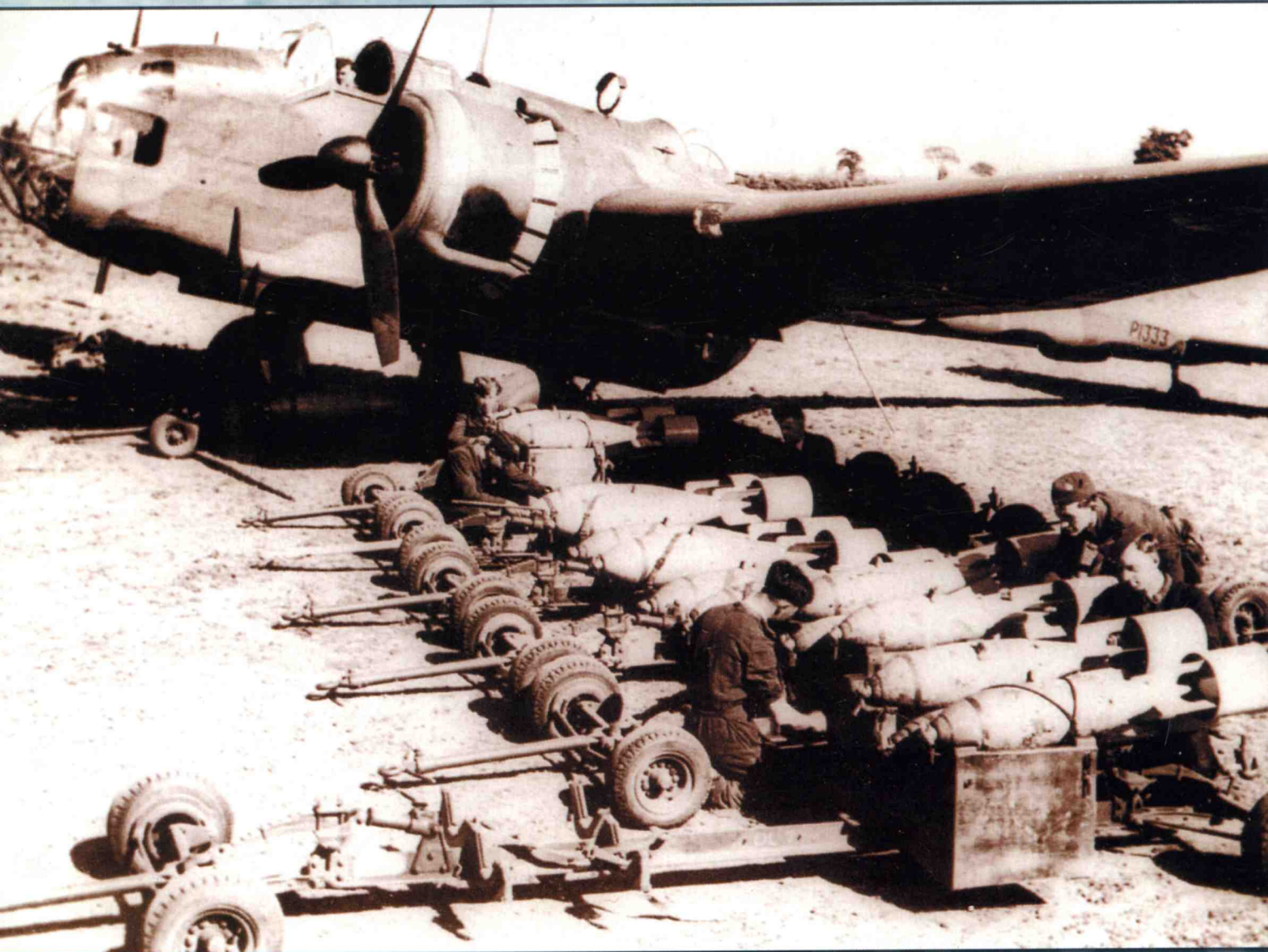


HANDLEY PAGE  
HAMPTDEN

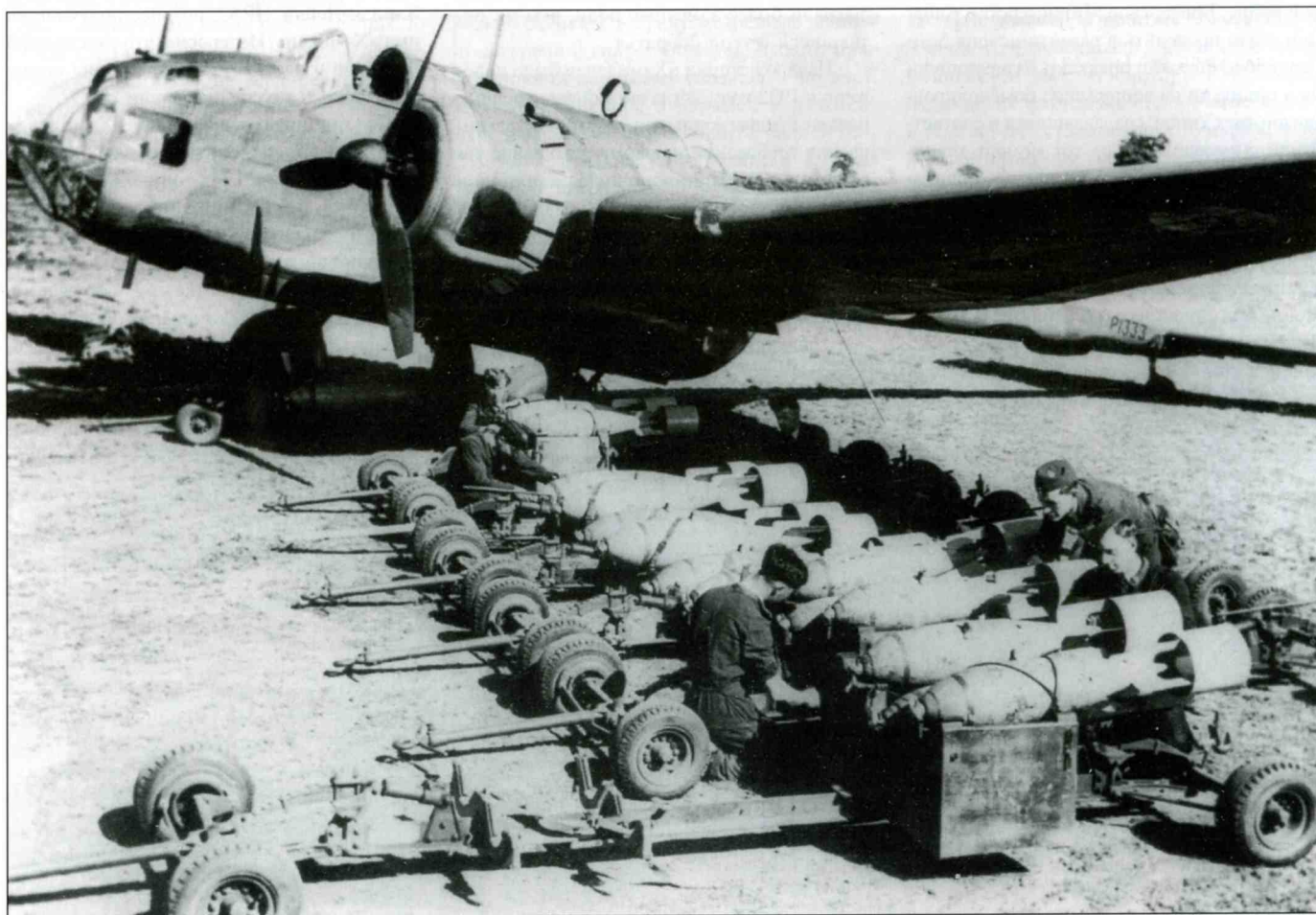




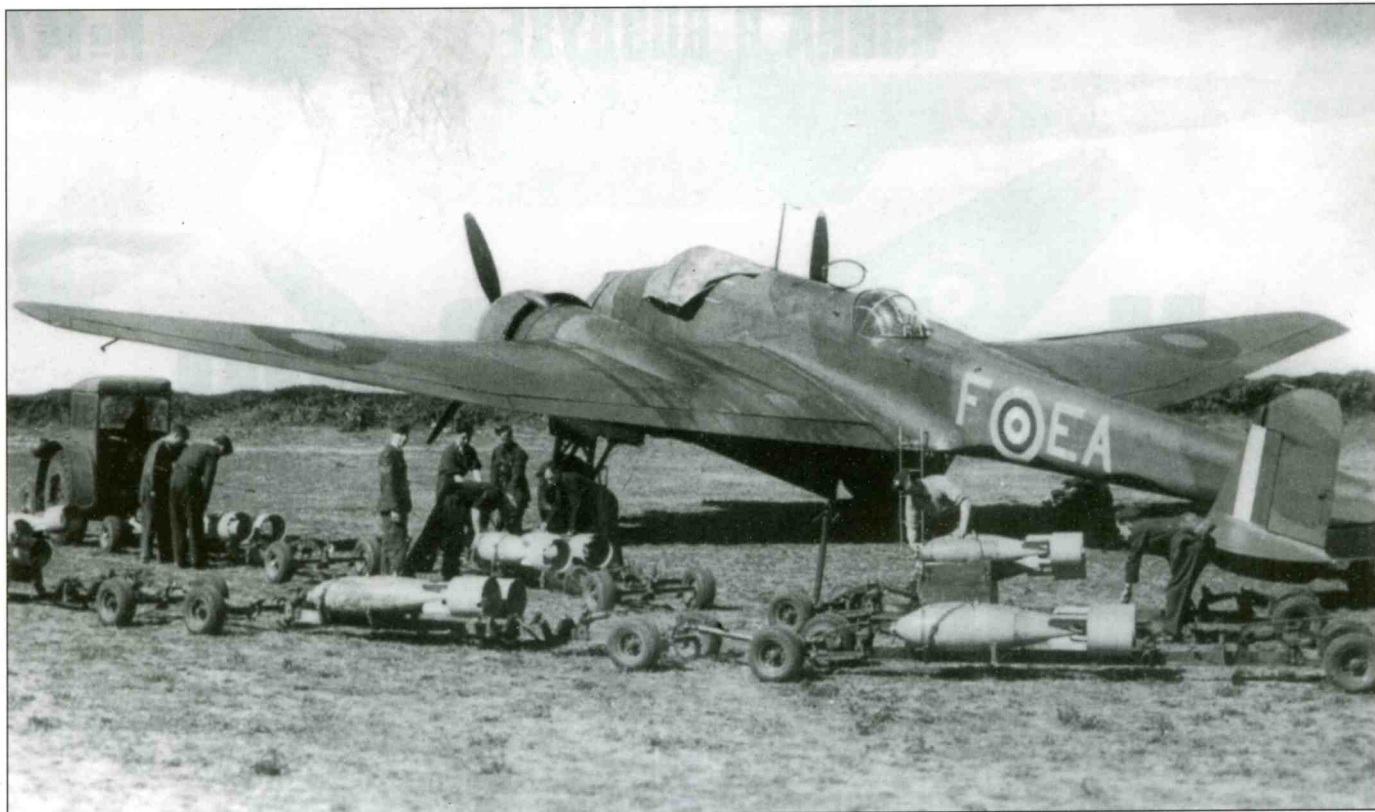


*Хэндли-Пейдж «Хэмпдэн»  
В.Мк.1 L4194 ZM-B, 185-я эскад-  
рилья, Коутсмур, июнь 1939  
года. Камуфляж по схеме А:  
верхние поверхности – Dark  
Earth и Dark Green, нижние –  
Night, бортовые коды – Medium  
Sea Grey, серийный номер чер-  
ный (продублирован белым цве-  
том на нижней поверхности  
крыла). Кокарды типа А1 на  
верхних поверхностях.*

# Handley Page «Hampden»







*«Хэмпден» P1333 EA-F 49-й эскадрильи в начале войны. Самолет снаряжают 113-кг и 226-кг бомбами. Эта машина была сбита во время ночного рейда 16-17 августа 1940 года.*

В годы, предшествующие Второй Мировой войне, Британское Министерство Авиации стало проводить в развитии своих бомбардировочных сил практику, базирующуюся в принятии на вооружение бомбардировщиков трех типов, создававшихся в соответствии с имевшимися на тот момент техническими возможностями и военно-политической ситуацией.

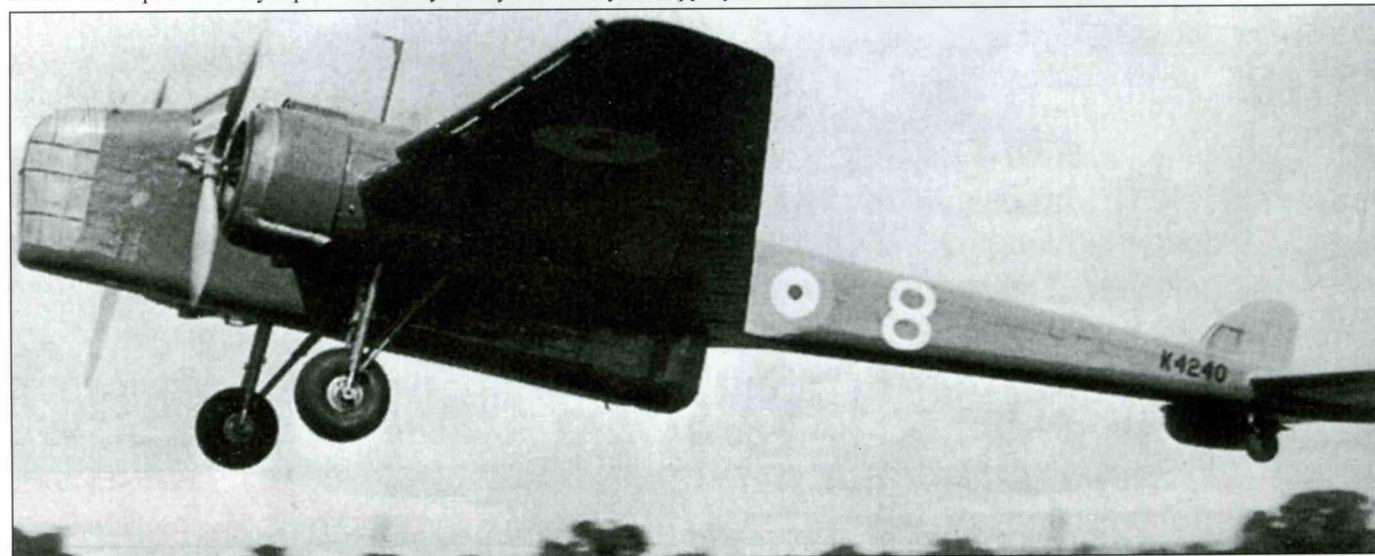
Первым таким «трио» стали «Хэмпден», «Уитли» и «Веллингтон». Затем, когда практика ведения воздушной войны изменилась, появились «Стирлинг», «Галифакс» и «Ланкастер». И, наконец, в послевоенные годы на вооружение были приняты «Вэлиент», «Виктор» и «Вулкан». Но в каждом случае в такой «тройке» один из самолетов играл основную роль. Поэтому

«Веллингтон», «Ланкастер» и «Вулкан» сыграли более заметные роли, чем их оставшиеся в тени собратья.

Начало истории «Хэмпдена» было положено в 1932 году, когда английские военные начали предварительную разработку технических требований к новому поколению самолетов. Бомбардировочные эскадрильи были в то время оснащены устаревшими бипланами «Харт», «Хейфорд» и «Сайдстренд», имевшими открытые кабины. Выпуская спецификацию (технические требования) В.9/32 Министерство Авиации надеялось радикально изменить ситуацию – требовался двухмоторный бомбардировщик с закрытой кабиной и убирающимся шасси, способный доставить сравнительно большую бомбовую нагрузку на значительное

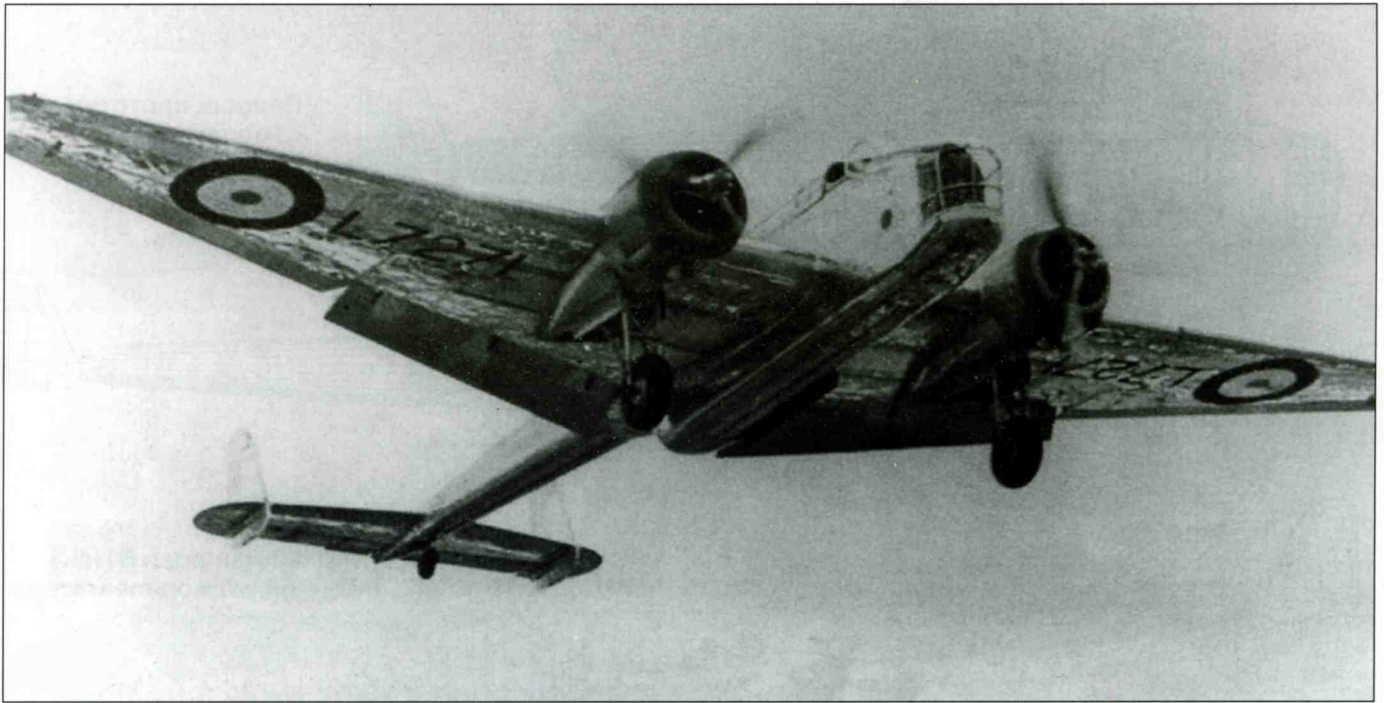
расстояние. Так появился бомбардировщик Хэндли-Пейдж HP.52, позднее получивший имя «Хэмпден». Интересно, что снискавший большую известность «Веллингтон» создавался по той же спецификации В.9/32.

Но при появлении на свет «Хэмпдена» возникли определенные препятствия. На проводившейся в 1932 году в Женеве конференции Лиги Наций по разоружению были наложены ограничения на вес бомбардировщиков. Конечной целью конференции был полный отказ от вооружений, что, разумеется, было заранее обречено на провал. Руководствуясь такими соображениями, Министерство Авиации решило игнорировать ограничения на вес пустого самолета, и спецификация В.9/32 требовала создать тяжелый двухмоторный бомбар-



*HP.52 в своем первоначальном виде взлетает с аэродрома Рэдлетт, июль 1936 года. На борту хвостовой части хорошо виден номер 8, под которым самолет был выставлен на показе новой техники в Хендоне.*





*Второй прототип HP.52, L7271, еще с моторами «Пегасус», которые в Белфасте заменили на «Даггеры», превратив самолет в «Хирфорд». Первый полет этой машины, имевшей цвет неокрашенного металла, состоялся 1 июля 1937 года.*

дировщик с экипажем из четырех человек и, первоначально, дальностью полета 2011 км (1250 миль).

