалению, из-за отказа этих ускорителей был потерян один «Файрфлай» вместе с экипажем - лейтенантами А.Д.Эвансом и К.М.Томасом. До конца патрулирования самолеты оказывали поддержку войскам, а также бомбили позиции войск противника и дороги. Авианосец отправился в Японию 23 июля.

Пока «Оушен» находился в Куре, 27 июля 1953 года было подписано перемирие. Хотя авианосец оставался в этом районе ещё в течение трех месяцев, его самолеты занимались лишь патрулированием. Завершив свое дежурство, авианосец вернулся в Великобританию в декабре 1953 года. 810-я эскадрилья была официально расформирована 17 декабря 1953 года, когда «Оушен» пришел в Плимут. В Корею его сменил австралийский авианосец «Сидней», который в течение шести месяцев вел свое дежурство.

Добровольческий резерв

Когда было сформировано воздушное подразделение Добровольческого резерва королевского ВМФ (Air Branch of the Royal Navy Volunteer Reserve), «Файрфлай» был выбран в качестве стандартного самолета для оснащения противолодочных эскадрилий. Одним из первых подразделений, получивших эти самолеты, стала сформированная 15 августа 1947 года 1830-я эскадрилья. Хотя другие эскадрильи RNVR были специализированными - истребительными

или противолодочными - 1830-я эскадрилья, базировавшаяся в Эбботсвиче, использовала смешанную авиагруппу из трех «Сифайров» и трех «Файрфлаев». Только через семь месяцев после создания 1830-ю эскадрилью переключили на решение противолодочных задач и она сдала свои «Сифайры». Численность авиагруппы к этому времени возросла до 15 «Файрфлаев». Хотя «Файрфлай» FR.I, несмотря на их радар ASH, плохо подходил для борьбы с подводными лодками, они оставались на вооружении даже после октября 1951 года, когда на вооружение 1830-й эскадрильи поступили «Файрфлай» AS.6. Лишь в ноябре 1955 года на смену «Файрфлаям» пришли «Эвенджерс».

С 1949 года эскадрильи RNVR каждое лето проводили две недели либо на борту авианосца, либо занимались интенсивными тренировками на базах в Иглинтоне, Калдрозе или Хал Фаре. С 27 августа по 10 сентября 1949 года 1830-я эскадрилья базировалась на авианосце «Вендженс». В следующем году она провела «отпуск» в Хал Фаре, а в 1951 году перелетела на палубу «Фьюри». Это было последним базированием на палубе, последующие ежегодные сборы проводились на береговых базах.

В начале 50-х годов из-за советской подводной угрозы было сформировано ещё пять

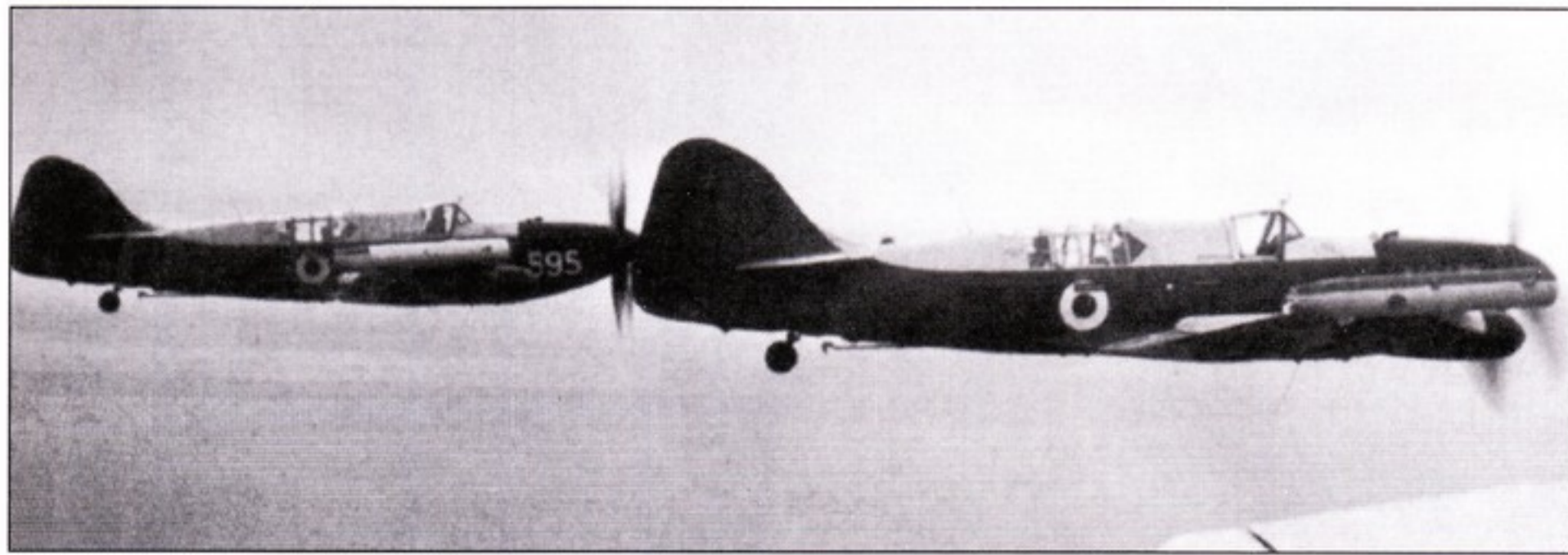
противолодочных эскадрилий RNVR, получивших 1840-е номера. 14 апреля 1951 года в Калхеме была сформирована 1840-я эскадрилья. Первоначально она была вооружена «Файрфлаями» FR.4, но после 30 июня, когда подразделение перебросили в Форд, их в течение месяца заменили на «Файрфлай» AS.6. Летом 1952 года 1840-я эскадрилья провела две недели на борту авианосца «Триумф», а два года спустя - ещё две недели на борту «Илластриеса». В феврале 1956 года в Форд прибыли первые «Ганнеты», которые в течение трех последующих месяцев сменили «Файрфлай».

Вторая противолодочная эскадрилья, 1841-я, была сформирована в Стреттоне 18 августа 1952 года. Хотя в качестве стандартного оснащения противолодочных частей RNVR должны были использоваться «Файрфлай» AS.6, этих самолетов не хватало и на протяжении двух лет 1841-я эскадрилья была вынуждена летать на устаревших «Файрфлаях» FR.I. Первые AS.6 поступили в марте 1955 года, но к этому времени им на смену уже шли «Эвенджерс». Переоснащение на американские машины было завершено в декабре 1955 года.

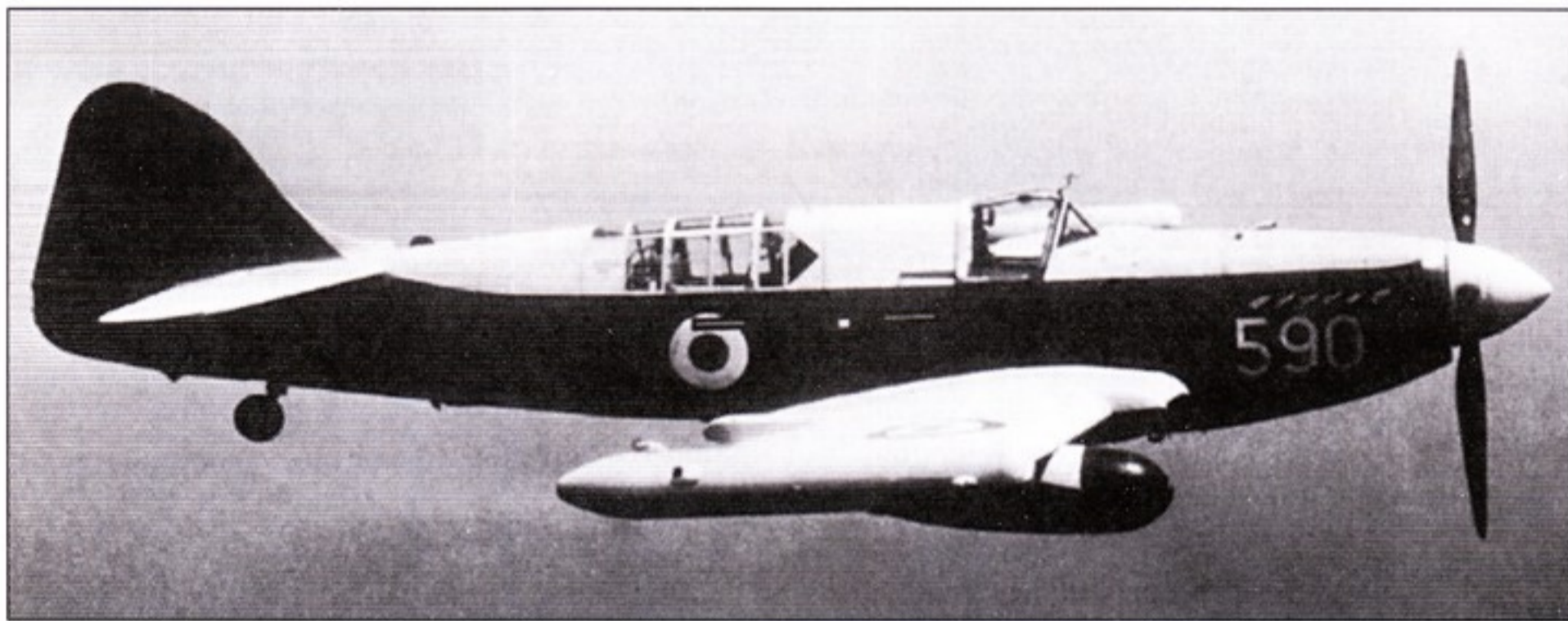
Двумя последними противолодочными подразделениями RNVR стали эскадрильи 1830А и 1840А, сформированные 1 октября



Два «Файрфлая» U.9 эскадрильи 728В, Хал Фар, Мальта. «591» - это WB257, первый из U.9, конверсированных Фэйри в 1955-56 годах. Он был сбит ракетой около Мальты 25 мая 1960 года. С законцовок обоих самолетов сняты контейнеры с камерами. Подкрыльевые баки красного цвета, за исключением небольшой желтой области под передней кромкой крыла. Верхние поверхности белого цвета, как и бортовые номера. У «591» кок винта желтый, а у «596» - белый.



Беспилотный полет «Файрфлая» U.9 «590» (на переднем плане), управление осуществляется с летящего рядом «595». Обе машины из состава эскадрильи 728В, снимок сделан около Мальты 8 июля 1958 года. U.9 оснащались более длинным посадочным крюком, позаимствованным у истребителя Хаукер «Си Хок». Дело в том, что посадка беспилотной машины производилась не на три точки, а сначала касались земли основными колесами, а затем самолет опускал хвост. Длинный крюк повышал вероятность захвата тормозного троса.



Еще одна фотография беспилотного «Файрфлая» U.9 VT487 «590» сделанная в тот же день. VT487 был передан FAA в сентябре 1948 года, где он попал в 737-ю эскадрилью. В 1952-53 годах машина воевала в Корее в составе 821-й и 810-й эскадрилий. После возвращения в Англию самолет снова служил в 737-й эскадрилье, пока Фэйри в 1956-57 годах не конвертировала его в мишень. Самолет вошел в состав эскадрильи 728В 3 февраля 1958 года.

1952 года. Фактически они были созданы путем передачи половины экипажей из 1830-й и 1840-й эскадрилий, при сохранении общих самолетов. 28 марта 1953 года новые эскадрильи перенумеровали в 1842-ю и 1843-ю. Поскольку самолеты были общими, то 1830-я и 1843-я эскадрильи тренировались по выходным через неделю в Донибристле, а 1840-я и 1842-я эскадрильи делали то же самое в Форде. Летние сборы экипажи проводили вместе.

1844-я эскадрилья была сформирована в Бремкоте 15 февраля 1954 года. Ожидая прибытия «Файрфлаев» AS.6 (они поступили лишь в декабре 1955 года), эта эскадрилья летала на «Файрфлаях» FR.5. Два раза, в сентябре 1954 года и в августе 1955 года, подразделение проходило ежегодное развертывание в Хал Фаре. Через три месяца после поступления «Файрфлаев» AS.6, в марте 1956 года, 1844-я эскадрилья была перевооружена на «Эвенджер».

В 1952 году RNVR был реорганизован по территориальному признаку. 1830-я и 1843-я эскадрильи перешли под контроль Шотландского Авиационного Дивизиона, 1840-я 1842-я эскадрильи в Форде - под контроль Авиационного Дивизиона Канала, а 1841-я эскадрилья в Стреттоне стала основой Северного Авиационного Дивизиона. Южный Авиационный Дивизион имел в своем составе лишь истребительные эскадрильи.

«Файрфлай» МК.7

В конце 40-х годов стало ясно, что Фэйри «Ганнет», который должен был заменить «Файрфлай» AS.5 и AS.6, поступит на вооружение гораздо позже, чем предполагалось. Немедленно были предприняты меры по «омоложению» «Файрфлая» и Фэйри предложила этот вариант Адмиралтейству. Королевский флот согласился с предложением фирмы и разрешил Фэйри разработать «Файрфлай» AS.7. Последовавший заказ позволил, помимо всего прочего, загрузить простаивавшую сборочную линию в Хилтон Чепел.

«Файрфлай» AS.7 во многом отличался от AS.6. Одним из самых очевидных различий был увеличенный выпуклый задний фонарь, под которым теперь размещалось два оператора РЛС. Несмотря на то, что радар был такой же, как на AS.5 и AS.6, дополнительное оборудование требовало присутствия третьего члена экипажа. Позднее вместо РЛС ASH установили радар ASV 19А, что потребовало увеличить размеры гондолы на крыле. «Файрфлай» AS.7 мог действовать как днем, так и ночью и нес большое количество радио- и радиолокационного оборудования, подобного разрабатываемому для «Ганнета».

Увеличившийся вес потребовал установки нового мотора «Гриффон» Mk.59, ко-

торый при впрыске водо-метаноловой смеси развивал взлетную мощность 2455 л.с. Потребовалось также увеличить воздухозаборник двигателя. От радиаторов в передней кромке крыла отказались, заменив их «подбородком», как на первых моделях «Файрфлая», но увеличенного размера. Изменили форму крыла в плане, его размах и площадь возросли, чтобы компенсировать увеличившийся вес, увеличился и размах элеронов. Усилили основные опоры шасси. В отличие от предыдущих моделей хвостовое колесо на AS.7 было неубирающимся. Пушки не устанавливались. Самолет мог нести гидроакустические буи.

Прототип переделали из планера Mk.I, MB757, пристыковав к нему хвостовое оперение от Mk.4. По сути это был макет, поскольку реальное оборудование на нем не устанавливалось, а задний фонарь был «пустышкой». Первый настоящий «Файрфлай» AS.7, WJ 215, впервые поднялся в воздух 22 мая 1951 года в Уайт Уолтхеме. Он служил только для испытаний, как и вторая опытная машина. Оба самолета были получены путем переделки планера AS.6. Летные испытания WJ 215 показали, что более длинная носовая часть фюзеляжа с увеличенным радиатором создает дестабилизирующий момент. Чтобы улучшить устойчивость, вертикальное оперение перепроектировали, увеличив его высоту, вводя роговую компенсацию руля и используя увеличенный триммер. Новое оперение установили на второй прототип WJ 216. Несмотря на установку модернизированного оперения, МК.7 продолжал страдать от недостаточной продольной и поперечной устойчивости. Кроме того удлиненная носовая часть ухудшала обзор впереди, что делало посадку на палубу затруднительной.

Эти недостатки привели к тому, что количество заказанных самолетов было уменьшено. Первоначально было заказано 337 «Файрфлаев» AS.7, но лишь небольшое количество этих машин было выпущено в Хитон Чепел во второй половине 1951 года. В марте 1953 года США поставили англичанам достаточное количество «Эвенджер» ТВМ-3Е, которые фактически заполнили промежуток перед принятием на вооружение флотом «Ганнетов». «Эвенджер» были поставлены в рамках Программы оборонной взаимопомощи (Mutual Defence Aid Program) и поставили крест на дальнейшей судьбе AS.7.

Планы по выпуску «Файрфлаев» AS.7 были пересмотрены. Постройку 152 самолетов отменили, а оставшиеся планеры переделали в учебные «Файрфлай» Т.7. Предполагалось использовать их для обучения операторов РЛС, причем только на береговых базах. Поэтому тормозной крюк был снят. Последний 151-й «Файрфлай» Т.7 был поставлен в декабре 1953 года.

Первой получила «Файрфлай» Т.7 719-я эскадрилья в Иглинтоне, которая занималась обучением экипажей противолодочников. Самолеты эксплуатировались в ней с марта 1953 года до июня 1956 года. В апре-

ле 1953 года Школа наблюдателей в Калдрозе, состоявшая из 750-й и 796-й эскадрилий, стала менять на Т.7 свои «Барракуды» TR.3 и «Файрфлай» AS.5/6. Все Т.7 Школы наблюдателей в марте 1955 года были собраны в 796-й эскадрилье и оставались там до декабря 1957 года, когда им на смену пришли «Ганнеты». В феврале 1955 года 765-я эскадрилья получила «Файрфлай» Т.7 в дополнение к своим Т.2. Последним подразделением стала 1840-я эскадрилья RNVR, которая в течение короткого периода в 1956 году использовала «Файрфлай» Т.7, чтобы облегчить переход операторов на «Ганнеты».