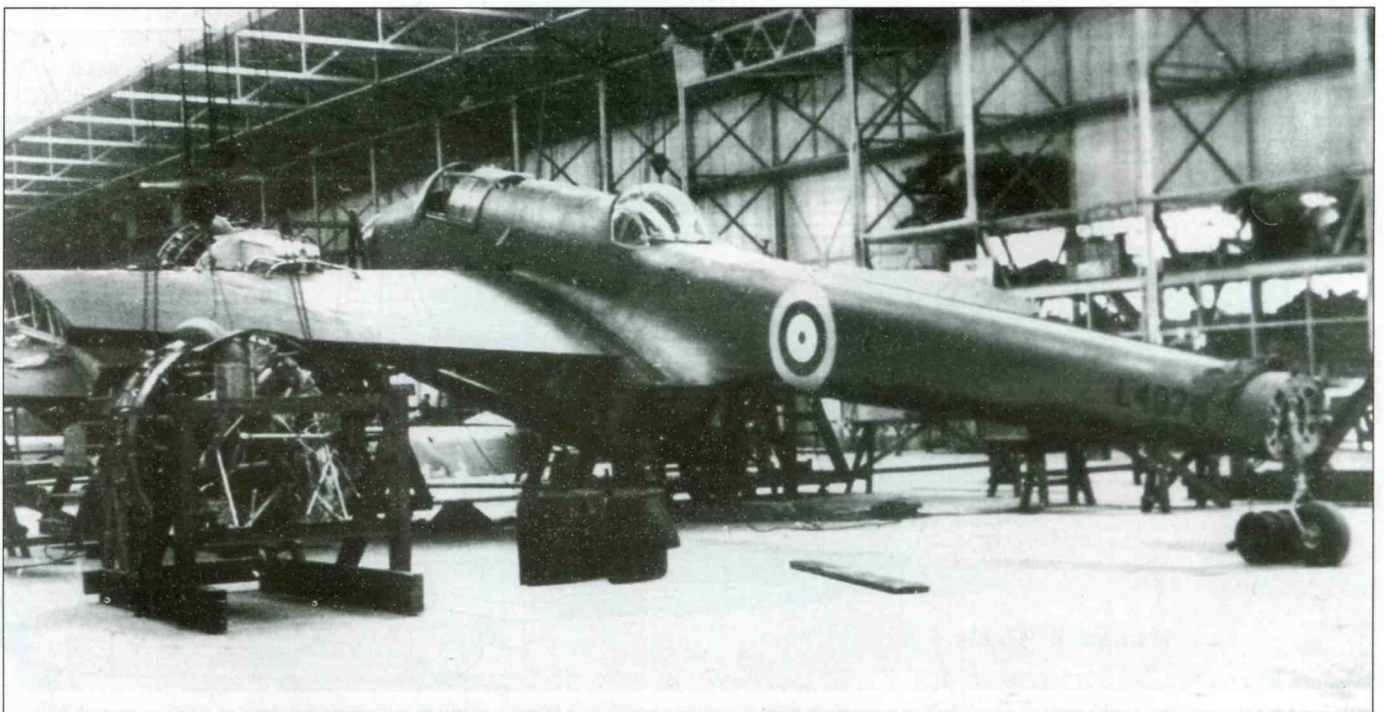
Свои предложения представили фирмы Бристоль, Глостер, Хэндли-Пейдж и Вickers. Победителями стали две последних, и 29 мая 1933 года они получили заказ на постройку прототипов. Бомбардировщик Вickers, позже ставший «Веллингтоном» строился практически параллельно с HP.52 Хэндли-Пейдж – прототипы впервые поднялись в воздух с интервалом в шесть дней.

Команда разработчиков Хэндли-Пейдж, руководимая доктором Густавом Лачманном, создала весьма радикальный проект бомбардировщика, экипаж которого состоявший из pilota, штурмана, радиста и стрелка, раз-

мещался в передней части очень узкого фюзеляжа, на длинной хвостовой балке которого размещалось двухкилевое оперение. После постройки прототипа выяснилось, что из-за малой ширины фюзеляжа в нем невозможно разместить предусмотренные проектом турели с гидроприводом. Вместо них установили по одному (позднее – по два) пулемета Вickers в верхней и нижней стрелковых точках для защиты задней полусферы, а также неподвижный 7,7 мм Браунинг и подвижные Вickers в носовой части фюзеляжа.

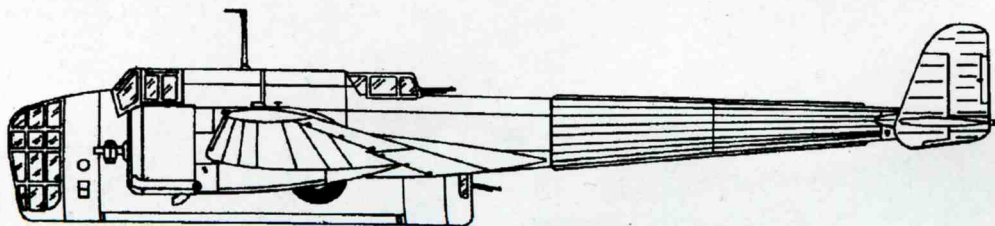
Выбор силовой установки для HP.52 тоже был проблемой. Первоначально самолет планировалось оснастить моторами Роллс-Ройс «Госхаук» с испарительным ох-

лаждением, имевшими высокую удельную мощность, что позволяло не слишком сильно отступать от ограничений, наложенных Женевской конференцией. Но довести до ума сложную систему охлаждения мотористам так и не удалось, и поэтому конструкторы Хэндли-Пейдж обратили внимание на более мощные (и тяжелые) моторы воздушного охлаждения фирмы Бристоль – «Меркьюр» и «Пегасус». Установка любого из этих двигателей позволяла увеличить дальность полета до 2414 км. Однако Бристоль Энжин Компании порекомендовала свой новый мотор PE.5-SM с двухступенчатым нагнетателем, который в дальнейшем пошел в серию под обозначением «Пегасус»XVIII. Как оказалось время, это был правильный выбор.



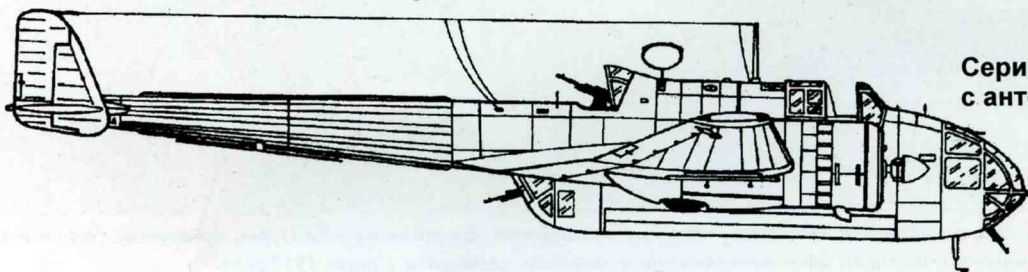
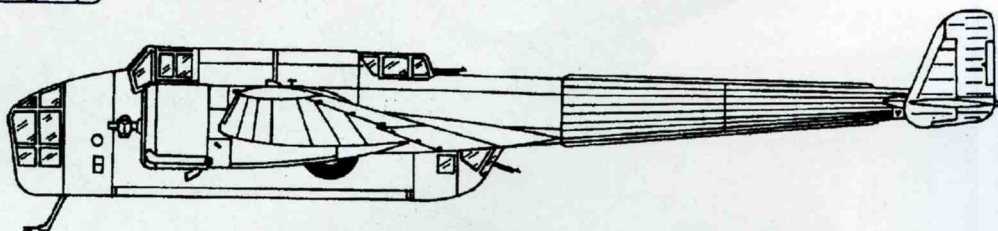
*«Хэмиден» L4079 в ходе окончательной сборки. Все готово к установке моторов «Пегасус».*





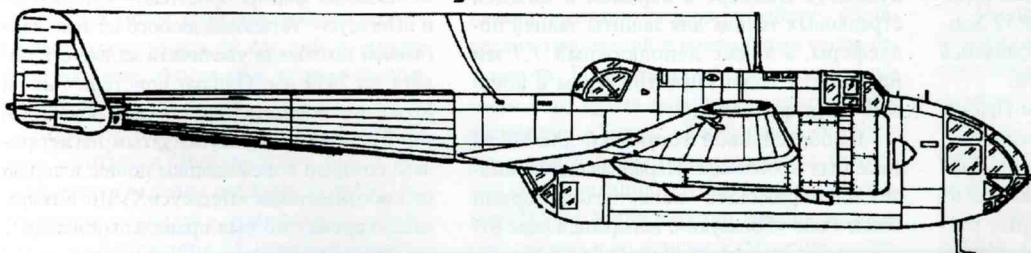
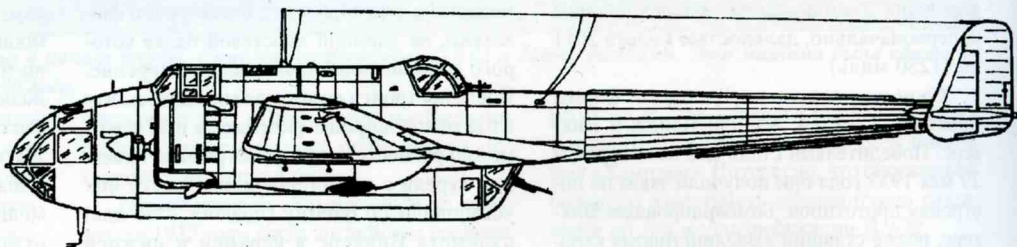
Первый прототип  
самолета HP. 52  
1936 г.

Второй прототип  
самолета HP. 52  
1937 г.



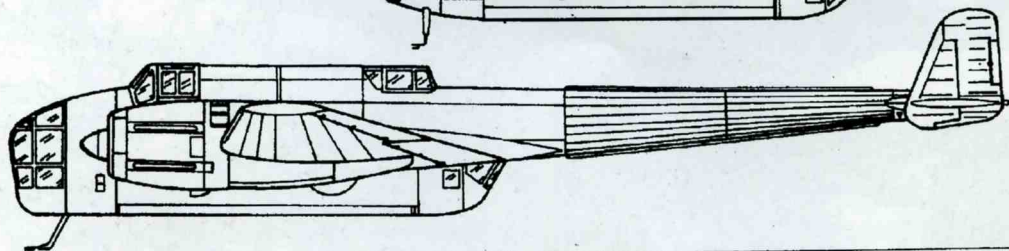
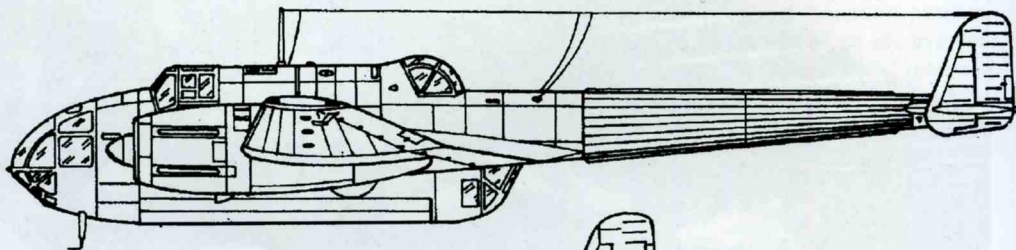
Серийный Hampden B. Mk I  
с антенной радиопеленгатора

Hampden B. Mk I



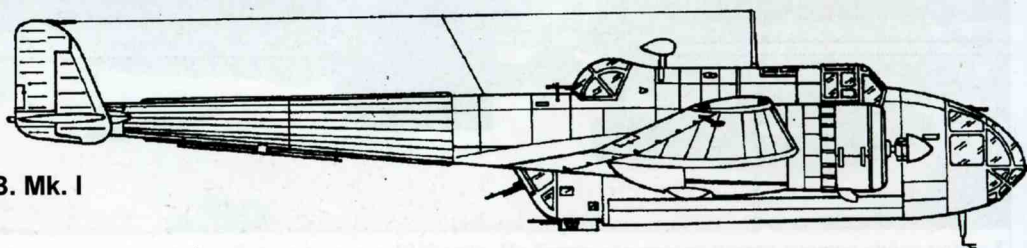
Опытный Hampden  
с двигателями  
Wright Cyclone

Самолет HP. 53  
Hereford

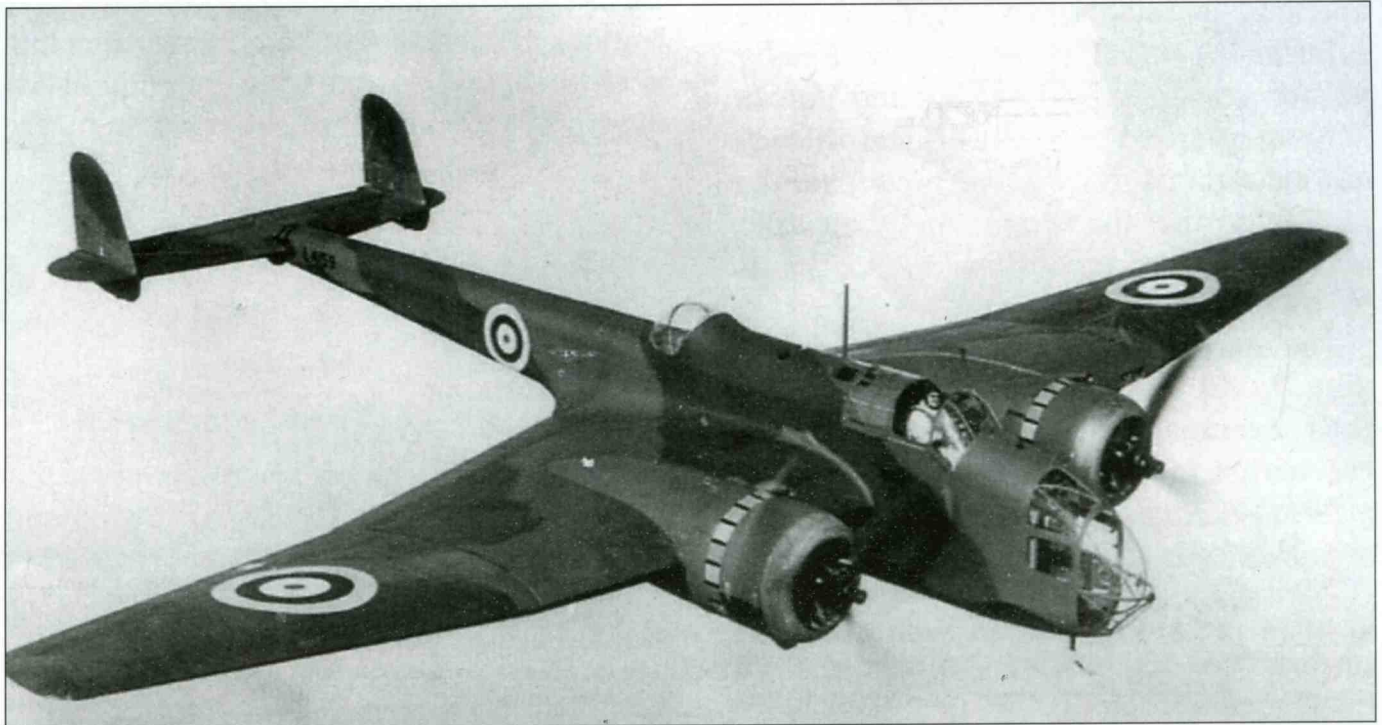


Прототип  
самолета HP. 53

Hampden TB. Mk. I







*«Хэмпден» L4159, самолет раннего выпуска, был поставлен 7-й эскадрилье в апреле 1939, но уже в ноябре он потерпел катастрофу неподалеку от своей базы в Верхнем Хейфорде.*

#### **Испытания и доработки**

Прототип «Хэмпдена» K4240 впервые поднялся в воздух с заводского аэродрома в Рэдлетте 21 июня 1936 года, за его штурвалом находился шеф-пилот фирмы Дж. Коурдс.

Прототип по внешнему виду очень отличался от серийных машин – его носовая часть и турели имели грубые «рубленные» формы с уродливыми «птичьими клетками» остекления. На первом серийном самолете их формы сделали более обтекаемыми.

В июне 1936 года прототип «Хэмпдена» был продемонстрирован на авиационной выставке в Хендоне вместе с другими новыми типами самолетов. Его борт украшал белый номер «8». Журнал «Флайт» в своих комментариях к выставке отметил, что машина была окрашена в «мрачный цвет грязи». Затем самолет продемонстрировали на

выставке SBAC (британской ассоциации авиастроителей) в Хэтфилде, а затем он перелетел в A&AEE (Институт по испытаниям самолетов и вооружения) в Мартлешем Хис, где в числе нескольких новых машин его осмотрел король Эдвард VIII.

Летные испытания были успешными, и всего через шесть недель после их начала, в августе 1936 года, Министерство Авиации выдало заказ на 180 бомбардировщиков по спецификации В.30/36. Одновременно фирмам Шорт Базерс и Харлэнд (Белфаст, Северная Ирландия) заказали 100 самолетов, оснащенных 24-цилиндровыми H-образными моторами воздушного охлаждения Нэпир «Даггер» мощностью по 1000 л.с.

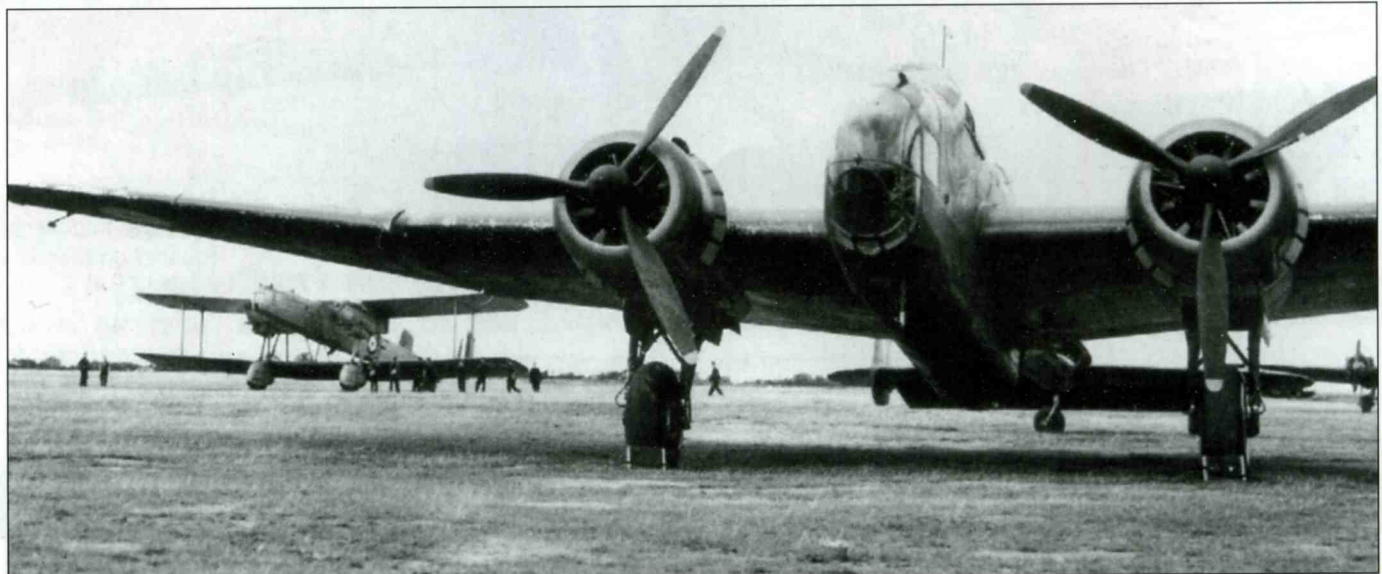
В ходе испытаний K4240 произошло несколько аварий. Вскоре после взлета взорвался один из моторов, обломки которого повредили фюзеляж. В другом случае дефект

появился в системе сигнализации выпуска шасси – при посадке в Рэдлетте её лампы горели зеленым, сообщая о том, что стойки выпущены, хотя это не соответствовало действительности. Опытная машина пропахала очень длинную борозду по аэродрому и остановилась, после чего сигнализация шасси «честно» включила красные огни.