Буксировщики мишеней

Первыми в буксировщики мишеней для FAA были переоборудованы «Файрфлай» FR.4, получившие новое обозначение TT.4. Фэйри переделала их по схеме, аналогичной шведским TT.1. Буксировщики TT.4 получили лебедку M.L. тип G под центральной частью фюзеляжа, которая приводилась в действие ветряком. С самолета сняли вооружение, а в кабине установили механизм управления лебедкой. Такой же комплект был установлен на несколько «Файрфлаев» AS.5, известных как TT.5. Точное число модифицированных FR.4 и AS.5 неизвестно, но флот первоначально заказал 28 TT.4.

Первые «Файрфлай» TT.4 поступили в 771-ю эскадрилью (Fleet Requirements Unit, FRU) в Ли-он-Солент в ноябре 1951 года. По крайней мере один TT.5 был получен в июне 1952 года. Три месяца спустя подразделение перебросили в Форд. 17 августа 1955 года путем слияния 771-й и 703-й эскадрилий была сформирована 700-я эскадрилья (Trials and Requirements Unit). Она продолжала использовать девять «Файрфлаев» TT.4 вплоть до февраля 1957 года, когда эти машины передали гражданскому оператору Airwork FRU.

Беспилотные мишени

В начале 50-х годов в связи с разработкой управляемых ракет возникла потребность в беспилотных мишенях. Эти машины должны были использоваться для отработки систем наведения ракет. Как раз в это время «Файрфлай» стали сниматься с вооружения боевых подразделений; кроме того появилось некоторое количество «лишних» МК.7. Решили, что «Файрфлай» хорошо подходит на роль беспилотной мишени с высокими летными характеристиками.

Работы по переделке шести «Файрфлаев» Т.7 в беспилотный вариант U.8 начались в 1952 году. Буква «U» в обозначении указывала на беспилотный (unmanned) аппарат. Модификация состояла в установке на самолет аппаратуры радиуправления, позволяющей машине летать без экипажа. Впрочем оставили возможность управлять самолетом вручную. Внешне «Файрфлай» U.8 отличался от Т.7 наличием тормозного крюка и контейнерами на законцовках крыла, в



«Файрфлай» Firefly AS.6 WD884 («266») ВМС Австралии демонстрирует как австралийцы наносили бортовые коды на свои машины в последний период их эксплуатации. Вслед за англичанами ВМС Австралии отказались от триколора на киле. Над выхлопными патрубками установлены щитки, а на борту, чуть ниже ветрового стекла, нанесены имена членов экипажа.



Два «Файрфлая» TT.6, WJ109 («907/NW») и WB518 («903/NW»), из австралийской 851-й эскадрильи готовятся к возвращению с аэродрома Бэнкстаун на свою базу в Новра. Буксировщики мишеней были покрашены в серебристый цвет с черными и желтыми полосами на нижних поверхностях и коках винтов. К этому времени на австралийских кокардах появилось изображение кенгуру. Код «NW» на киле указывает принадлежность машин базе Новра.

которых размещались камеры для записи результатов испытаний. Тормозной крюк требовался, чтобы останавливать самолет после беспилотного полета.

Первый «Файрфлай» U.8, WM 810, поднялся в воздух в Рингуэе 30 декабря 1950 года. В дополнение к шести первым машинам, Фэйри получила заказ на переделку ещё 34 самолетов в беспилотные мишени. Первые два из них были переделаны на сборочной линии из незаконченных Т.7. Это были последние построенные «Файрфлай» (вторая «крайняя» машина была поставлена заказчику 20 апреля 1956 года). Интенсификация темпов создания управляемых ракет требовала увеличения количества беспилотных мишеней, в которые были переделаны ещё 40 «Файрфлаев» МК.5. Самолеты этой партии получили обозначение U.9. На них было установлено такое же оборудование, как и на U.8. Первый полет U.9 состоялся 13 декабря 1956 года.

Королевский Авиационный институт (Royal Aircraft Establishment, RAE) использовал несколько беспилотных «Файрфлаев» на полигоне Эберпорт, протянувшимся над водами залива Кардиган, недалеко от берегов Уэльса. Самолеты летали с аэродрома

RAE Аленбедр и участвовали в испытаниях ракеты класса воздух-воздух «Файрстрик». Первый «Файрфлай» U.8 был сбит 29 сентября 1955 года «Файрстриком», пущенным с «Венома».

Другие «Файрфлай» U.8/9 поступали в эскадрилью 728В с 13 января 1958 года. Это подразделение беспилотных мишеней использовалось при отработке и испытаниях ракет «Сислаг» средней дальности класса земля-воздух. Эскадрилья была сформирована в Стреттоне, а в феврале 1958 года её перевели в Хал Фар на Мальту. После ознакомления с техникой пилотирования радиоуправляемых самолетов, первый беспилотный полет был выполнен 8 июля 1958 года. Самолет пролетел над судном «Гедл Нес», предназначенным для испытания управляемого оружия, которое выпустило по нему ракету «Сислаг» без боевой части. К сожалению, при посадке самолет скользнул на левое крыло и снес стойки шасси. Вообще посадка была самым критичным участком полета для радиоуправляемых машин, и несколько беспилотных «Файрфлаев» было потеряно при похожих обстоятельствах.

Программа испытаний растянулась на три года. За это время к «Файрфлаям» при-



«Файрфлай» FR.1 Императорских ВВС Эфиопии в двухцветном камуфляже (Light Stone and Brown) и красными коками винтов.



Канадский «Файрфлай» AS.5 VH135 «BD-K» имел такую же окраску, как и британские машины (Extra Dark Sea Gray на верхних поверхностях и Sky на нижних) и отличался лишь меньшей по размерам кокардой с изображением кленового листа.

соединились в июле 1959 года беспилотные «Метеоры», а в мае 1961 года - «Канберры». Помимо программы «Сислаг», «Файрфлай» U.8/9 использовались при испытаниях ракеты «Файрстрик» - несколько пусков было проведено с «Си Веномов» 893-й эскадрильи, которая базировалась на авианосце «Викториес», в ноябре и декабре 1958 года. Поскольку «Файрстрики» имели инфракрасную головку самонаведения, то в хвостовой части контейнеров с камерами пришлось установить мощные лампы. «Файрфлай» эскадрильи 728В также использовались в качестве мишеней для зенитной артиллерии, особенно за несколько месяцев до расформирования части, чтобы не везти машины обратно в Великобританию. Последний беспилотный «Файрфлай» FAA поднялся в воздух 29 ноября 1961 года и был сбит зенитчиками «Дачисс». Эскадрилья 728В была расформирована 2 декабря 1961 года.

Канадские «Файрфлай»

19 декабря 1945 года правительство Канады дало добро на формирование военно-воздушного флота. Из Великобритании был получен авианосец «Уорриор», официальная передача которого состоялась 24 января 1946 года. В тот же день две канадские эскадрильи были переданы из состава FAA Королевским ВМС Канады (Royal Canadian Navy, RCN). Наряду с «Сифайрами» Mk.XY 803-й эскадрильи, канадцам досталось двенадцать «Файрфлаев» FR.I 825-й эскадрильи. Это подразделение базировалось в Берскау и, после того, как в ноябре 1945 года получило новые «Файрфлай», занималось переподготовкой. 28 февраля 825-ю эскад-

рилью перебросили в Ли-он-Солент, где она стала готовиться к отбытию в Канаду. Первые посадки на палубу авианосца были выполнены 17 марта и «Уорриор» приступил к приему на борт припасов и топлива

Обе эскадрильи перебазировались на авианосец 23 марта 1946 года и корабль взял курс на Канаду. По прибытии самолеты базировались на аэродроме канадских ВВС в Дартмаус, а с февраля 1948 года в Шируотере. Обучение экипажей завершилось, и в июле авианосец прошел квалификационные испытания, готовясь к первому боевому походу, который начался 5 ноября 1946 года. Семнадцать «Файрфлаев» 825-й эскадрильи присоединились к «Уорриору», отправившемуся в путешествие вокруг североамериканского континента с проходом через Панамский канал. Прибыв к западному побережью Канады 15 декабря, «Файрфлай» перелетели на берег, на базу канадских ВВС Патрисия Бей. 13 февраля 1947 года она пустилась в обратный путь на «Уорриоре», прибыв в Галифакс 27 марта.

В апреле 1947 года 825-я эскадрилья снова оказалась на борту авианосца, где начала отрабатывать ночные полеты. Шесть самолетов сначала отправились на аэродром на Бермудах, где оттачивали технику посадки на имитаторе палубы авианосца. Машины доработали - установили пламягасители, чтобы избежать ослепления пилотов ночью. В конце апреля приступили к ночным полетам с авианосца. В ходе ночных посадок было несколько мелких аварий, но обошлось без жертв, ни один самолет не был потерян. Когда «Уорриор» вернулся в Галифакс 14 мая, одиннадцать «Файрфлаев» уже находились на своей базе в Дартмаусе, перелетев туда прямо с палубы.

15 мая 1947 года была введена система Авианосных авиационных групп (Carrier Air Group, CAG). 803-я и 825-я эскадрильи сформировали 19-ю CAG, а новые 883-я и 826-я эскадрильи составили 18-ю CAG. 19-я CAG передала свои «Сифайры» F.XY и «Файрфлай» FR.I 18-й CAG. Таким образом старые FR.I оказались на вооружении 826-й эскадрильи. 17 июня была потеряна первая машина - «Файрфлай» рухнул в море, унеся жизни лейтенантов Лемона и Гейлбрейса.

В августе персонал 19-й CAG погрузился на «Уорриор», который отправился в Великобританию, чтобы перевооружиться на истребители Хаукер «Си Фьори» и «Файрфлай» FR.4. 825-я эскадрилья первой в мире получила на вооружение Mk.4 - англичане пошли на этот шаг, чтобы предотвратить закупку самолетов в США. После получения новых машин и переподготовки, проводившейся в Иглинтоне, 19-я CAG погрузилась 22 мая 1948 года на авианосец «Магнифишент», который был передан в апреле в аренду канадцам, и отправилась на родину, куда она прибыла 1 июня.

Тем временем, самолеты 18-й CAG отрабатывали удары по реальной цели трофейной немецкой субмарине. Программу учений пришлось сильно сократить, так как при первой же атаке 21 октября «Файрфлай» отправили U-190 на дно. В ноябре 1947 года авиагруппа вышла в море на борту «Уорриора» для проведения учений. Это был её последний поход на этом авианосце, так как корабль вернули англичанам. В середине августа 1948 года 18-я CAG перелетела из Дартмауса в Объединенную Воздушную школу (Joint Air School) в Риверсе, где в течение двух месяцев отрабатывала взаимодействие с подразделениями ВВС и армейскими частями.

Также в августе 1948 года 19-я CAG провела первые полеты с палубы «Магнифишента». 803-я и 825-я эскадрильи вернулись на авианосец в сентябре, но полеты пришлось прекратить после того, как два самолета были потеряны, а ещё несколько имели серьезные проблемы с двигателем. Причиной этих неполадок явилось попадание морской воды в корабельные цистерны с авиационным топливом.

В ноябре 1948 года организация авиагрупп претерпела существенные изменения, поскольку Канада решила специализировать свои ВМС на противолодочных операциях. 18-я CAG стала противолодочной, в её состав вошли 825-я эскадрилья, летавшая на «Файрфлаях» FR.4, и 826-я - на FR.I. Все истребители свели в 19-ю CAG. Поставленные задачи требовали соответствующих самолетов. Пока не поступили «Эвенджеры», Канада решила обменять свои «Файрфлай» FR.4 на противолодочные модификации. Поэтому в феврале 1949 года 825-я эскадрилья отправилась в Англию, где поменяла свои FR.4 на одиннадцать AS.5. Экипажи также прошли курсы противолодочников в Лондон-дерри. «Магнифишент» с новыми самолетами на борту вернулся 25 февраля 1949 года в Канаду.

Авианосец снова вышел в море 5 марта, теперь на его борту были истребители 19-й СAG и шесть «Файрфлаев» FR.1 826-й эскадрильи. Были проведены учения в районе Ямайки, в ходе которых один из «Файрфлаев» упал в море. «Магнифишент» затем посетил американскую базу на Кубе. Некоторое время он действовал в районе Бермудских островов, затем вернулся в Канаду. Самолеты полетели прямо на берег, когда корабль находился ещё в 225 милях от порта.

В следующий поход, запланированный на май 1949 года, «Магнифишент» отправился с обеими противолодочными эскадрильями на борту. Дебют «Файрфлаев» AS.5 не состоялся, так как 4 июня авианосец сел на мель в Порт Маутоне и требовался осмотр корпуса на наличие повреждений. Все самолеты вернулись в Шируотер. В связи с тем, что авианосец вышел из строя на несколько месяцев, в программу подготовки 18-й СAG внесли изменения. 7 июля её самолеты перелетели на авиабазу авиации флота США Консент Пойнт, где экипажи обучались американским методам. Однако, «Файрфлаи» плохо подходили для американской техники посадки на палубу, которая требовала большой вертикальной скорости, что вело к поломкам шасси и деформации конструкции. Эскадрилья вернулась 24 сентября домой.

К октябрю был отремонтирован «Магнифишент» и 17 ноября возобновились полеты с его палубы. 13 января 1950 года обе противолодочные эскадрильи перелетели на корабль и отправились в поход к Бермудским островам, который завершился 2 февраля. Уже 13 февраля 825-я и 826-я эскадрильи вернулись на авианосец, отправившийся в Карибское море. К сожалению, 18 февраля «Файрфлай» 826-й эскадрильи, пилотируемый лейтенантом Пивером. Потерпел аварию на взлете и рухнул в море, спастись удалось лишь наблюдателю. Во время похода «Магнифишент» посетил Кубу, затем участвовал в совместных учениях с американским флотом и вернулся в Галифакс 14 апреля.

Пока 826-я эскадрилья готовилась к перевооружению на «Эвенджерс», 825-я эскадрилья 22 августа погрузилась на «Магнифишент» вместе с «Си Фьюри» 19-й СAG. Они посетили несколько стран, входящих в НАТО, и провели в Северном море совместные учения с австралийским авианосцем «Сидней». Затем корабль взял курс на Бурмуды и пришел на базу 25 ноября. Между тем, 826-я эскадрилья списала свои старые «Файрфлаи» FR.1 и в сентябре полностью перевооружилась на «Эвенджерс» ТВМ-3Е.

Система авиагрупп снова претерпела изменения 15 января 1951 года. 826-я эскадрилья вместе с 803-й, вооруженной «Си Фьюри», составили часть 19-й воздушной группы поддержки (Support Air Group) и должны были базироваться на берегу. 1 мая были введены ещё изменения: 825-я эскадрилья получила новый номер - 880 и вместе с 870-й эскадрилей (бывшая 803-я) вошла в состав 31-й воздушной группы поддержки. В ноябре 1951 года «Файрфлаи» AS.5 были сняты с воору-



«Файрфлай» FR.1 «617» ВВС Эфиопии в Асмаре, после снятия с вооружения. Это один из девяти FR.1 купленных у ВМС Канады, маркировки которых сохранились невзирая на то, что самолет более 20 лет простоял под палящим солнцем.



Три «Файрфлая» FR.1 Королевских ВМС Нидерландов (MLD) ведут огонь ракетами по позициям партизан в голландской Ост-Индии. К этому времени опознавательные знаки в виде оранжевых треугольников голландцы сменили на кокарду с оранжевым кругом внутри, вокруг которой располагались три сектора красного, белого и голубого цвета.

жения авиации RCN, поскольку дополнительно были закуплены «Эвенджерс», которые поступили в 880-ю эскадрилью

«Файрфлаи» в Австралии

Второй страной Британского содружества, купившей «Файрфлаи» стала Австралия. В 1947 году она решила создать авиацию ВМС и получила из Англии два авианосца. Первый из них (бывший «Террибл») получил имя «Сидней». Второй корабль (бывший «Маджестик») прошел серьезную модернизацию: он получил угловую полетную палубу, паровую катапульту, большие палубные самолетоподъемники и оптическую (зеркальную) систему посадки. В состав австралийского флота он вошел лишь 28 октября 1955 года под названием «Мельбурн». Между тем, Австралия заказала «Файрфлаи» и «Си Фьюри», чтобы сформировать три авиагруппы, базой для которых была выбрана Новра.

Местом рождения австралийской морской авиации стала английская авиабаза Иглингтон, где 28 августа 1948 года была сформирована 20-я СAG. В её состав входили 805-я и 816-я эскадрильи, вооруженные «Си Фьюри» и «Файрфлаями» FR.4, пилоты ко-

торых были официально переданы Австралии 27 октября 1948 года. После завершения обучения оба подразделения 12 апреля 1949 года погрузились на «Сидней» вместе со своими самолетами: двумя «Файрфлаями» FR.4 (учебные пособия), 24 «Файрфлаями» FR.5 и 27 «Си Фьюри». В 1949-50 годах Фэйри Авиэйши в Блекстоуне доработало 20 «Файрфлаев» FR.5 до стандарта AS.5, установив противолодочное оборудование и демонтировав пушки.