#### **Второй прототип**

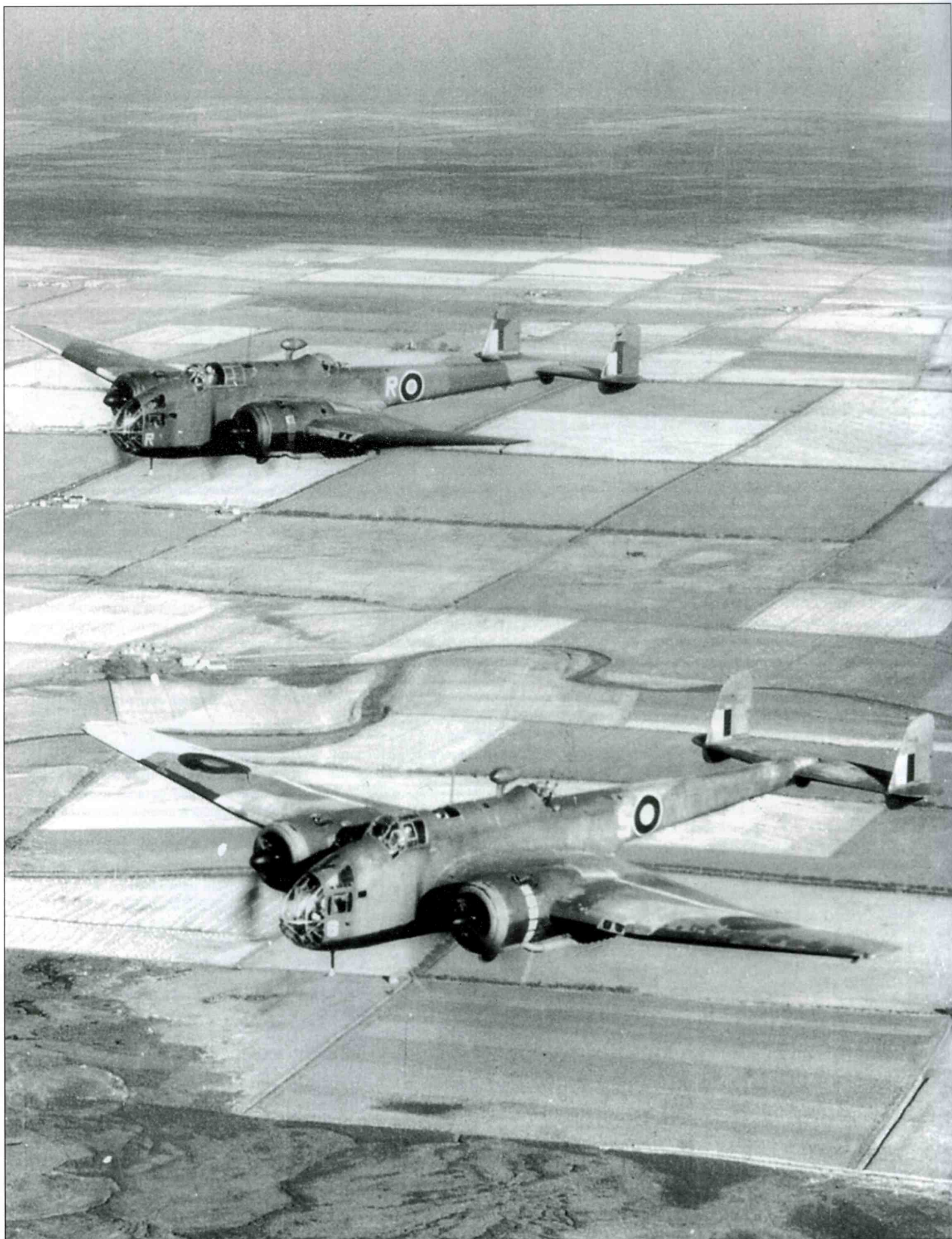
Второй прототип, L7271, выкатили из сборочного цеха в июне 1937 года, и несколько позже его показали публике на выставке в Хендоне. Самолет остался цвета неокрашенного металла и внешне несколько отличался от своего предшественника.

Незначительно изменилась конструкция носовой части (позднее её ещё раз доработали), а турели приобрели более округлую



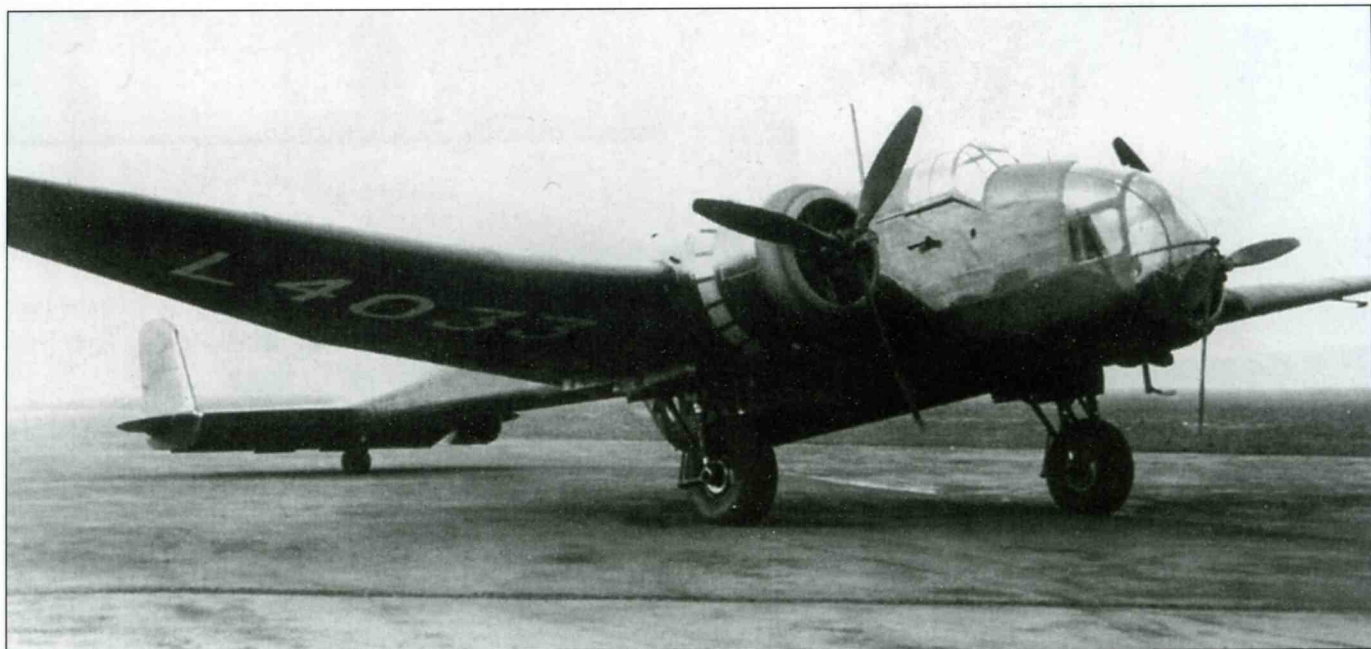
*Старое и новое: «Хэмпден» раннего выпуска на фоне бомбардировщика-биплана «Хейфорд», которого он сменил во многих эскадрильях RAF.*





*Пара «Хэмиденов» в позднем камуфляже, необычно выглядят бортовые коды, от которых сохранилась только одна буква – позывной самолета. Можно предположить, что это самолеты из состава эскадрилий, переданных Береговому Командованию.*





«Хэмпден» L4033 - второй серийный самолет. Снимок сделан перед войной, о чем можно судить по серийному номеру на нижней поверхности крыла.

форму, почти как на серийных машинах. Кроме того, мачту с приемником воздушно-го давления перенесли с верхней поверхности фюзеляжа на нижнюю.

Месяц спустя, 1 июля, самолет подготовили к отправке в Северную Ирландию – он должен был получить моторы Нэпир «Даггер» и пройти с ними соответствующие испытания.

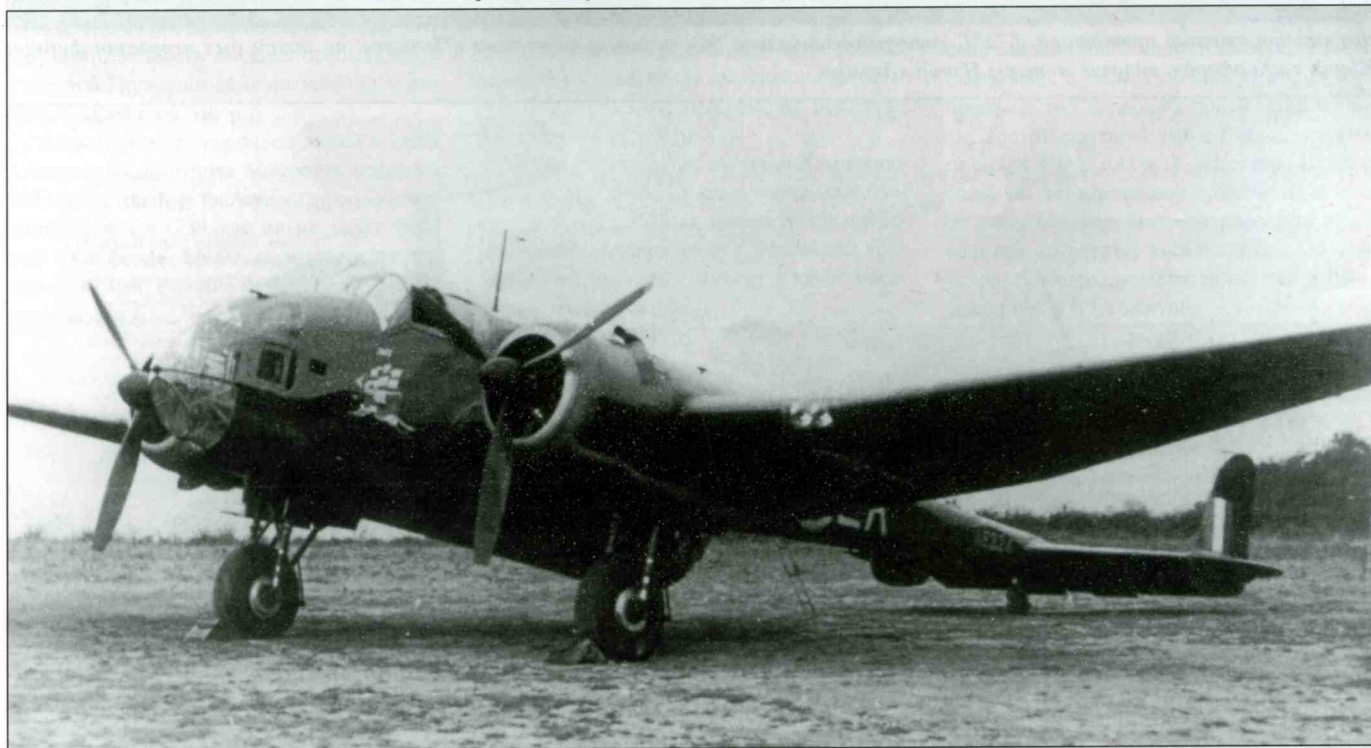
#### Серийные самолеты

Первый серийный «Хэмпден» взлетел в мае 1938 года, а 28 июня, на официальной церемонии в Рэдлетте, виконт Хэмпден окрестил машину. Свое имя она получила в честь Джона Хэмпдена – защитника гражданских свобод 17-го века.

Носовая часть самолета приобрела свой окончательный вид с округлыми обводами и плоской панелью остекления у бомбардира. Также несколько изменилась форма верхней и нижней турелей, хотя их вооружение по-прежнему состояло из одного пулемета Викарс К. Ещё один такой же пулемет был установлен у места штурмана-бомбардира, а по правому борту носовой части размещался неподвижный Браунинг, огонь из которого вел пилот. Экипаж состоял из четырех человек: пилота, штурмана, радиста и стрелка. Штурман выполнял обязанности и бомбардира, а радист, в случае необходимости, второго стрелка. Хотя после поступления «Хэмпденов» на службу их оснастили спаренными пулеметами, это оборонительное

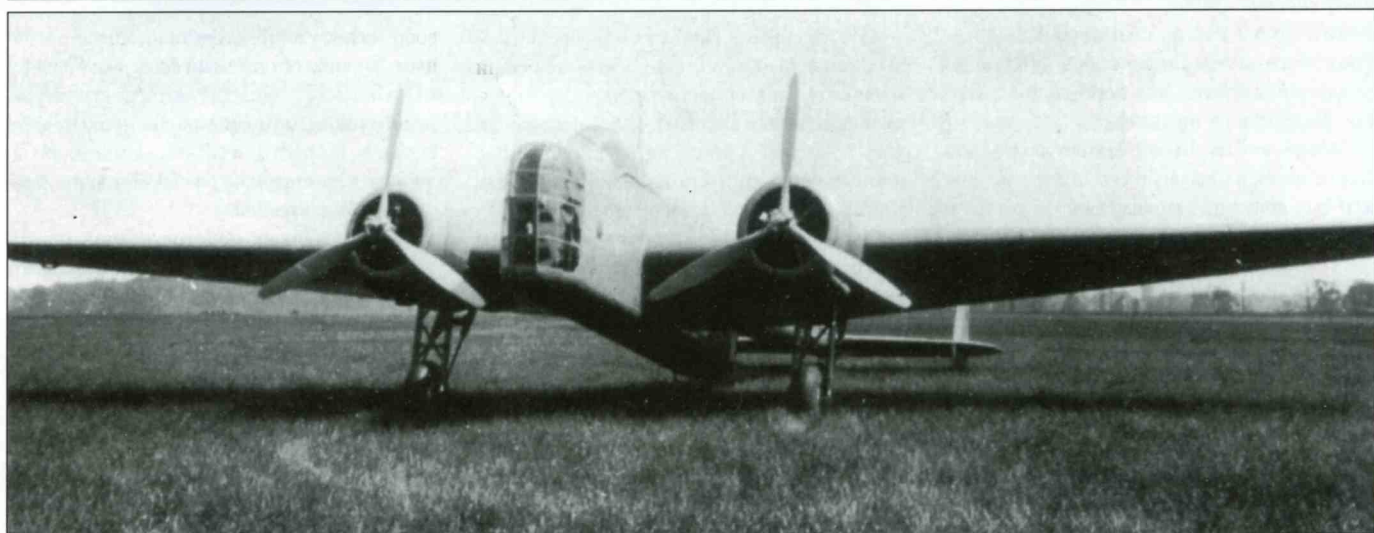
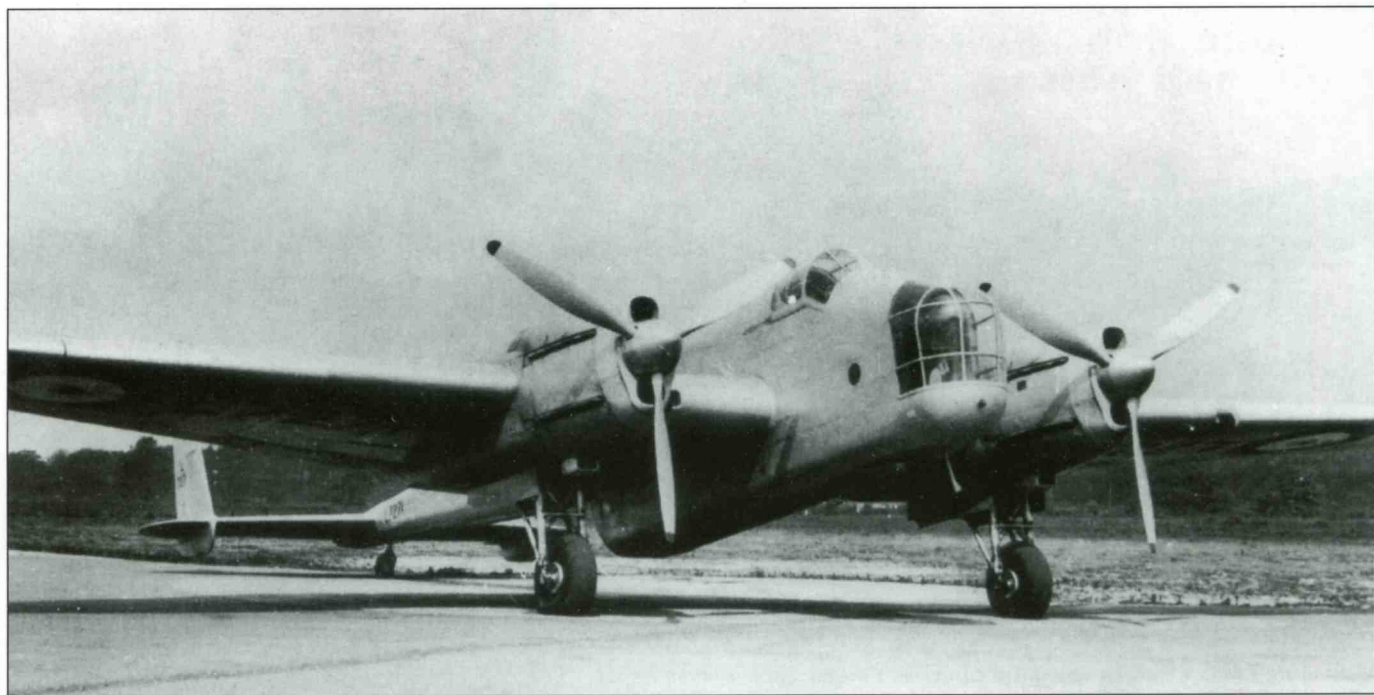
вооружение уже тогда считалось недостаточным. Хорошо обтекаемый фюзеляж большого удлинения и мощные моторы «Пегасус», позволявшие бомбардировщику развивать высокую скорость, несколько компенсировали этот недостаток на начальном этапе Второй Мировой войны.