816-я эскадрилья прибыла в Австралию 25 мая и самолеты были отбуксированы по шоссе в Новра. Эскадрилью приписали к «Сиднею». В июле 1951 года были получены первые «Файрфлаи» AS.6. Летом 1953 года 816-я эскадрилья готовилась к отправке в Корею на борту «Вендженса» вместе с двумя эскадрильями «Си Фьюри». В это время все «Файрфлаи» AS.6 заменили Mk.5. Но поход к берегам Кореи не состоялся и 9 августа самолеты вернулись на берег. Всё же 816-я эскадрилья побывала в Корее, когда «Сидней» с ноября 1953 года по июнь 1954 года находился там в рамках поддержания перемирия. 816-я эскадрилья была расформирована 27 апреля 1955 года.

Второй австралийской авиагруппой стала 21-я СAG, сформированная в анг-



Этот шведский «Файрфлай» ТТ.1 SE-BRA был первым из шестнадцати самолетов, составлявших парк буксировщиков фирмы Svensk Flygtjänst AB. Еще три машины, купленные у Дании были разобраны на запчасти. Небольшой защитный козырек перед задней кабиной был демонтирован в ходе эксплуатации.

лийском Сент Меррине 25 апреля 1950 года, в её состав входили 808-я и 817-я эскадрильи. Эти два подразделения проходили подготовку в Великобритании на представленных англичанами самолетах. В октябре 1951 года 21-я САГ погрузилась на «Сидней» вместе со второй партией предназначенных для Австралии самолетов: двумя «Файрфлаями» AS.5 и тридцатью AS.6. 817-я эскадрилья прибыла в Новра 6 декабря. Она эксплуатировала как «Файрфлай» AS.5, так и AS.6. Впервые её самолеты летали с палубы «Сиднея» в мае 1952 года, а затем она отправилась на нем в Корею. После окончания войны 817-я эскадрилья несколько раз ходила в поход на борту «Сиднея» и три раза в период с осени 1953 года по весну 1954 - на борту «Вендженса». Она была расформирована в один день с 816-й эскадрильей, и позже оба подразделения были реорганизованы и перевооружены «Ганнетами».

«Файрфлай» поставлялись в Австралию в 1952-53 годах на авианосцах «Сидней» и «Вендженс» (последний был взят в аренду в 1952 году) и торговых судах. В конечном итоге австралийцы получили два «Файрфлая» FR.4, 37 AS.5 и 69 AS.6. Эти поставки позволили сформировать 3 августа 1954 года третье подразделение, оснащенное «Файрфлаями» - 851-ю эскадрилью. Она была учебной и базировалась в Новре; в её состав первоначально входило 16 «Файрфлаев» AS.6 и Т.5. Самолеты эскадрильи постоянно базировались на берегу, лишь один раз в марте 1956 года они провели полеты с палубы «Сиднея». 851-я эскадрилья продолжала эксплуатировать «Файрфлай» долгое время после того, как обе противолодочные эскадрильи перевооружили на «Ганнеты». 13 января 1958 года её расформировали.

Поскольку морская авиация Австралии нуждалась в учебных самолетах и буксировщиках мишеней, несколько «Файрфлаев» были переделаны соответствующим образом. Четыре «Файрфлая» AS.5 были переделаны в Т.5 со сдвоенным управлением при помощи поставленных Фэйри модернизационных комплектов, аналогичных использовавшихся при

переделке Т.1 и Т.2. Подобного типа комплекты использовались при переделке двух «Файрфлаев» AS.5 и шести AS.6 в буксировщики мишеней, получивших обозначение ТТ.5 и ТТ.6 соответственно. Учебные машины и буксировщики попали в три вспомогательных эскадрильи - 723-ю, 724-ю и 725-ю. Один «Файрфлай» ТТ.5 попал в 851-ю эскадрилью. Дольше всех эксплуатировала «Файрфлай» в Австралии 724-я эскадрилья - последние такие самолеты были сняты с вооружения в марте 1966 года.

Дания

Летом 1951 года Королевские ВВС Дании (RDAF) заказали два буксировщика мишеней «Файрфлай» ТТ.1, которые Фэйри переделала из машин модификации F.1 Z1842 и Z2020. Они были поставлены заказчику в октябре и ноябре 1951 года и получили новые бортовые номера - 625 и 626 соответственно. Самолеты были целиком покрашены в желтый цвет с черными бортовыми номерами и несли опознавательные знаки ВВС Дании. «Файрфлай» 625 имел низкий ветровой козырек раннего типа.

В 1952 году ВМС Канады в рамках программы военной взаимопомощи передали RDAF четыре «Файрфлая» F.1. Эти самолеты с бортовыми номерами 627 (PP413), 628 (PP457), 629 (PP460) и 630 (MB579) были переделаны в буксировщики мишеней на заводе RDAF в Ваерлозе, с использованием поставленных Фэйри комплектов доработки. Машины были целиком покрашены в желтый цвет. Эти «Файрфлай» использовались для тренировок на артиллерийском полигоне у берегов Ютландии. Три самолета (627, 628 и 629) были списаны из-за аварий, а оставшиеся машины в мае 1955 года были проданы на запчасти шведской фирме Svensk Flygtjänst.

Эфиопия

Императорские ВВС Эфиопии (IEAF) могли бы стать одним из самых крупных иностранных эксплуатантов «Файрфла-

ев», если бы им удалось полностью реализовать свои планы. Фон Розен - швед, командовавший IEAF - сначала пытался приобрести у Великобритании «Спитфайры», но получил отказ. Швеция предложила ему лишние истребители F-51 «Мустанг», но «Файрфлай» показались фон Розену более подходящими для применения в условиях Эфиопии. 30 мая 1950 года Фэйри информировала британский МИД о переговорах с фон Розеном о закупке 35 «Файрфлаев» - швед был согласен сначала получить машины модификации Mk.1, а затем учебные и FR.5. 1 августа 1950 года фон Розен заказал 35 машин для создания ударного крыла, но Адмиралтейство отказалось предоставить такое количество самолетов, особенно когда стало известно, что их предполагается использовать для борьбы с эритрейскими повстанцами.

Император Эфиопии Хайли Селасси, очевидно под давлением фон Розена, предложил Фэйри купить у нее двенадцать новых «Файрфлаев» FR.5 прямо с конвейера. Но Адмиралтейство наложило вето и на эту сделку, поскольку авиация флота сама нуждалась в FR.5 для отправки в Корею.

Наконец, в декабре 1950 года, было достигнуто соглашение о продаже Эфиопии 35 «Файрфлаев» F.1, которые будут поставляться партиями после прохождения ремонта. Первая партия из девяти машин, восьми F.1 (601/MB434, 602/MB476, 604/MB497, 605/MB737, 606/Z2026, 607/Z2100, 608/Z1955 и 609/Z1982) и одного Т.2 (603/MB382), была передана IEAF в 1951 году. Верхние поверхности этих самолетов были окрашены в светлый и темно-коричневый цвета, а низ - в голубой. Коки винтов были красными.

Больше поставок не производилось, поскольку контракт был расторгнут из-за возникших между Эфиопией и Великобританией разногласий. В марте 1954 года IEAF купили 14 «Файрфлаев» у Канады: девять FR.1 (DK535, DK537, DK545, DK560, DK561, DK565, PP402, PP462 и PP467), три Т.1 (DK445, DT975 и MB443) и два Т.2s (MB694 и PP408). Машины поставлялись в окраске RCN с канадскими кокардами, которые позднее заменили на опознавательные знаки эфиопских ВВС. Бортовые номера наносились большими черными цифрами на вертикальном оперении. «Файрфлай» использовались для борьбы с повстанцами на границах с Суданом и Сомали. Ходили слухи о закупках IEAF «Файрфлаев» у голландцев, но достоверных данных об этом нет.

После снятия с вооружения уцелевшие «Файрфлай», многие из которых налетали не более пятисот часов, поставили на хранение в ангаре в Асмаре. Затем их выкатили на открытый воздух, где они простояли более тридцати лет. В середине 1990-х годов четыре самолета были куплены авиационными музеями. Две машины отправились в Южную Африку, одна - в Национальный авиационный музей в Оттаве и еще одна - в авиамузей Шируотер, Новая Шотландия.

Индия

В 1953 году ВМС Индии приобрели у Фэйри пять «Файрфлаев» ТТ.1. Эти самолеты были поставлены в июне-июле 1954 года и несли окраску в виде черных и желтых полос на нижних поверхностях, верх был серебристого цвета, а опознавательные знаки на крыло, фюзеляж и киль. Бортовые номера, INS111 (DK566), INS112 (DK477), INS 113 (PP488), INS 114 (DK479) и INS115(DK552), были черного цвета.