После первых полетов второй прототип, L7271, 16 июля перегнали в Белфаст – эту задачу выполнил экипаж винг-командера Хилтона. Согласно контракту 68075/37 фирма Шорт приступила к работам по оснащению самолета моторами Нэпир «Даггер». В октябре с машины сняли мотора «Пегасус»XX. Тогда же Шорт присвоила ей обозначение НР.53 Даггер-Хэмпден, которое вскоре заменили на Хэн-

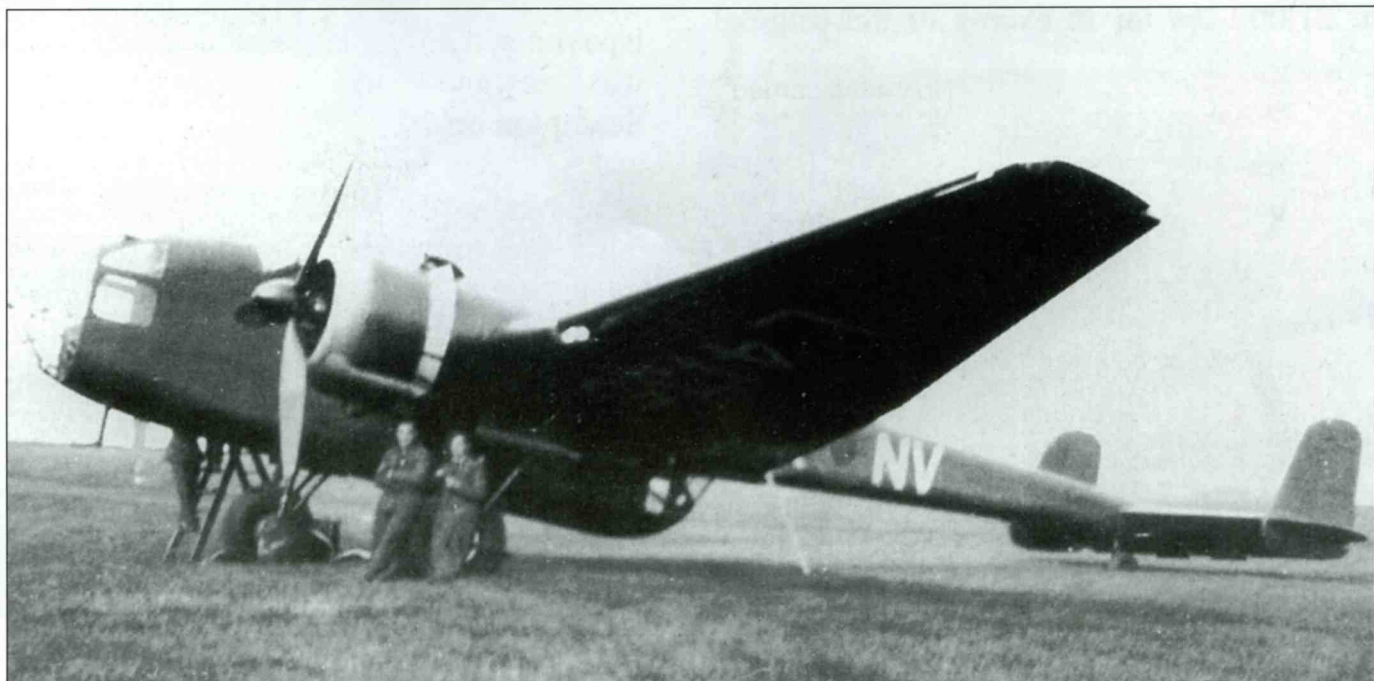


«Хэмпден» AE224 Z из 49-й эскадрильи был сфотографирован в Скэмптоне в 1941 году. В носовой части изображение галеона «Golden Hind» мореплавателя и корсара Френсиса Дрейка. На этом самолете летал свадрон-лидер Дэвид Б. Дрейк.





Два снимка второго прототипа, L7271, который изначально был оснащен моторами «Пегасус», но затем был переделан фирмой Шорт в «Хирфорд», получив моторы Нэпир «Даггер».



«Хэмпден» из 144-й эскадрильи, базировавшейся в Химсвелле, с обозначениями использовавшимися в предвоенные годы.





*«Хэмпдены» 5-й школы воздушных наблюдателей в Джарби, остров Мэн. Это подразделение было создано в 1940 году для подготовки бомбардиров и воздушных стрелков, но в июне 1941 года его задачи изменились.*

дли-Пейдж «Хирфорд». Интересно, что обозначение НР.53 также имел вариант «Хэмпдена» для ВВС Швеции.

Первый полет «Хирфорда» L7271 состоялся в октябре 1938 года. В последующих испытательных полетах выявили серьезные проблемы с перегревом цилиндров «Даггера», постоянно преследовавшие эту модификацию. Было принято множество попыток устранить эти недостатки, но ни одна из них не привела к положительному результату. В результате за шесть месяцев пребывания в Северной Ирландии самолет налетал всего пять с половиной часов.

Между тем на сборочной линии в Квин Айленде, Белфаст, шла постройка серии из 100 самолетов. К установке моторов приступили в феврале 1939 года, но первый серийный «Хирфорд», L6002, поднялся в воздух только 17 мая. В конце мая прототип L7271 перегнали в А&АЕЕ для приемных испыта-

ний, но в последующие три месяца он летал всего восемь дней, а после прибытия двух серийных «Хирфордов», L6002 и L6003, больше вообще не поднимался в воздух. После этого прототип использовали для подготовки техников, присвоив ему учебный номер 2057М.

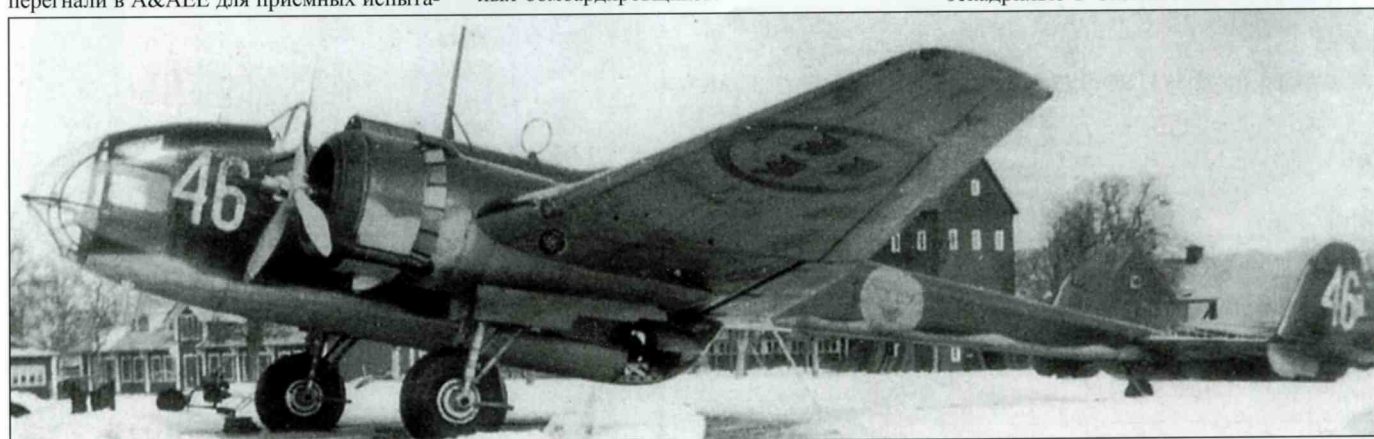
Тем временем первые серийные «Хэмпдены» уже летали. Испытания серийной машины на прочность завершились в марте 1938 года, а два первых самолета, L4032 и L4033, впервые поднялись в воздух 21 июня. В августе, после завершения испытаний фирмой-изготовителем, их передали А&АЕЕ в Марглезем Хис.

К тому времени вес пустого «Хэмпдена» увеличился до 5343 кг, а максимальный взлетный – до 9525 кг, намного больше ограничений, установленных Женевской конференцией, переводя самолет в класс тяжелых бомбардировщиков.

#### Новые заказы

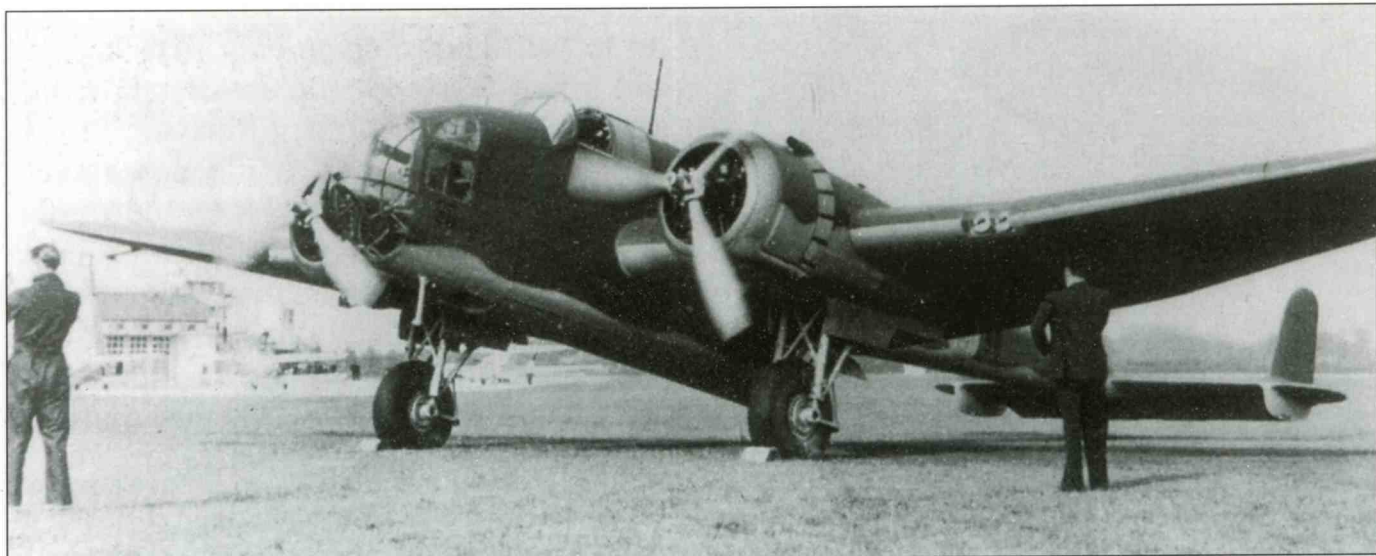
Диверсификация производства – распределение заказов между разными поставщиками – рассматривалась как гарантия постоянных поставок самолетов в условиях возможного противодействия противника. Руководствуясь этими соображениями, Министерство Aviации заказало 75 «Хэмпденов» фирме Инглиш Электрик в Престоне, что позволило последней расконсервировать свое авиационное подразделение, бездействовавшее с 1926 года, когда завершилось производство летающих лодок «Кингстон».

Третий построенный в Рэдлетте «Хэмпден», L4034, сначала передали в Центральную летную школу в Апвоне, и после того, как там было разработано руководство по летной эксплуатации, 20 сентября, бомбардировщик поступил в 49-ю эскадрилью в Скэмптоне.

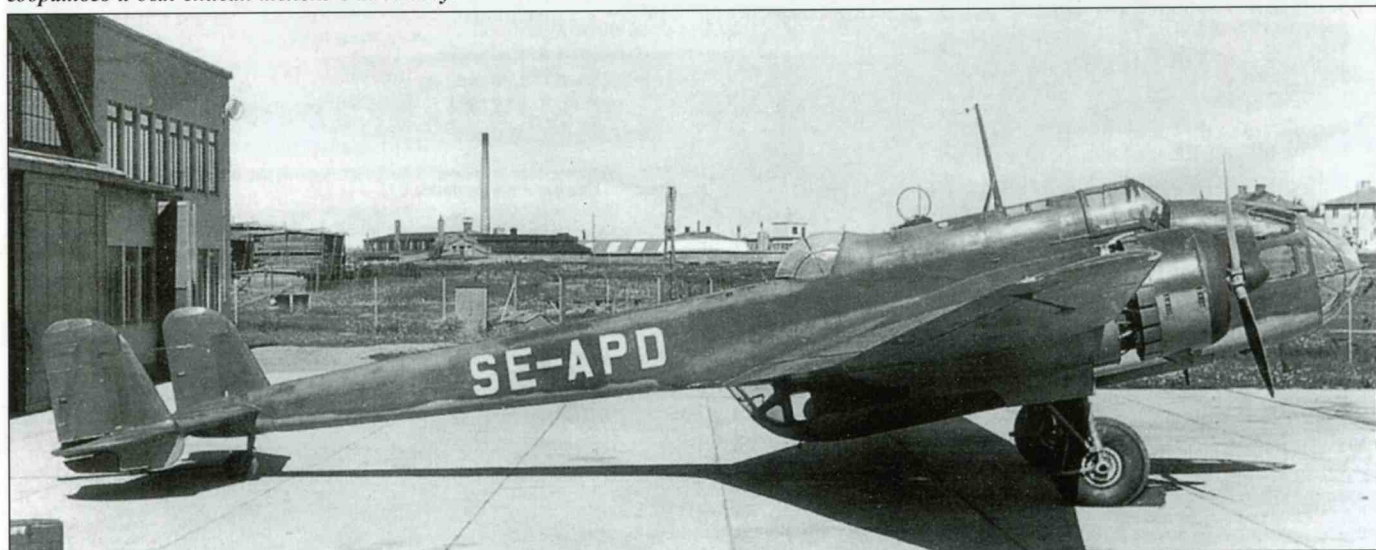


*Единственным «Хэмпденом», поставленным за рубеж была эта шведская машина. Самолет прибыл заказчику уже окрашенным в цвета шведских ВВС и получил бортовой номер I 90, который затем сменили на 46.*

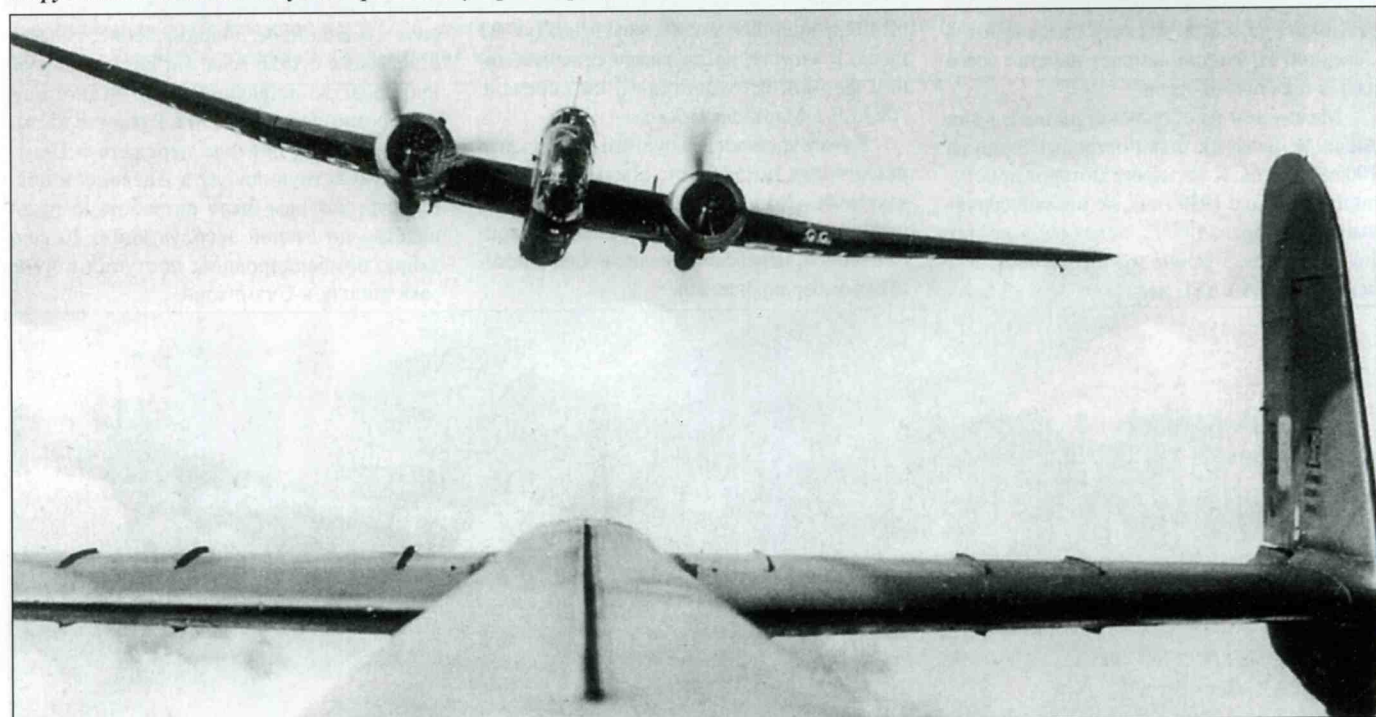




*Пятый серийный «Хэмпден» был передан ВВС Швеции 22 сентября 1938 года. Этот самолет эксплуатировался дольше всех своих собратьев и был списан только в 1947 году.*

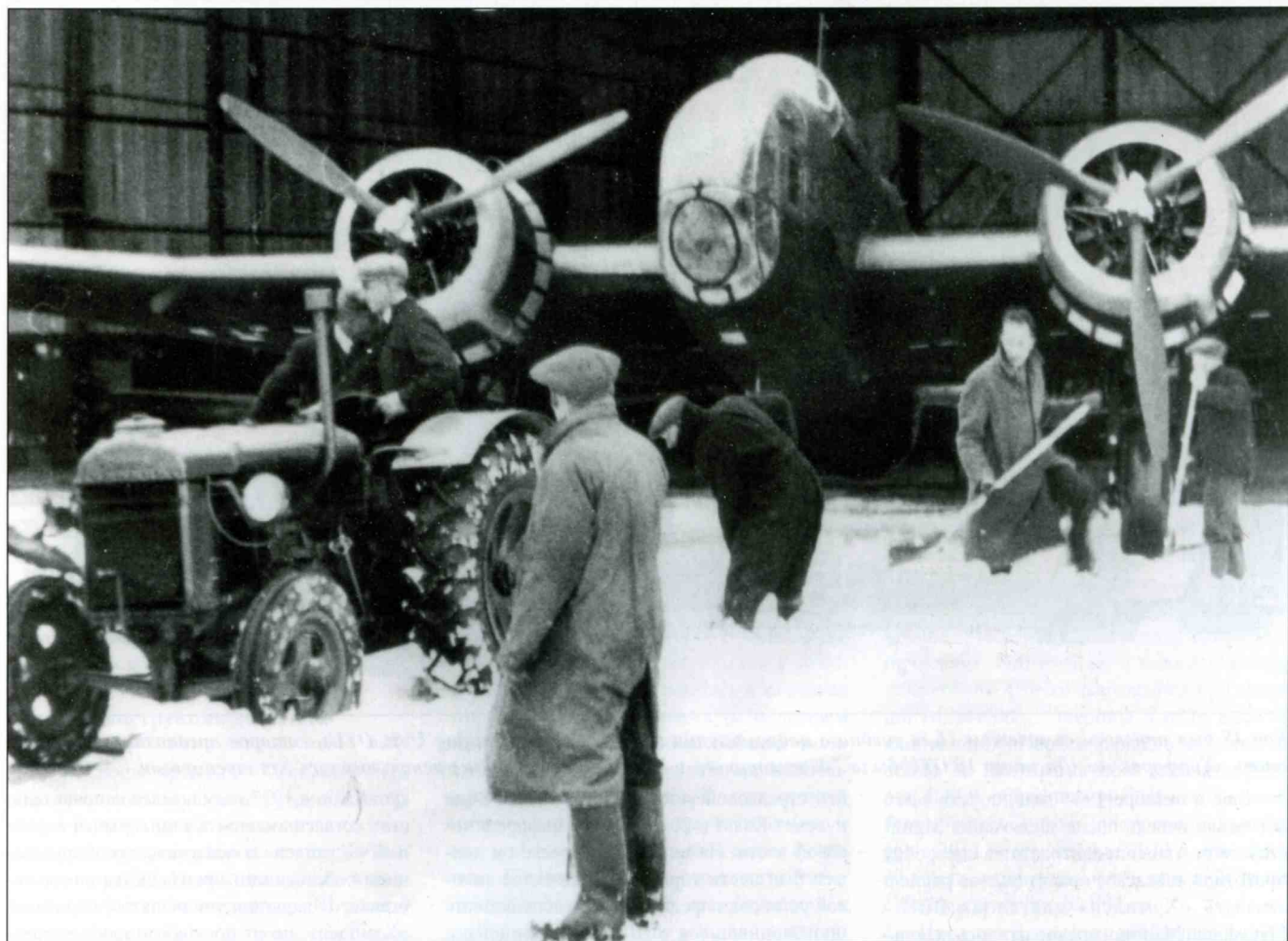


*После службы в ВВС Швеции «Хэмпден» был передан фирме SAAB, которая использовала его для испытаний радиоэлектронного оборудования. Машина получила гражданскую регистрацию SE-APD и была списана в 1947 году.*