В 1956 году было заказано пять «Файрфлаев» ТТ.4, поставленных в 1958 году. Их окраска была аналогична ТТ.1. Эти машины имели бортовые номера INS 116 (VG964), INS 117 (VG985), INS 118 (TW749), INS119 (VH128) и INS120 (VG980). К началу 1960-х годов возникли проблемы с запчастями и девять самолетов продали на металлолом, оставив один в качестве экспоната для будущего музея. Но ничего не исчезает бесследно - в восстанавливаемом в настоящее время в США «Файрфлае» использованы детали от индийских машин.

Голландские «Файрфлаи»

Во время войны много голландских пилотов бежало в Великобританию, чтобы присоединиться к ВВС или FAA. В июне 1943 года была сформирована голландская 860-я эскадрилья, вооруженная «Свордфишами». После войны эта эскадрилья стала ядром морской авиации Голландии (Marine Luchtvaartdienst, MLD). К моменту капитуляции Японии 860-я эскадрилья летала на «Барракудах», но должна была вернуть их Великобритании. Голландцы разместили заказ на 30 «Файрфлаев» F.I, став первым зарубежным покупателем.

Первые шесть «Файрфлаев» были поставлены 18 января 1946 года и поступили в 860-ю эскадрилью, базировавшуюся в Эре, где она под наблюдением англичан готовилась к переходу на службу в MLD. В мае 1946 года эскадрилью перебросили в Сент Меррин, где она проходила тренировки перед возвращением в Голландию. В марте 1946 года голландцам был дан во временное пользование эскортный авианосец «Найрана», который переименовали в «Карел Доорман». Четыре месяца спустя, 27 июля, 860-я эскадрилья погрузилась на его борт и, посетив по пути Нидерланды, 26 августа 1946 года прибыла в голландскую Ост-Индию. Там проблемы голландцам создали индонезийские националисты, развернувшие бурные действия после ухода японцев.

Все 30 «Файрфлаев» F.I были поставлены в 1946 году, что позволило сформировать 16 сентября 1946 года 861-ю эскадрилью. После тренировок на базе FAA в Дэйле подразделение погрузилось 22 февраля 1947 года на борт «Карела Доормана» и отправилось в Нидерланды. Там 861-я эскадрилья была расформирована вскоре после прибытия.

Прибывшая в голландскую Ост-Индию 860-я эскадрилья 12 октября 1946 года перебросила свои самолеты на аэродром Кемаджоран около Батавии (Джакарта). Авианосец вернулся на родину в декабре 1946 года, «Файрфлаи» остались на берегу в Соерабаже. В

течение трех следующих лет 860-я эскадрилья выполняла полицейские и противопартизанские функции, а также вела борьбу с националистами в Центральной и Восточной Яве. Наиболее ожесточенные бои шли в период с 21 июля по 4 августа 1947 года. За это время было потеряно три «Файрфлая», два из них - от огня противника. Наконец, 27 декабря 1949 года, Нидерланды признали независимость Республики Индонезия, и боевые действия закончились. 15 марта 1950 года 860-я эскадрилья была расформирована и одиннадцать оставшихся «Файрфлаев» F.I отправили домой. После возвращения из Индонезии 860-я эскадрилья в июле 1950 года была организована вновь, получив на вооружение «Си Фьюри».

«Карел Доорман» был возвращен Великобритании в марте 1948 года, вместо него был куплен легкий авианосец (бывший «Венерэбл»), получивший то же название два месяца спустя. Этот авианосец был подготовлен для службы в тропиках. Тем временем Нидерланды закупили ещё 40 «Файрфлаев» FR.4 и весной 1947 года приступили к формированию новых подразделений в составе MLD. Позднее несколько «Файрфлаев» FR.4 были доработаны до стандарта Mk.5.

Быстрое расформирование 860-й эскадрильи позволило организовать 1-ю эскадрилью для службы на Антильских островах, вооружив её «Файрфлаями» F.I до прибытия FR.4. «Карел Доорман» с самолетами 1-й эскадрильи прибыл в Кюрасао 22 января 1950 года. Двенадцать «Файрфлаев» разместили в Хато, остальные машины базировались в Парера. 14 октября 1952 года два «Файрфлая» было потеряно в результате катастрофы. Начиная с июля 1957 года «Файрфлаи» постепенно заменили «Эвенджерями».

Сформированная 17 октября 1949 года 2-я эскадрилья служила резервом «Файрфлаев» для других эскадрилий - 4-й и 5-й в Валкенбурге, Нидерланды и 7-й в Биане, Новая Гвинея. 7-я эскадрилья прибыла на свою базу 4 июля 1955 года и использовала свои «Файрфлаи» до 1961 года, когда их заменили «Хантеры». Последний раз её «Файрфлаи» поднимались в воздух 15 декабря 1961 года. К этому времени все «Файрфлаи» в Нидерландах были пущены на слом.

MLD также заказала ночные истребители и получила в марте 1945 года 14 «Файрфлаев» NF.5. Эти самолеты состояли на вооружении различных частей в Голландии. Последние четыре «Файрфлая» Mk.5 были куплены в Канаде и прибыли в Голландию в марте 1953 года. С 1954 года «Файрфлаи» в метрополии стали уступать место «Эвенджерям». Лишь самолеты, переделанные в буксировщики мишеней, продолжали службу - пять из них оставались в летном состоянии ещё в 1961 году. Всего фирма Фоккер переделала в буксировщики семь «файрфлаев» F.I и восемь FR.4. после снятия с вооружения, несколько «Файрфлаев» F.I было переделано в учебно-тренировочные (пять Т.1 и два Т.2) с помощью комплектов, поставленных фирмой Фэйри.

Швеция

В 1948 году частная шведская фирма Svensk Flygjanst AB, осуществлявшая буксировку мишеней для вооруженных сил Швеции, подыскивала замену для своих устаревших самолетов Майлз «Мэтинет». «Файрфлай» оказался идеально подходящим для этих целей: его скорость была высокой, планер и мотор были надежными, вторая кабина позволяла легко разместить оператора лебедки, а цена, в связи с окончанием войны - невысокой. В 1948 - 1951 годах было закуплено шестнадцать машин в Англии (SE-BRA/DK568, SE-BRB/DK459, SE-BRC/Z1908, SE-BRD/Z2033, SE-BRF/DT986, SE-BRG/DT989, SE-BRH/MB387, SE-BRI/DV121, SE-BRK/MB503, SE-BRL/DT939, SE-BRM/DK430, SE-BYB/MB624, SE-BYC/MB728, SE-BYD/MB702, SE-CAU/PP469 и SE-CAW/PP392) и три в Дании (SE-CHL/RDAF 625, SE-CHM/RDAF 626 и SE-CHN/RDAF 630). Последние, хотя и получили регистрационные номера, никогда с ними не летали, а пошли на запчасти. За время службы шведской фирме «Файрфлаи» налетали 14962 часа и были сняты с эксплуатации в 1964 году. SE-BRD был подарен музеем «Скай Фэйм» в Великобритании и прибыл туда своим ходом 5 мая 1964 года. «Скай Фэйм» позднее стал частью Имперского военного музея в Даксфорде, откуда машину передали музею морской авиации в Йовилтоне, где она находится и по сей день. Еще два «Файрфлая» нашли приют в шведских музеях.

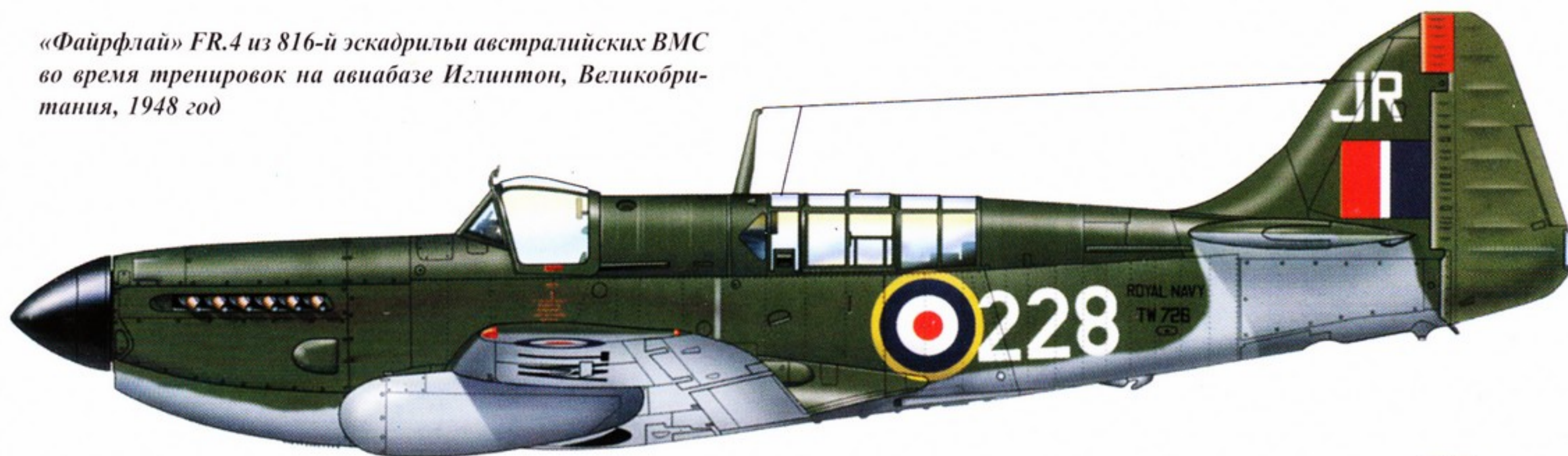
Таиланд

В послевоенные годы Королевский ВМФ Таиланда пожелал занять свою собственную авиацию, чтобы не зависеть от Королевских ВВС (RTAF). Впечатляющие ударные возможности «Файрфлая» понравились тайским морякам и они заказали десять «Файрфлаев» FR.1 (SF1/MB469, SF2/MB445, SF3/DK483, SF4/MB407, SF5/MB494, SF7/DT931, SF8/MB439, SF10/MB435, SF11/MB410 и SF12/Z2102) и два Т.2 (SF6/Z2037 и SF9/MB750). Верхние поверхности этих самолетов были окрашены в Dark Sea Grey, нижние были цвета Sky, как на английских машинах, коки винтов красились в красный. Разобранные самолеты были доставлены морем в Бангкок в 1951 году. Однако незадолго до этого офицеры флота предприняли закончившуюся неудачей попытку государственного переворота и «Файрфлаи» перевезли на базу RTAF в Дон Муанге. Они использовались 1-й эскадрилей IV-го крыла до 1954 года, когда их сняли с вооружения. Одна машина (SF11) хранится сегодня в музее RTAF в Бангкоке.

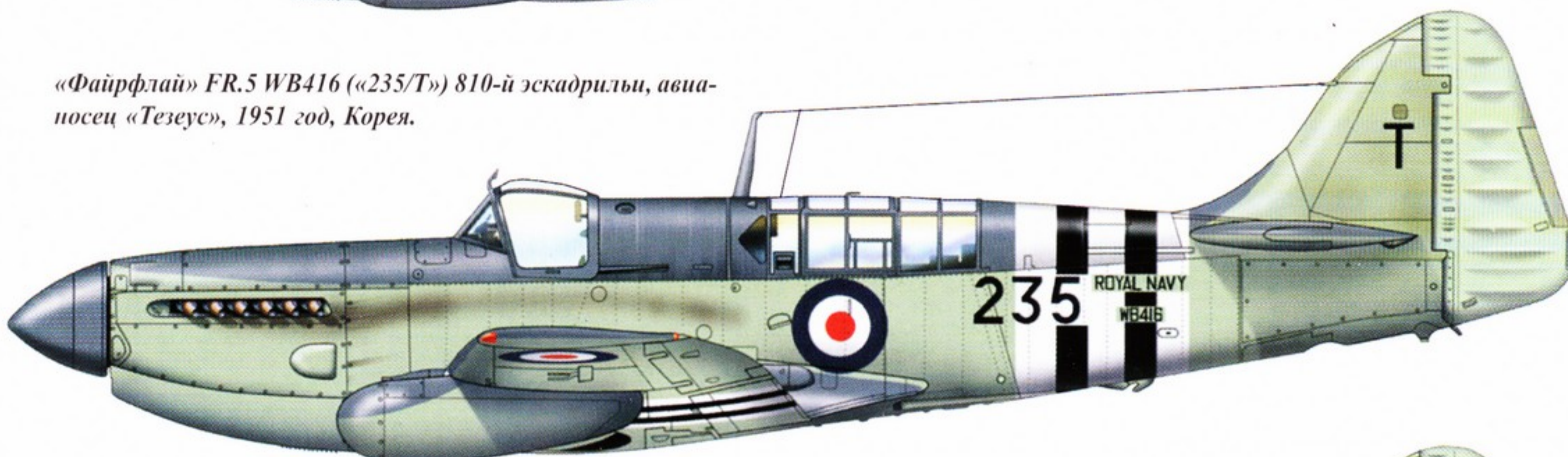
Несостоявшиеся контракты

Интерес к «Файрфлаям» в разное время проявляли ВМФ Аргентины (FR.4), ВВС Афганистана (FR.4), ВМС Франции (FR.4), ВВС Финляндии (Mk.1 или 4), Королевские ВВС Ирана (FR.4), ВВС Египта (FR.4), ливанские ВВС (FR.5), ВВС Саудовской Аравии (FR.5) и сирийские ВВС (FR.1/FR.4). По разным причинам (в основном из-за возражений Адмиралтейства) эти контракты так и не были заключены.

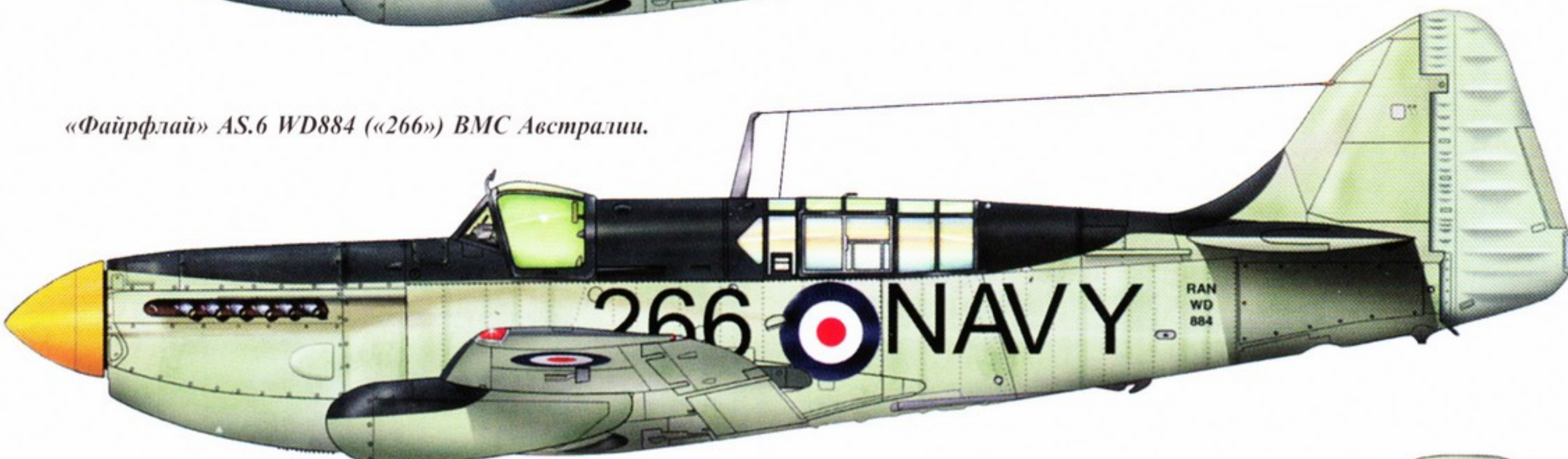
«Файрфлай» FR.4 из 816-й эскадрильи австралийских ВМС во время тренировок на авиабазе Иглингтон, Великобритания, 1948 год