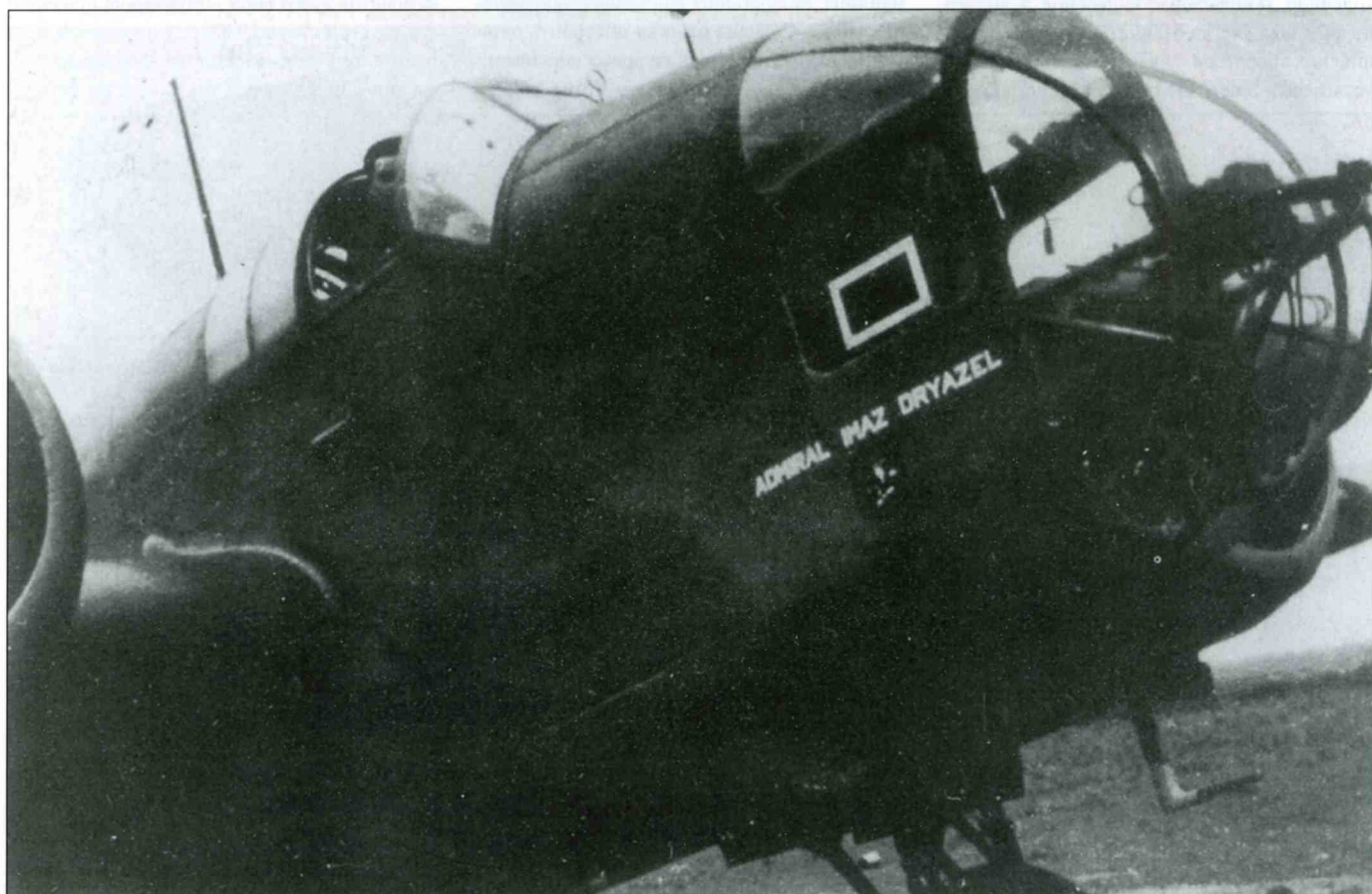


*На этом снимке, сделанном из верхней стрелковой точки другого «Хэмпдена», хорошо видно поперечное V консолей крыла – такая конструкция была сделана по результатам испытаний прототипа.*



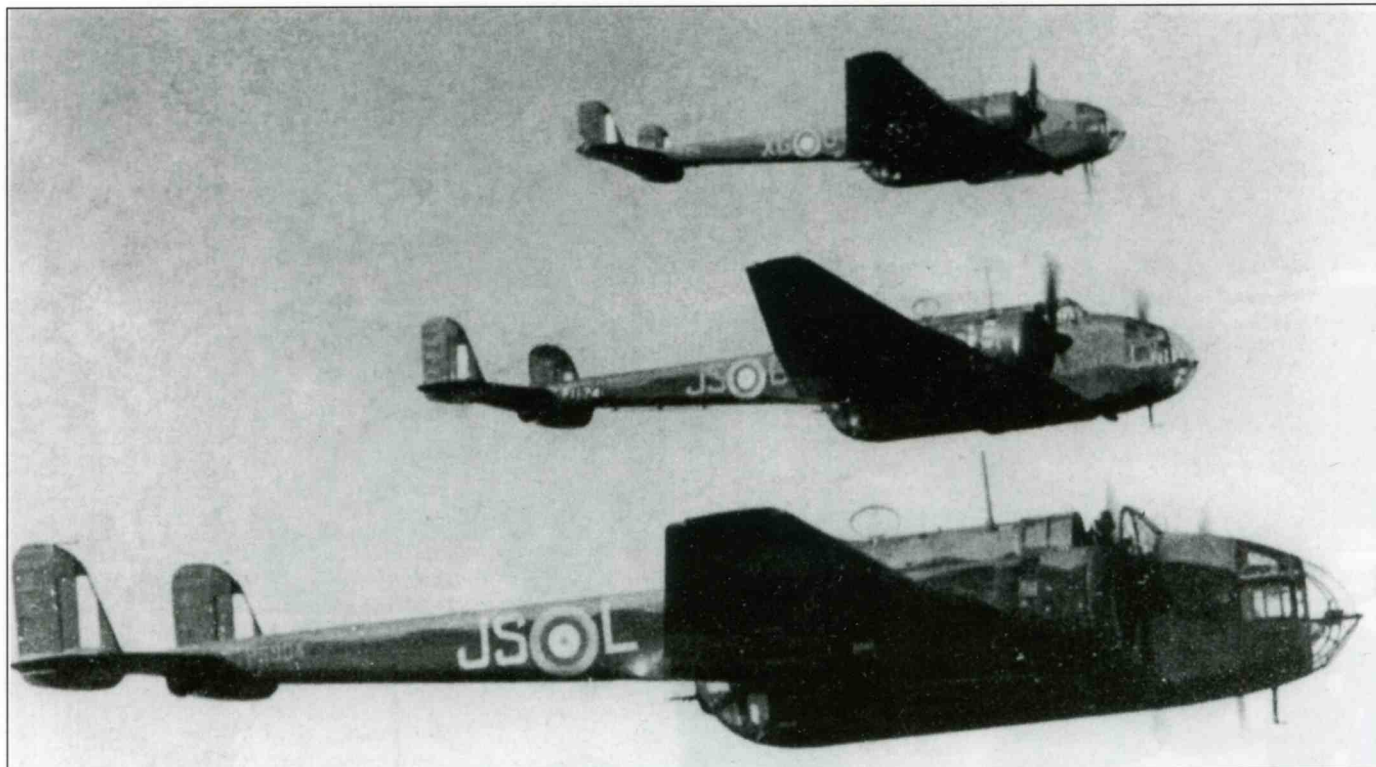


*Первый «Хэмпден», построенный в Престоне фирмой Инглиш Электрик, P2062, выкатили из сборочного цеха на заснеженный аэродром Сэлмсбери в феврале 1940 года. Всего Инглиш Электрик выпустила 770 «Хэмпденов» - больше чем Хэндли-Пейдж в Рэдлетте.*



*«Хэмпден» L4057 «Admiral Maz Dryzel» из 83-й эскадрильи, на нем летал Гай Гибсон. Происхождение названия самолета неизвестно.*



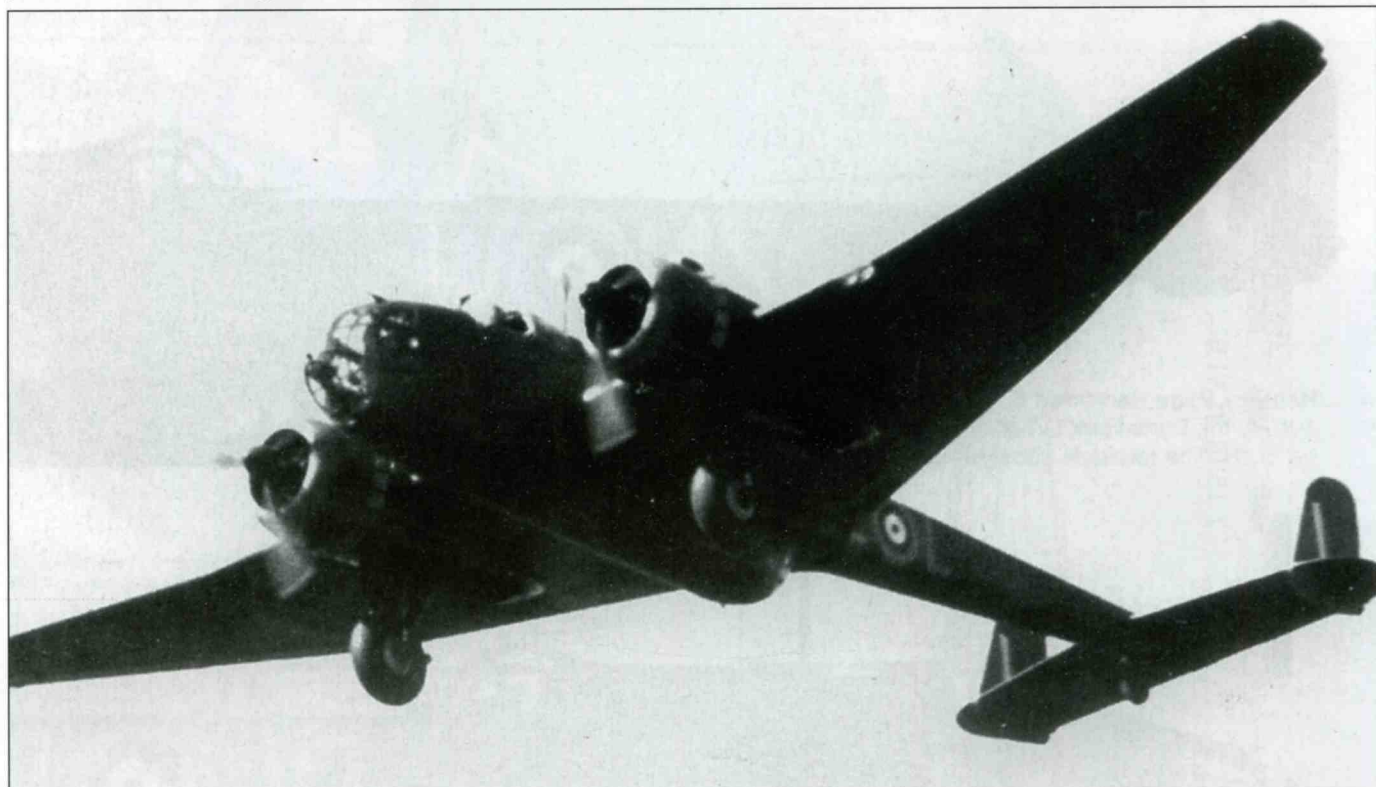


*Код JS был присвоен самолетам 16-го учебного подразделения (16 Operational Training Unit, OTU), которое предполагалось оснастить «Хирфордами». До этого 16 OTU было 7-й эскадрилей и ее «Хэмпден» также использовались для тренировок.*

Ещё в октябре 1934 года, спустя всего несколько недель после заключения Министерством Авиации контракта на постройку прототипа, шведское правительство решило заказать «Хэмпден» для своих ВВС - Flygvarnet. Машину предполагалось использовать в качестве патрульного самолета, и она должна была иметь сменное шасси – колесное, поплавковое и лыжное. Самолет должен был слегка отличаться от своих английских собратьев – на него предполагалось установить шведское оборудование, в верх-

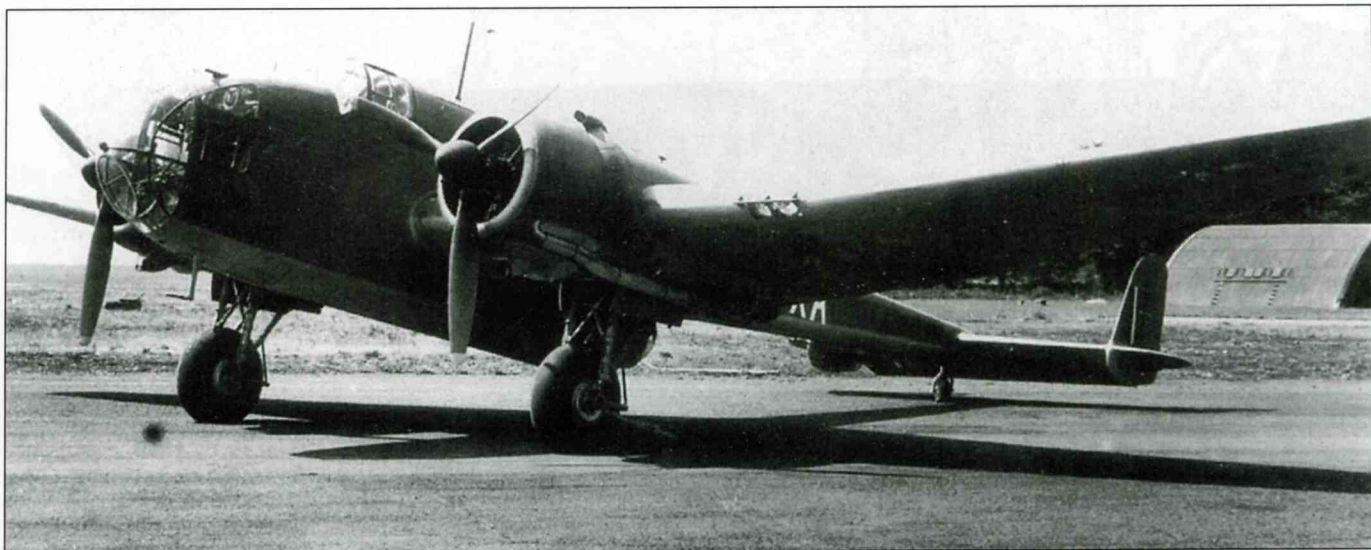
ней стрелковой установке разместить 8-мм пулемет Кольт и 20-мм пушку Бофорс в носовой части. На внешней подвеске он должен был нести торпеду, а в качестве силовой установки предполагалось использовать производившиеся в Швеции по лицензии моторы «Пегасус»II с узкими кольцами Тауненда. Был размещен заказ на две таких машины, получивших фирменное обозначение НР.53. Сначала решили построить один такой самолет, который на время испытаний в Англии должен был иметь мотор «Пега-

сус»XX, а в 1937 году шведское правительство согласилось взять стандартный серийный «Хэмпден» и оснастить его оборудованием собственного производства после поставки. Шведы получили пятый серийный «Хэмпден», но от покупки второго самолета отказались. Единственный шведский «Хэмпден» оказался «долгжителем» среди самолетов этого типа – Flygvarnet признали его устаревшим в 1947 году и в ноябре продали фирме Svensk Aeroplan Aktiebolaget. Эта машина, получившая гражданскую регист-



*«Хэмпден» ZN-L из 106-й эскадрильи заходит на посадку в Торнби.*





*«Хэмпден» из 489-й эскадрильи ВВС Новой Зеландии, которая была передана Береговому Командованию и стала торпедоносной.*

рацию SE-APD, была переделана в летающую лабораторию для испытаний электронного оборудования и на протяжении двух лет использовалась фирмой SAAB, пока её не списали в ноябре 1949 года.

### Конструкция самолета

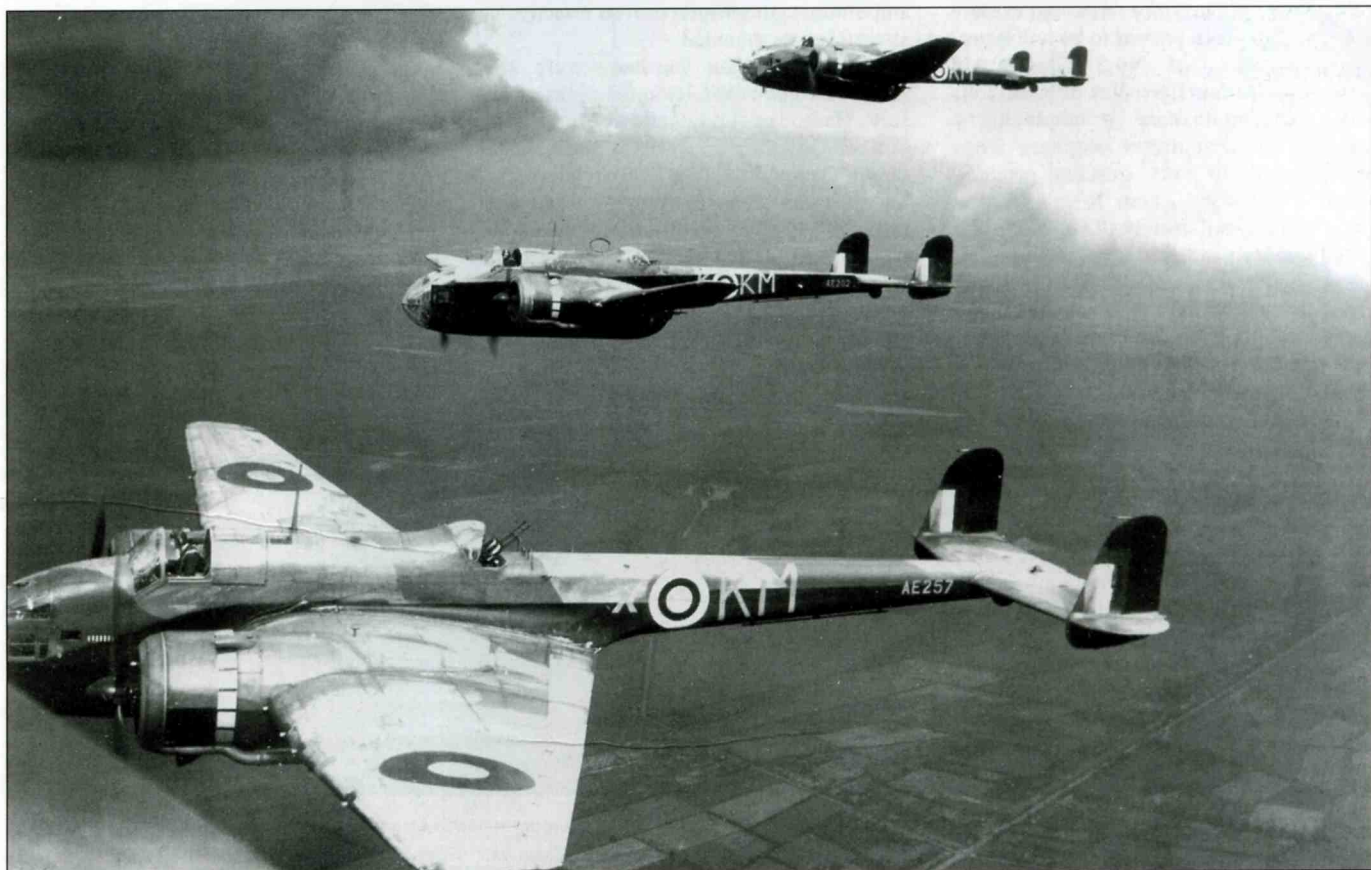
Для своего времени «Хэмпден» имел довольно необычную конструкцию с очень узким и высоким фюзеляжем, на хвостовой балке которого располагалось двухкилевое оперение. Необычным было и технологическое членение планера, позволявшее собирать его из отдельных подборок, поставляемых различными субподрядчиками. Фюзеляж, например, состоял из двух частей, начинавшихся тягами систем уп-

равления, электропроводкой и трубопроводами гидросистемы ещё до окончательной сборки.

Хотя фюзеляж большого удлинения давал определенные преимущества с точки зрения аэродинамики, имелась и обратная сторона медали, связанная с размещением экипажа. В случае ранения или смерти пилота штурман-бомбардир, рабочее место которого находилось в носовой части, практически не имел шансов помочь своему коллеге или заменить его из-за тесноты фюзеляжа. Крыло «Хэмпдена» имело трапециевидную в плане форму и резко сужалось к законцовкам. Оно имело мощную посадочную механизацию в виде автоматических предкрылков, занимавших почти половину размаха передней кромки, и разрезные по-

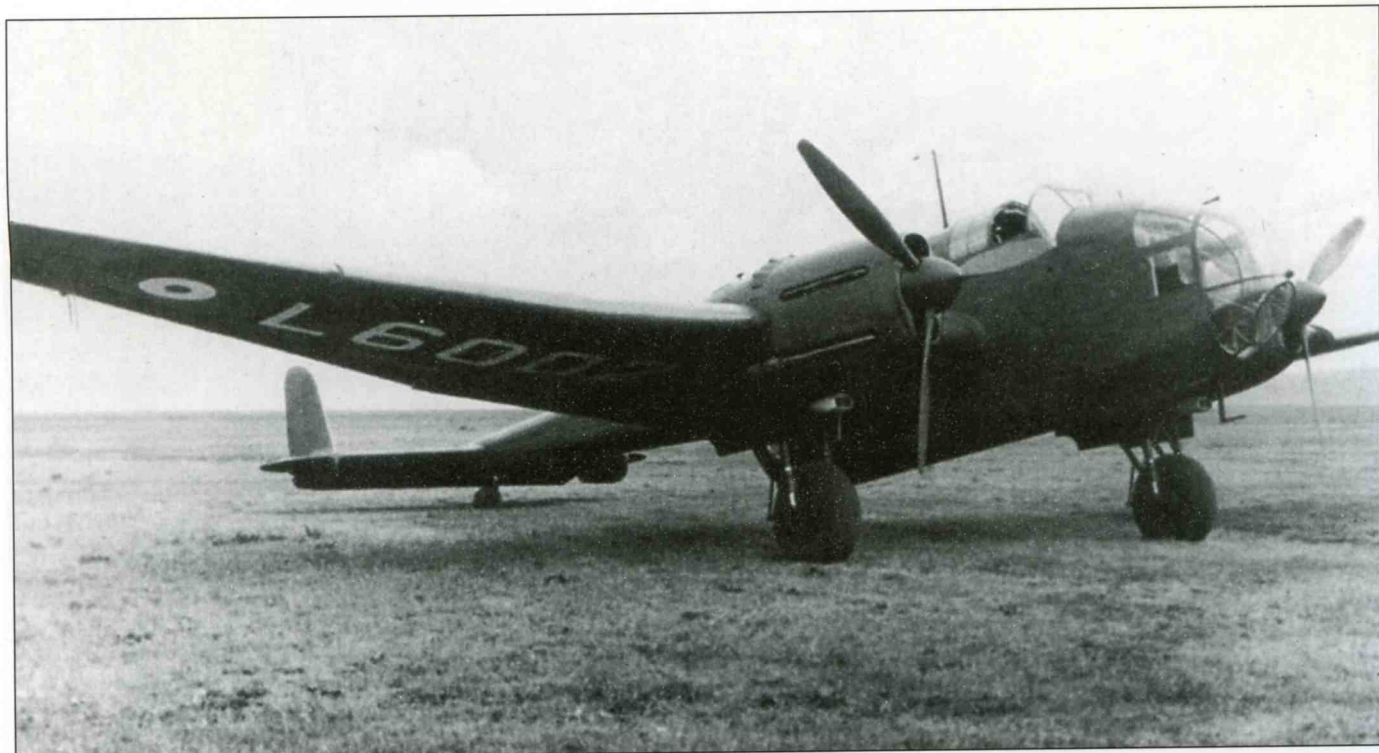
садочные щитки на задней кромке. Это позволяло при максимальной скорости 426,48 км/ч сохранить посадочную скорость на уровне 117 км/ч. Крыло имело цельнометаллическую конструкцию с одним главным лонжероном. Щитки выпускались при помощи гидравлики. Элероны и рули высоты имели металлический каркас с полотняной обшивкой. Впервые на своих самолетах Хэндли-Пейдж применила убирающееся шасси. В крыле размещалось шесть топливных баков общей вместимостью 2970 л, что обеспечивало машине дальность полета 2678 км с бомбовой нагрузкой 907 кг.

Из-за своей довольно необычной формы «Хэмпден» вскоре обзавелся рядом прозвищ: «Летающий головастик», «Ручка от сковородки» и «Летающий чемодан».



*Три «Хэмпдена» из 44-й (родезийской) эскадрильи, включая AE257 KM-X и AE202 KM-K.*





*Первый серийный «Хирфорд», L6002, впервые поднялся в воздух 17 мая 1939 года. Машина была передана А&АЕЕ для проведения испытаний.*



*«Хэмпдены» из Канады. В общей сложности 160 самолетов были построены консорциумом компаний, известным как Canadian Associated Aircraft Ltd. Большая часть бомбардировщиков отправлялось на кораблях через Атлантику, но некоторое количество было оставлено для подготовки экипажей.*





«Хэмпден» Mk.I L4076 QX-D из 50-й эскадрильи был сфотографирован в Вэддингтоне незадолго до начала войны.

### Начало службы

Выпуск «Хэмпденов» на заводах Хэндли-Пейдж в Крикльуде и Рэдлетте шел высокими темпами и к концу 1938 года 36 самолетов было поставлено 49-й и 83-й эскадрильям, базировавшимся в Скэмптоне, а также 50-й эскадрильи в Вэддингтоне.

Чувствуя неминуемое приближение новой войны, Министерство Авиации решило развернуть производство авиационной техники за пределами территории Метрополии. «Хэмпден» рассматривался как идеальный вариант для постройки в Канаде. Министерство заключило контракт с консорциумом из семи фирм, организовавшим два предприятия в Мальтоне, Онтарио, и Сент-Юбере, Квебек. Контракт предусматривал изготовление 160 бомбардировщиков, а в качестве образцов в Канаду были отправлены пять самолетов английской постройки (L4208 – L4212).

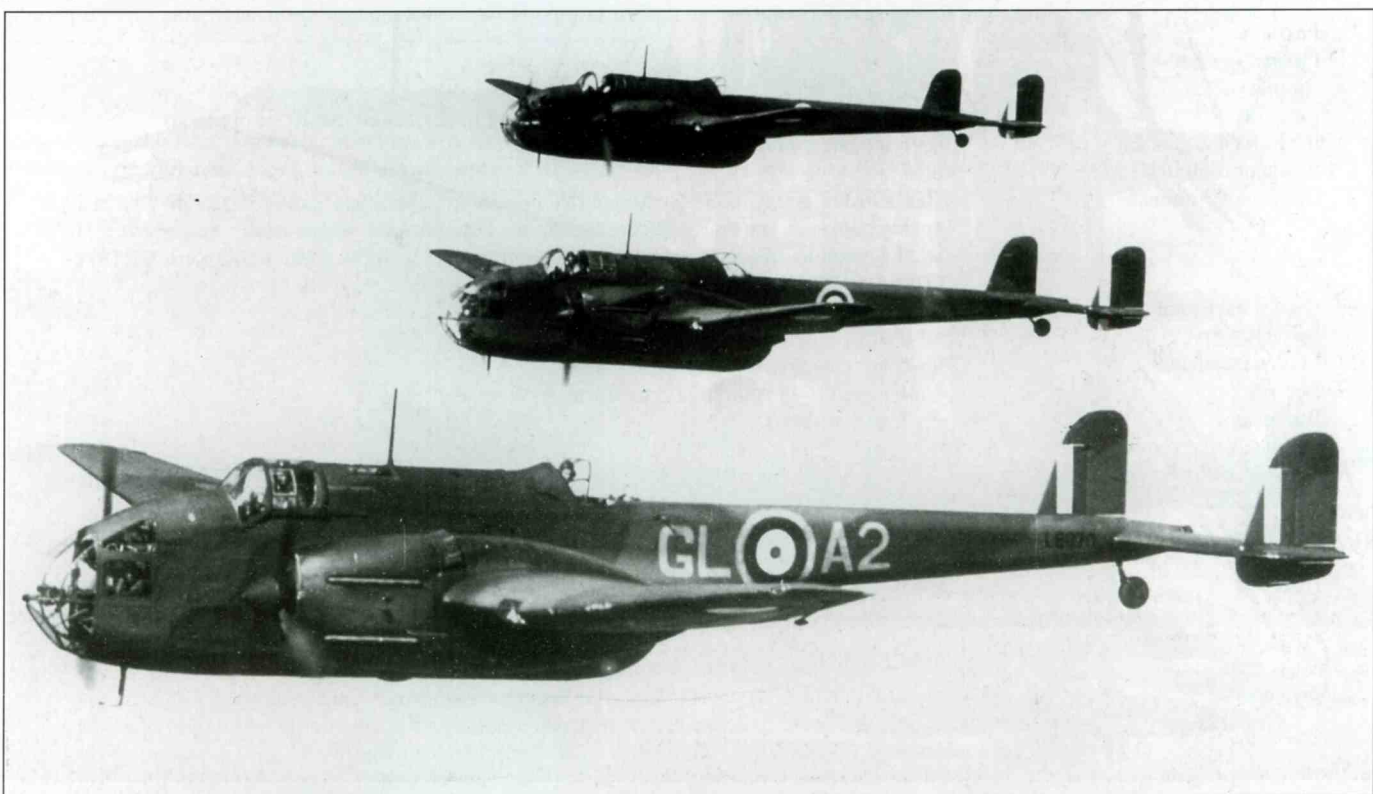
Поначалу темпы выпуска «Хэмпденов» в Канаде были невысокими – к концу 1940 года построили всего девять самолетов, но затем положение нормализовалось – к лету 1942 года изготовили все 160 машин со средним темпом 15 самолетов в месяц. Поскольку возникли некоторые сомнения по поводу ритмичности поставок «Пегасусов», связанные с активностью немецких подводных лодок в Атлантике, в качестве альтернативы рассматривалась возможность оснастить «Хэмпден» американскими моторами Райт «Циклон». Прототип такого самолета, известный под обозначением «Хэмпден» Mk.II, был изготовлен в Англии – для этого переделали построенный в Престоне планер X3115. Машина проходила испытания в Боскомб Даун, после чего её снова превратили в Mk.I и она служила в 408-й эскадрилье (канадской). Опасения насчет поставок «Пегасусов» оказались чрезмерными и от передел-

ки канадских самолетов в Mk.II в конечном счете отказались. Из Канады «Хэмпдены» перегонялись через Исландию и Альдерггров или Прествик, откуда они перегонялись в подразделение обслуживания в Финнингли и уже оттуда отправлялись в эскадрильи RAF и стран Содружества.

Между тем первоначальные заказы на «Хэмпдены» были значительно увеличены. После выпуска первой партии в 160 самолетов Хэндли-Пейдж получила заказ на две партии в 120 и 200 машин. Все они были построены к июлю 1940 года.

Первый «Хэмпден», P2062, построенный Инглиш Электрик, поднялся в воздух заводского аэродрома в Сэлмс Бери в 1940 году. Всего в Престоне было построено 770 машин в пяти сериях, последняя из которых покинула сборочный цех 15 марта 1942 года.

После постройки 100 самолетов по первому контракту фирма Шорт получила вто-



Три «Хирфорда» из 14-го учебного подразделения во главе с L6070 GL-A2. В этой части было так много самолетов, что индивидуальный код был двузначным (A2).



Модель	Кол-во	Серийные номера	Примечание
НР.52	1	K4240	Handley Page built prototype to B.9/32
НР.52 «Хэмпден»	500	L4032-L4211, P1145-P1189. P1194-P1230, P1233-P1261, P1265-P1305, P1309-P1356, P4285-P4324, P4335-P4384, P4389-P4418.	Построены фирмой Хэндли-Пейдж. Поставлены 8/38-7/41
НР.52 «Хэмпден»	770	P2062-P2100, P2110-P2145. X2893-X2922, X2959-X3008, X3021-X3030, X3047-X3066, X3115-X3154, AD719-AD768, AD782-AD806, AD824-AD873, AD895-AD988, AE115-AE159, AE184-AE203. AE218-AE267, AE268-AE320, AE352-AE401, AE418-AE442, AT109-AT158, AT172-AT196, AT216-AT260.	Построены фирмой Инглиш Электрик в Престоне. Поставлены 3/40-3/42
НР.52 «Хэмпден»	160	P5298-P5337 (Квебек) P5338-P5346, P5386-P5400, P5421-P5436 (Онтарио) AJ988-AJ999, AN100-AN167 (Квебек)	Построены консорциумом канадских фирм называвшимся Canadian Associated Aircraft Ltd. Поставлены 9/40-3/42.
НР.52 «Хирфорд»	150	L6002-L6101. N9055-N9081, N9084-N9106.	После поставки 20 самолетов переделаны в «Хэмпдены»
НР.53	1	L7271.	Строился по заказу правительства Швеции. Был поставлен в Белфаст 16.7.37. для переделки в прототип «Хирфорда». Шведам был передан серийный «Хэмпден».

В число «Хирфордов» переделанных в «Хэмпдены» входили следующие самолеты: L6011, L6018, L6019, L6020, L6049, L6055, L6069, L6076, L6085, L6089, L6090, L6096, N9062, N9064. N9065, N9070, N9089, N9086, N9090, N9096. N9101, N9105, N9106.  
В общей сложности, с учетом конвертированных «Хирфордов», было выпущено 1430 «Хэмпденов».

рой на 50 машин, последняя из которых за №9106 была выпущена 24 сентября 1940 года. Все самолеты были изначально оснащены моторами Нэпир «Даггер», но на 23 из них впоследствии установили «Пегасусы» (эти работы провело техническое подразделение 41-й группы).

Вслед за 44-й и 50-й эскадрильями в Вэдингтоне на «Хэмпеды» перевооружились 61-я и 144-я эскадрильи в Химсвелле. К 3 сентября 1940 года боеготовыми считались

шесть эскадрилий «Хэмпденов» - 44-я, 49-я, 50-я, 61-я, 83-я и 144-я. Ещё две эскадрильи, 7-я и 46-я, находились на перевооружении в Финнингли. Резервная 185-я эскадрилья базировалась в Коутсмуре, где к ней присоединилась прибывшая из Ивентона 106-я эскадрилья. К началу Второй Мировой войны в составе RAF насчитывалось 212 «Хэмпденов».

Первые «Хирфорды» были поставлены 35-й эскадрилье в Финнингли для обуче-

ния в начале 1940 года и, кроме того, некоторое количество этих машин попало в одно из подразделений 185-й эскадрильи в Коутсмуре. Судя по архивным данным, лишь один из «Хирфордов» когда-либо участвовал в боевом вылете над вражеской территорией. Дело было в том, что моторы «Даггер» перегревались при рулежке и переохлаждались при горизонтальном полете на большой высоте. Очевидно, что надежность самолетов вызыва-

#### Технические характеристики бомбардировщика Hampden

Размеры	
Размах крыла	21,08 м
Длина	16,32 м
Высота	4,53 м (продольная ось фюзеляжа горизонтальна, стойки шасси не обжаты)
Ширина фюзеляжа	0,91 м (максимальная)
Размах стабилизатора	6,57 м
Силовая установка	Два мотора воздушного охлаждения Бристоль «Пегасус» мощностью по 980 л.с., трехлопастные винты Дехэвилленд с постоянной скоростью вращения. На модификацию Mk.II предполагалось установить моторы Райт «Циклон» GR1820-G105A мощностью по 1100 л.с.
Вес и нагрузки	
Вес пустого	5343 кг
Мах. взлетный	9525 кг (в варианте бомбардировщика)
Вес топлива	1440 кг (2476 литров) в шести крыльевых баках
Вес масла	98 кг (36 литров)
Летные характеристики	
Мах. скорость при весе 8507 кг	426,48 км/ч на высоте 4720 м, 408,77 км/ч на высоте 4 206 м
Крейсерская скорость	349,23 км/ч на высоте 4720 м
Скороподъемность у земли	298 м/мин
Время подъема на 4700 м	18,9 мин
Потолок	6920 м
Дальность полета при весе 9525 кг с 1 814 кг бомб	1400 км при скорости 276,81 км/ч на высоте 4572 м
Мах. дальность	3200 км (с бомбовой нагрузкой 900 кг)
Вооружение	Один подвижный пулемет Викарс К в носовой части, один неподвижный Браунинг справа от места пилота, по два пулемета Викарс К в верхней и нижней стрелковых точках. Возможна установка дополнительных пулеметов в бортовых окнах. Максимальная бомбовая нагрузка 1814 кг на внутренней подвеске. ТВ.Мк.I нес одну торпеду Mk.XII и две 113 кг бомбы под крылом



*«Хэмпден» AE436 PL-J из 144-й эскадрильи в полете над Линкольнширом. Позднее этот самолет был переделан в бомбардировщик-торпедоносец.*

ла сомнения и было принято решение сосредоточить их в 14-м учебном подразделении (Operational Training Unit, OTU) в Коутсмуре и 16-м OOT в Аппер Хейфорде.

### Первые операции

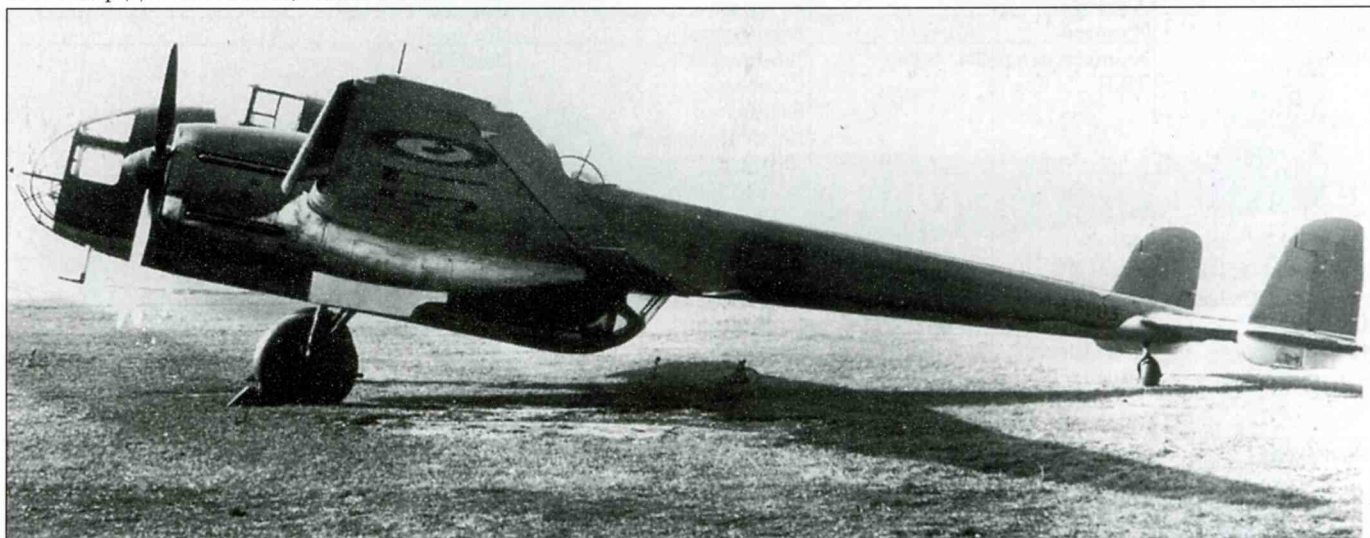
С первых дней войны «Хэмпдены» принимали активное участие в действиях против Германии. Они использовались для вооруженной разведки, ведя поиск кораблей Кригсмарине. Во время одного из таких вылетов, 29 сентября 1939 года, произошло первое столкновение с истребителями противника. В районе Гельголандской бухты две группы «Хэмпденов» 144-й эскадрильи общей численностью 11 машин были атакованы Мессершмиттами Bf 109E, взлетевшими с Фризских островов. Все пять «Хэмпденов» первой группы, которой командовал унтеркомандер Дж.Каннингхем, были сбиты.