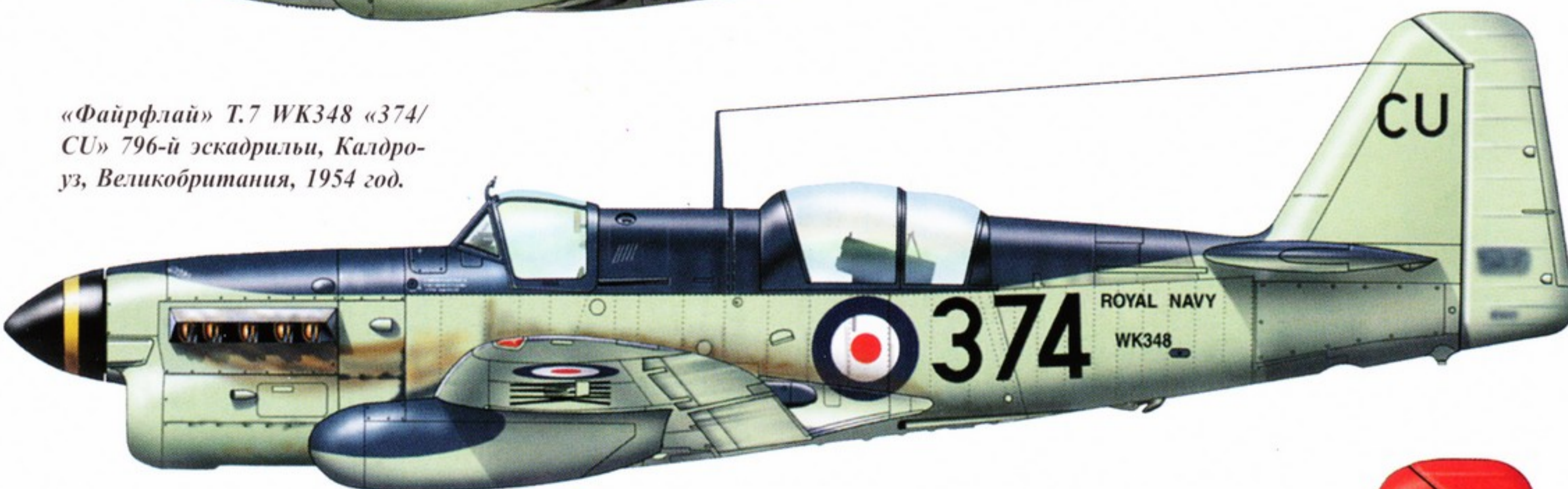
«Файрфлай» FR.5 WB416 («235/T») 810-й эскадрильи, авианосец «Тезеус», 1951 год, Корея.



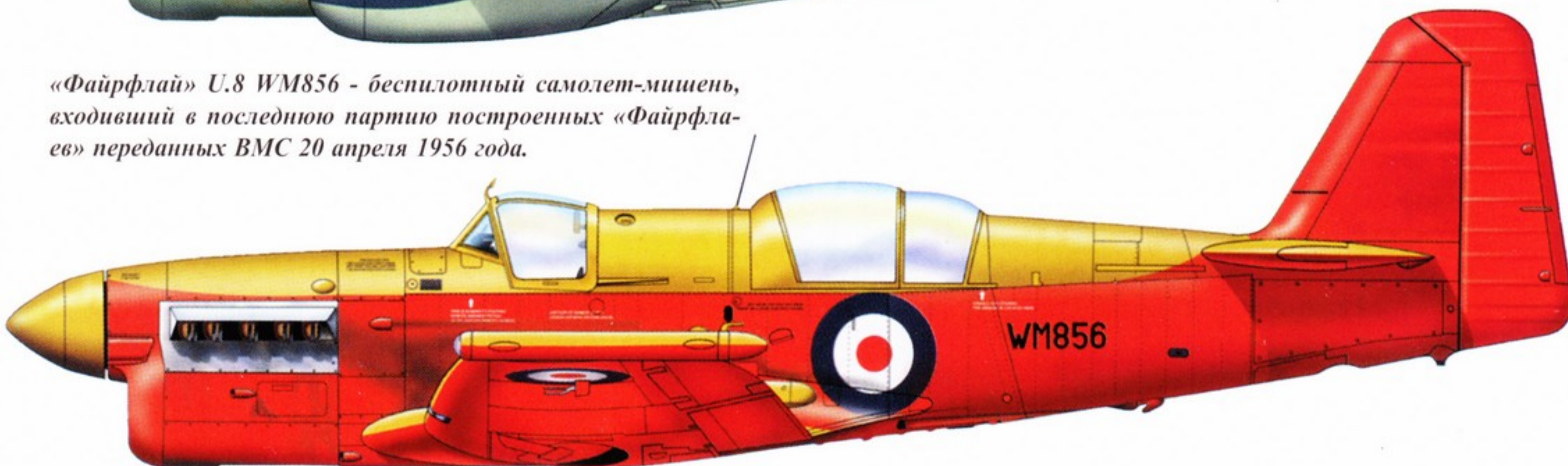
«Файрфлай» AS.6 WD884 («266») ВМС Австралии.



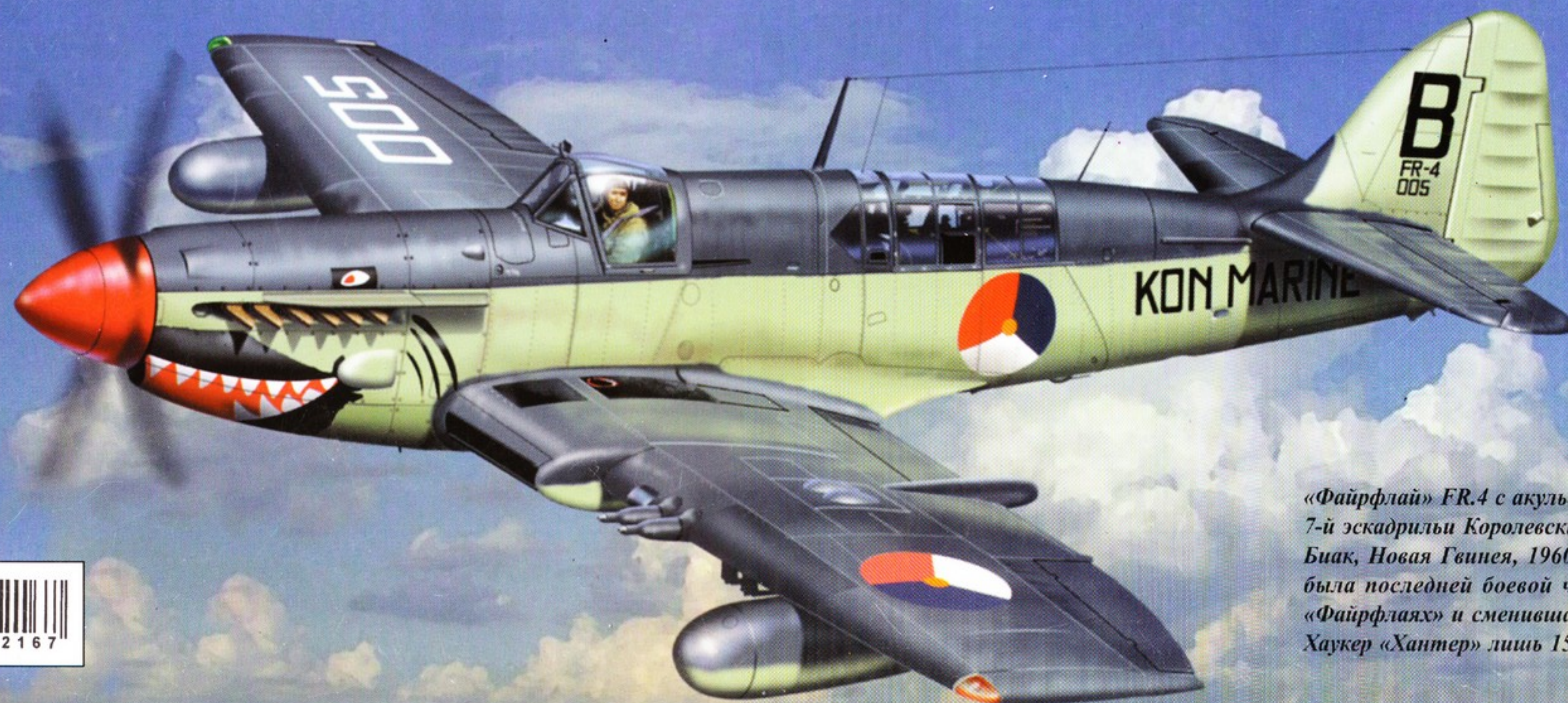
«Файрфлай» T.7 WK348 «374/CU» 796-й эскадрильи, Калдроз, Великобритания, 1954 год.



«Файрфлай» U.8 WM856 - беспилотный самолет-мишень, входивший в последнюю партию построенных «Файрфлаев» переданных ВМС 20 апреля 1956 года.



«Файрфлай» FR.1 MB464 («272/Y») из 837-й эскадрильи (авианосец «Глори», Британский Тихоокеанский Флот) возвращается на корабль после обычного патрульного полета над Индийским Океаном, 1946 год. 837-я эскадрилья была одной из первых частей вооруженных «Файрфлаями» FR.1 - она получила свои самолеты в октябре 1945 года.



«Файрфлай» FR.4 с акульей пастью из состава 7-й эскадрильи Королевских ВМС Нидерландов, Биак, Новая Гвинея, 1960 год. Эта эскадрилья была последней боевой частью летавшей на «Файрфлаях» и сменившая их на истребители Хаукер «Хантер» лишь 15 декабря 1961 года.