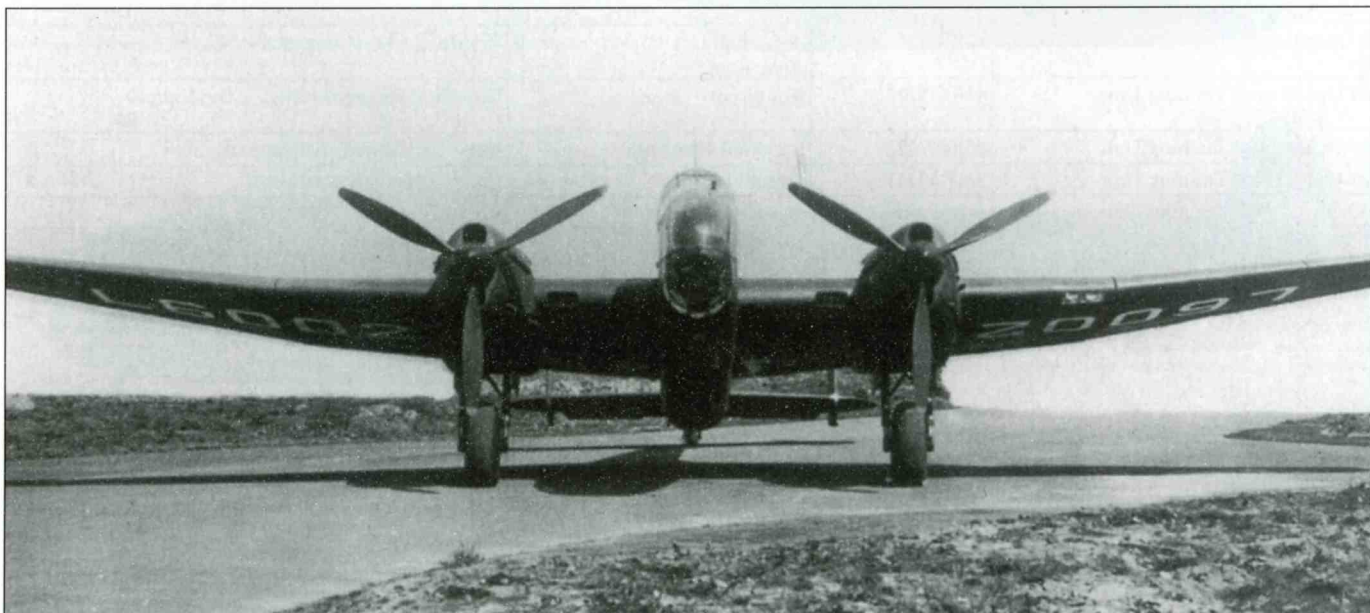
Второй группе, ведомой сквадрон-лидером Линдли, удалось отбиться от двух своих противников и вернуться на базу.

По результатам этого и других боев были сделаны выводы о плачевном состоянии оборонительного вооружения самолета, и с декабря «Хэмпдены» стали использоваться преимущественно в ночных вылетах. Обу-

чение экипажей ночным полетам проводилось параллельно с проведением операции «Nickels» - сбросом пропагандистских листовок над территорией, оккупированной противником. Стоит отметить, что в ходе 123 рейдов «Nickels», проводившихся до конца 1940 года, был потерян всего один «Хэмпден». Вместе с «Уиттли» бомбардировщики



*Единственным «Хирфордом», попавшим в Центр по испытаниям торпед в Госпорте был самолет с серийным номером N9097. Машина сфотографирована вскоре после выкатки из сборочного цеха, с номером на нижней поверхности крыла.*



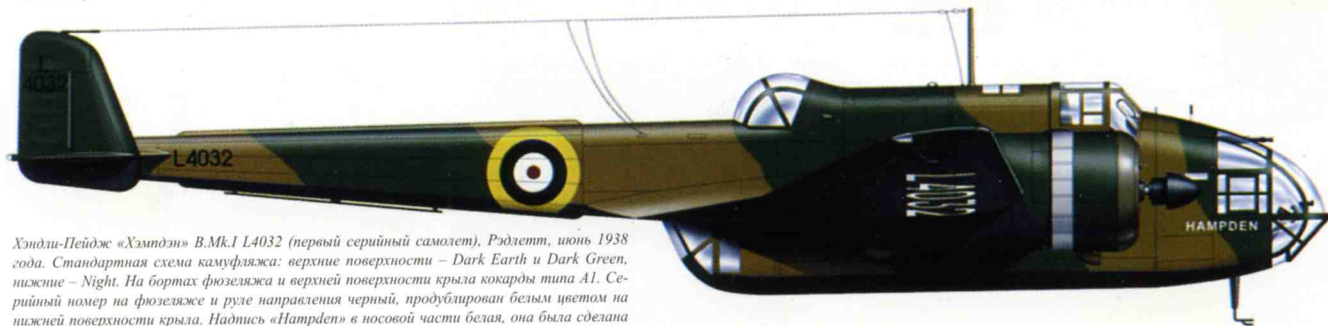
*«Хирфорд» L6003 – второй серийный самолет – проходил испытания в Боскомб Даун, он так и не попал в строевые части. Машина прибывшая в A&AEE 23 августа 1939 года получила в конечном итоге регистрационный номер 2800M.*



**Подразделения, эксплуатировавшие «Хэмпден» и «Хирфорды»**

Эскадрилья	Тип	Период	База	Примечание
7	Хэмпден и Хирфорд	4/39-5/40	Финнингли Верхний Хэйфорд	Стала 16-м OTU
44	Хэмпден	2/39-12/41	Вэддингтон	Код JW затем KM
49	Хэмпден	9/38-4/42	Скэмптон	Код XU затем EA
50	Хэмпден	12/38-5/42	Вэддингтон Линдхольм Свиндерби Скеллингторп	Код OX затем VN
61	Хэмпден	2/39-10/41	Хемсуэлл Вульфокс Лодж	Код LS затем QR
76	Хэмпден	3/39-4/40	Финнингли Верхний Хэйфорд	Коды не использовались
83	Хэмпден	11/38-1/42	Скэмптон	Код QQ затем OL
97	Хэмпден	7/41-7/41	Конингсби	Код OF
106	Хэмпден	5/39-3/42	Торнаби Коутсмур Финнингли Конингсби	Код XS затем ZN
144	Хэмпден затем ТВ.1	3/39-1/43	Хемсуэлл Норт Люффенхем Лейчерс Ваенга	Код NV затем PL
185	Хэмпден и Хирфорд	6/39-4/40	Торнаби Коутсмур	Стала 14-м OTU Код ZM затем GL
207	Хэмпден	7/41-8/41	Вэддингтон	Код EM
408 RCAF	Хэмпден затем ТВ.1	7/41-10/42	Линдхольм Сайерстон Бальдертон Норт Люффенхем Лиминг	Код EQ
415 RCAF	Хэмпден затем ТВ.1	1/42-11/43	Остров Торни Сент-Эвал Норт Коутс Вик Лейчерс	Код GX
420	Хэмпден	12/41-7/42	Вэддингтон	Код PT
455 RAAF	Хэмпден затем ТВ.1	7/41-12/43	Свиндерби Уайсли Лейчерс Ваенга	Код UB
489 RNZAF	Хэмпден затем ТВ.1	3/42-11/43	Остров Торни Скиттен Вик Лейчерс	Код XA
517	Хэмпден	8/43-10/43	Вик	Код Z9
521	Хэмпден	9/43-12/43	Докинг	Код 50
<b>Тыловые подразделения</b>				
5 Operational Training Unit		9/42-11/43	Тёрнберри Лонг Кеш	Коды не использовались
14 Operational Training Unit		4/40-12/42	Коутсмур	Код GL. Использовались «Хирфорды»
16 Operational Training Unit		4/40-7/42	Верхний Хэйфорд	Использовались «Хирфорды»
25 Operational Training Unit		3/41-11/41	Финнингли	Коды не использовались
32 Operational Training Unit		5/42-2/44	Патрисиа Бэй	Коды DK, LB, OP RO
1 Torpedo Training Unit		1/43-1/44	Тёрнберри	Коды TT OK





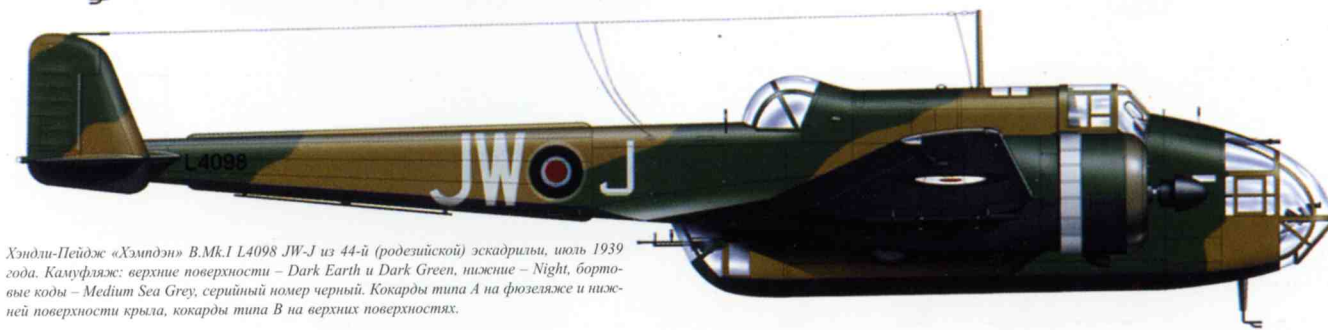
Хэндли-Пейдж «Хэмпден» В.Мк.I L4032 (первый серийный самолет), Рэдлетт, июнь 1938 года. Стандартная схема камуфляжа: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night. На бортовых фюзеляжа и верхней поверхности крыла кокарды типа A1. Серийный номер на фюзеляже и руле направления черный, продублирован белым цветом на нижней поверхности крыла. Надпись «Hampden» в носовой части белая, она была сделана для церемонии крещения самолета, которую провел 24 июня 1938 года виконт Хэмпден.



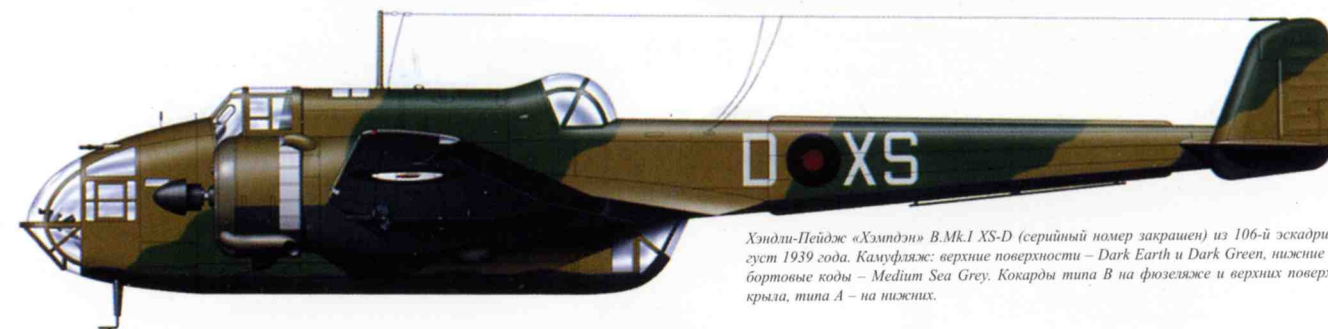
Хэндли-Пейдж «Хэмпден» В.Мк.I L4085 JW-A из 44-й (родезийской) эскадрильи, Вэдингтон, февраль 1939 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный (продублирован белым цветом на нижней поверхности крыла). Кокарды типа A на фюзеляже и нижней поверхности крыла, кокарды типа A1 на верхних поверхностях.



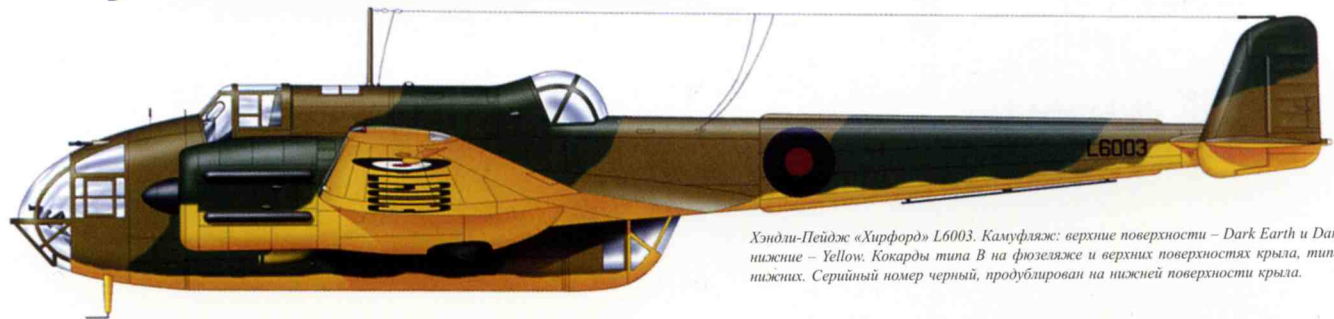
Хэндли-Пейдж «Хэмпден» В.Мк.I AE116 VN-a (с полосой) из 50-й эскадрильи, 1940 год. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды и серийный номер – Medium Sea Grey. На фюзеляже кокарда типа A с затененным белым сектором. На верхней поверхности крыла кокарды типа B.



Хэндли-Пейдж «Хэмпден» В.Мк.I L4098 JW-J из 44-й (родезийской) эскадрильи, июль 1939 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный. Кокарды типа A на фюзеляже и нижней поверхности крыла, кокарды типа B на верхних поверхностях.

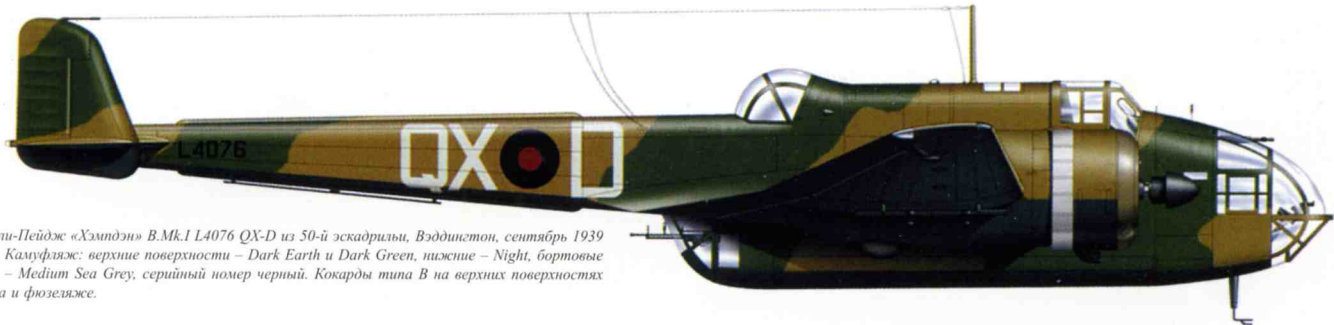


Хэндли-Пейдж «Хэмпден» В.Мк.I XS-D (серийный номер окрашен) из 106-й эскадрильи, август 1939 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey. Кокарды типа B на фюзеляже и верхних поверхностях крыла, типа A – на нижних.

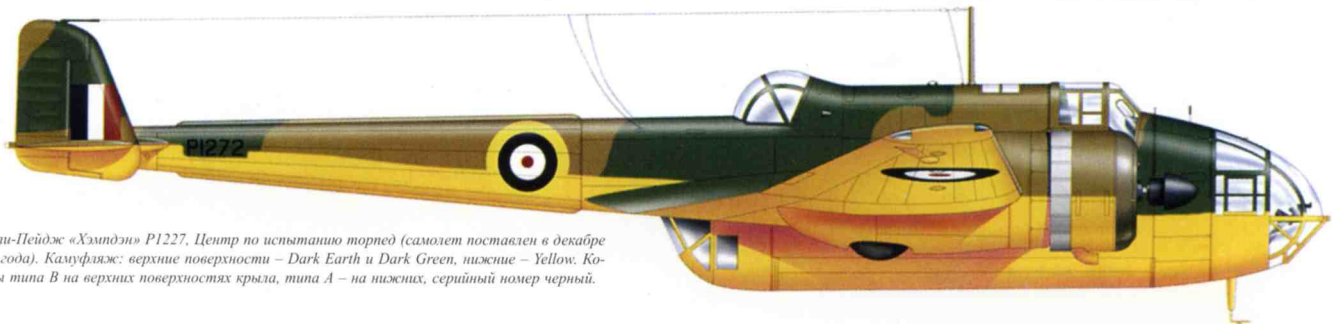


Хэндли-Пейдж «Хирфорд» L6003. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Yellow. Кокарды типа B на фюзеляже и верхних поверхностях крыла, типа A – на нижних. Серийный номер черный, продублирован на нижней поверхности крыла.

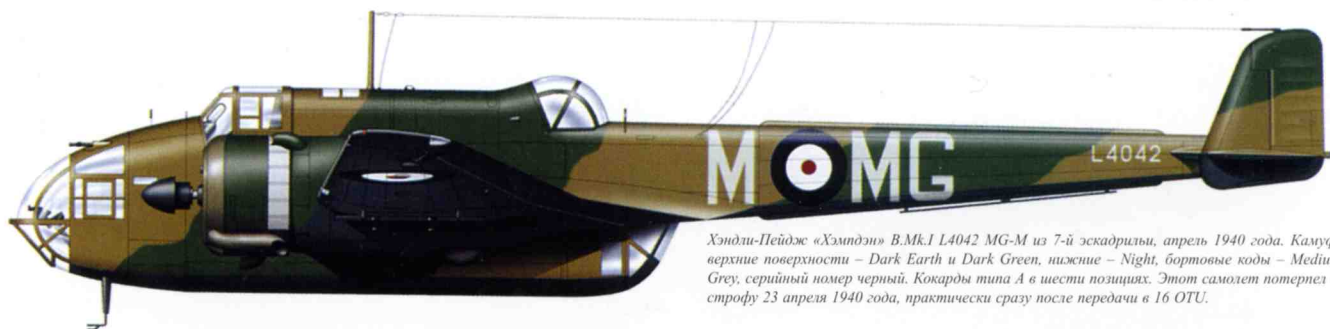




Хэндли-Пейдже «Хэмден» В.Мк.I L4076 QX-D из 50-й эскадрильи, Вэдингтон, сентябрь 1939 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный. Кокарды типа В на верхних поверхностях крыла и фюзеляже.



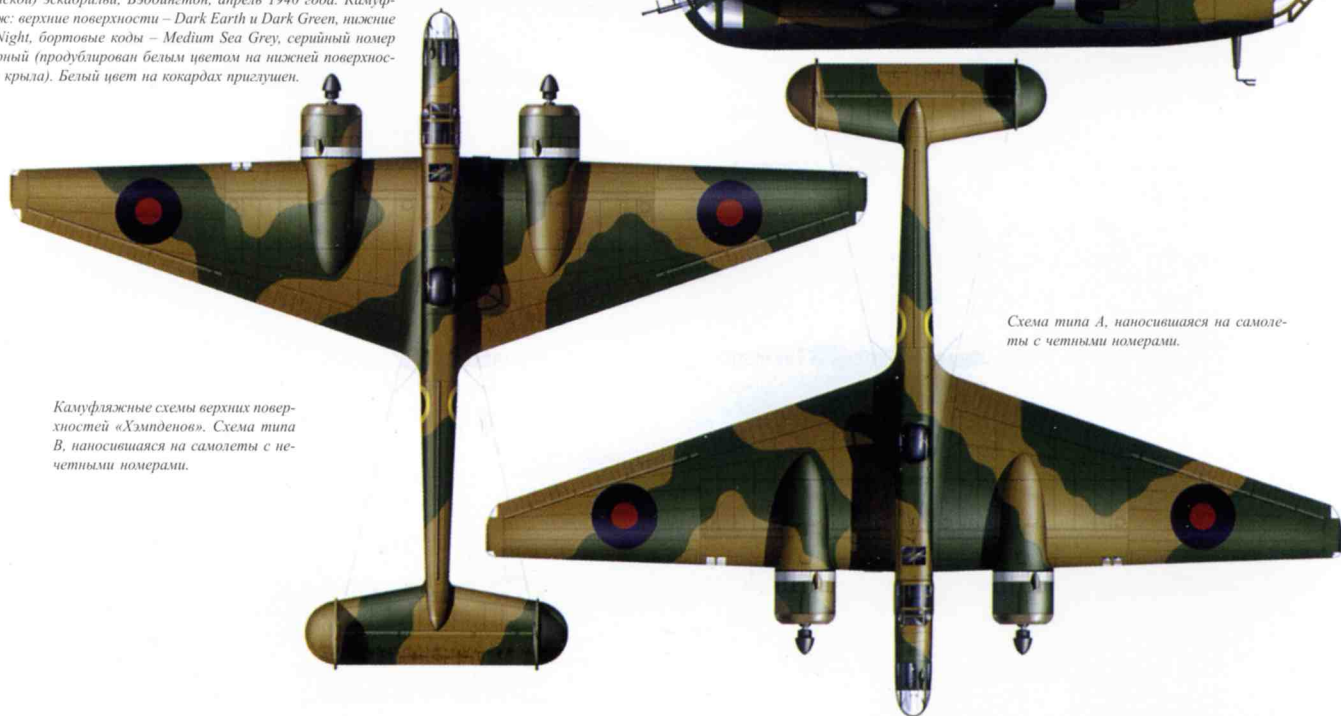
Хэндли-Пейдже «Хэмден» P1227. Центр по испытанию торпед (самолет поставлен в декабре 1939 года). Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Yellow. Кокарды типа В на верхних поверхностях крыла, типа А – на нижних, серийный номер черный.



Хэндли-Пейдже «Хэмден» В.Мк.I L4042 MG-M из 7-й эскадрильи, апрель 1940 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный. Кокарды типа А в шести позициях. Этот самолет потерпел катастрофу 23 апреля 1940 года, практически сразу после передачи в 16 OTU.



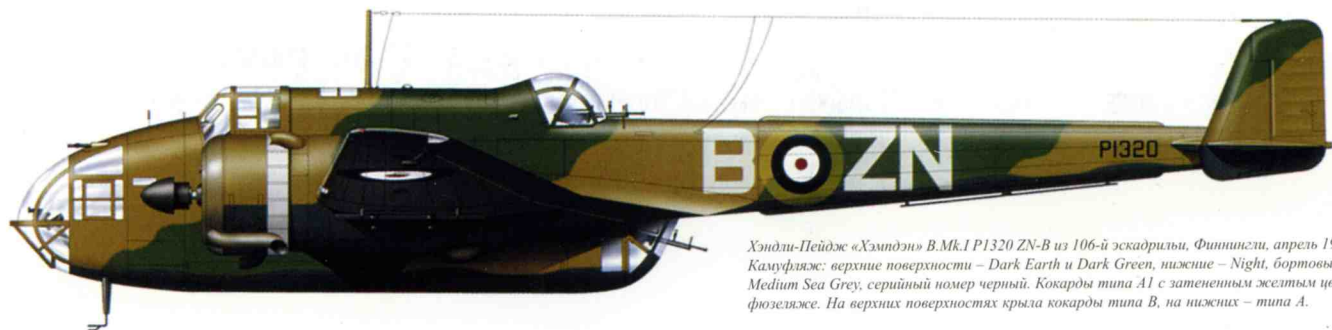
Хэндли-Пейдже «Хэмден» В.Мк.I L4074 KM-O из 44-й (родзийской) эскадрильи, Вэдингтон, апрель 1940 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный (продублирован белым цветом на нижней поверхности крыла). Белый цвет на кокардах приглушен.



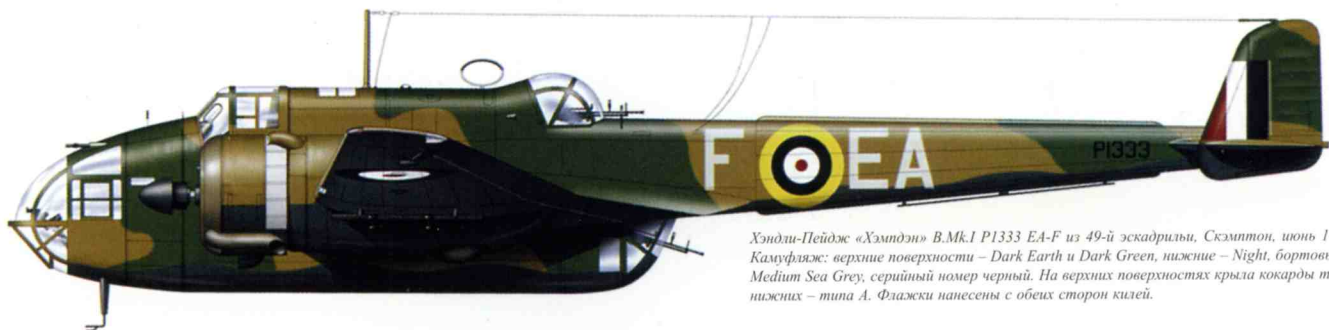
Камуфляжные схемы верхних поверхностей «Хэмденов». Схема типа В, наносившаяся на самолеты с четными номерами.

Схема типа А, наносившаяся на самолеты с четными номерами.

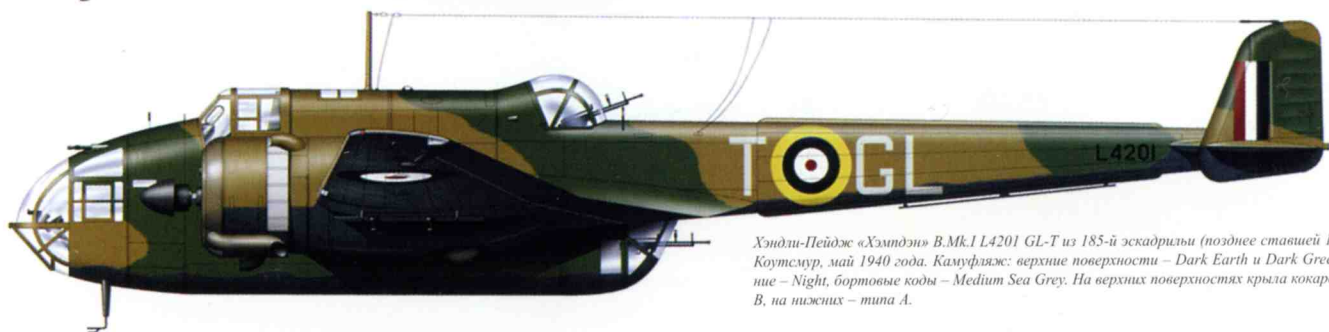




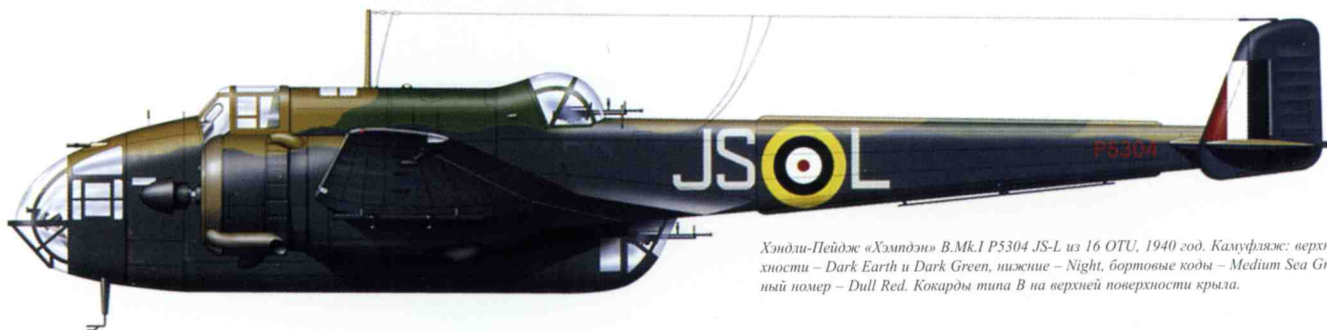
Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.1 P1320 ZN-B из 106-й эскадрильи, Финляндия, апрель 1940 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный. Кокарды типа A1 с затемненным желтым цветом на фюзеляже. На верхних поверхностях крыла кокарды типа B, на нижних – типа A.



Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.1 P1333 EA-F из 49-й эскадрильи, Скотланд, июнь 1940 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный. На верхних поверхностях крыла кокарды типа B, на нижних – типа A. Флажки нанесены с обеих сторон килей.



Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.1 L4201 GL-T из 185-й эскадрильи (позднее ставшей 16 OTU), Кутсмур, май 1940 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey. На верхних поверхностях крыла кокарды типа B, на нижних – типа A.



Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.1 P5304 JS-L из 16 OTU, 1940 год. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. Кокарды типа B на верхней поверхности крыла.

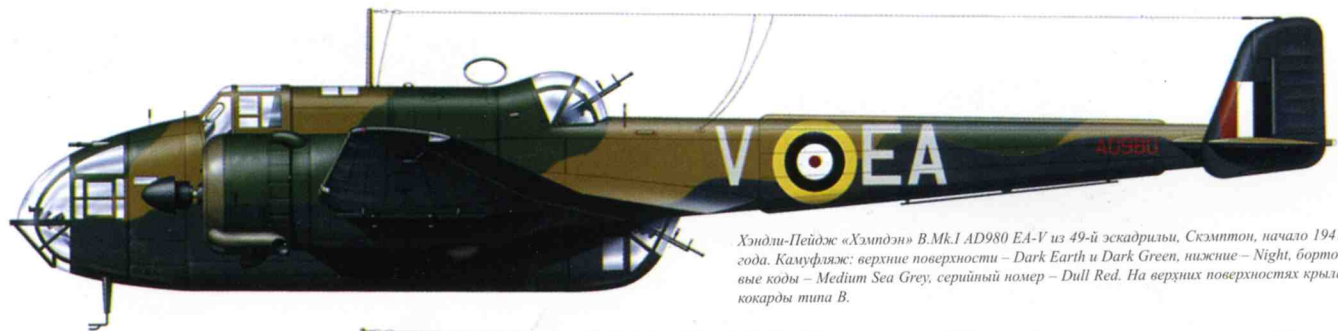


Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.1 P4324 QR-P из 61-й эскадрильи, Физанд, Нидерланды, август 1940 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер черный. Кокарды типа A1 на фюзеляже, на верхних поверхностях крыла кокарды типа B, на нижних – типа A. Флажки нанесены с обеих сторон килей.



Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.1 AD837 OL-E из 83-й эскадрильи. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды и серийный номер – Medium Sea Grey. Кокарды типа A1 на фюзеляже, на верхних поверхностях крыла кокарды типа B. Флажки нанесены с обеих сторон килей.

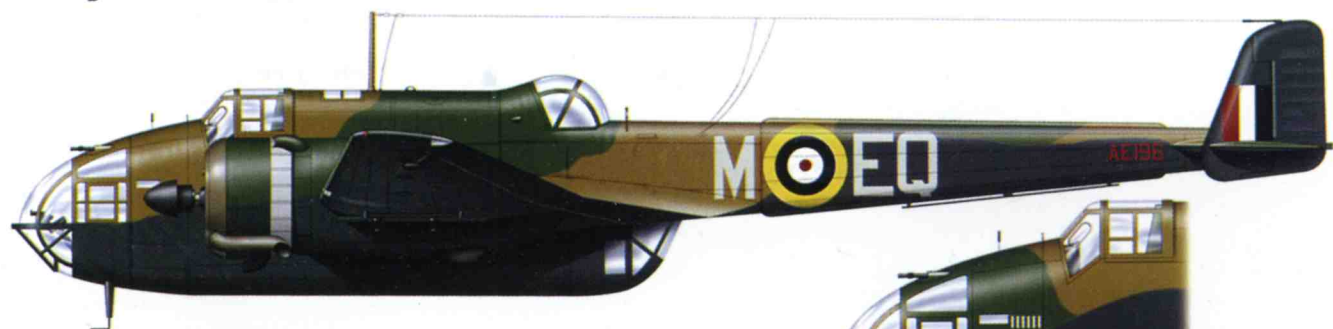




Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.I AD980 EA-Y из 49-й эскадрильи, Скэмптон, начало 1941 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.



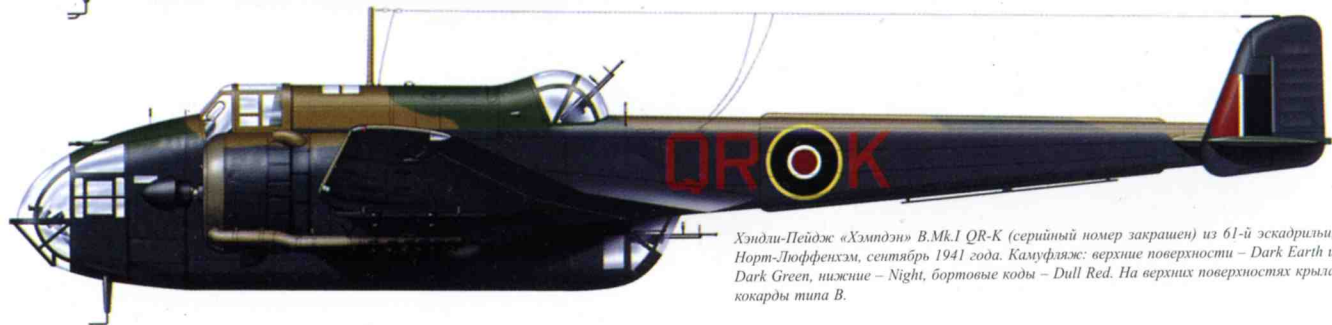
Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.I AE146 XG-Y из 16-го OTU, 1941 год. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.



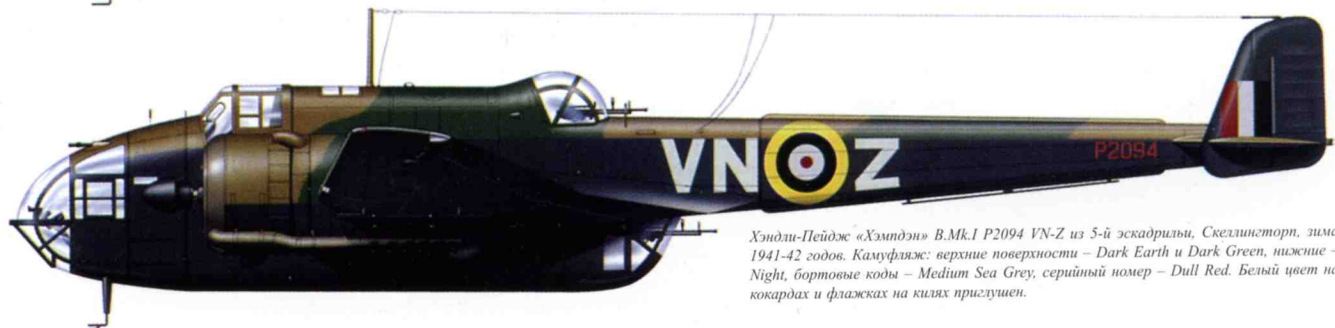
Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.I AE196 EQ-M из 408-й эскадрильи RCAF. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.



Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.I AE257 KM-X из 44 (роденійської) эскадрильи. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В. В носовой части, рядом с маленьким окном, отметки шести боевых вылетов.



Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.I QR-K (серийный номер покрашен) из 61-й эскадрильи, Норт-Люфвенхэм, сентябрь 1941 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.

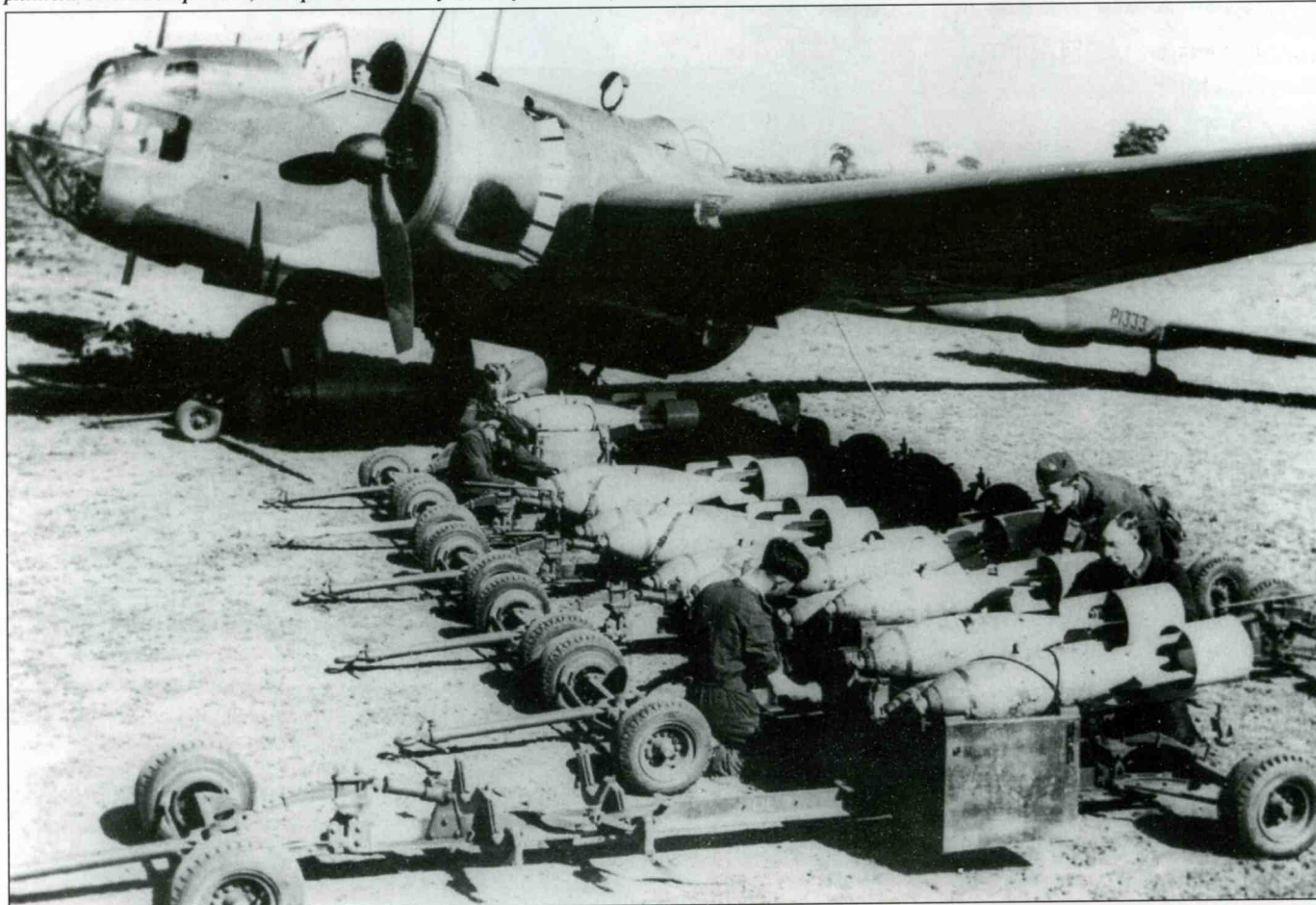


Хэндли-Пейдждж «Хэмпдэн» В.Мк.I P2094 VN-Z из 5-й эскадрильи, Скеллингторп, зима 1941-42 годов. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. Белый цвет на кокардах и флажках на клязах приглушен.





*В ходе первых налетов на Германию много «Хэмпденов» стали жертвой зенитного огня. На снимке: P4344, третий самолет, потерянный 61-й эскадрилей, совершивший вынужденную посадку в Иммихофе, неподалеку от Вильгельмсхафена, в сентябре 1940 года.*

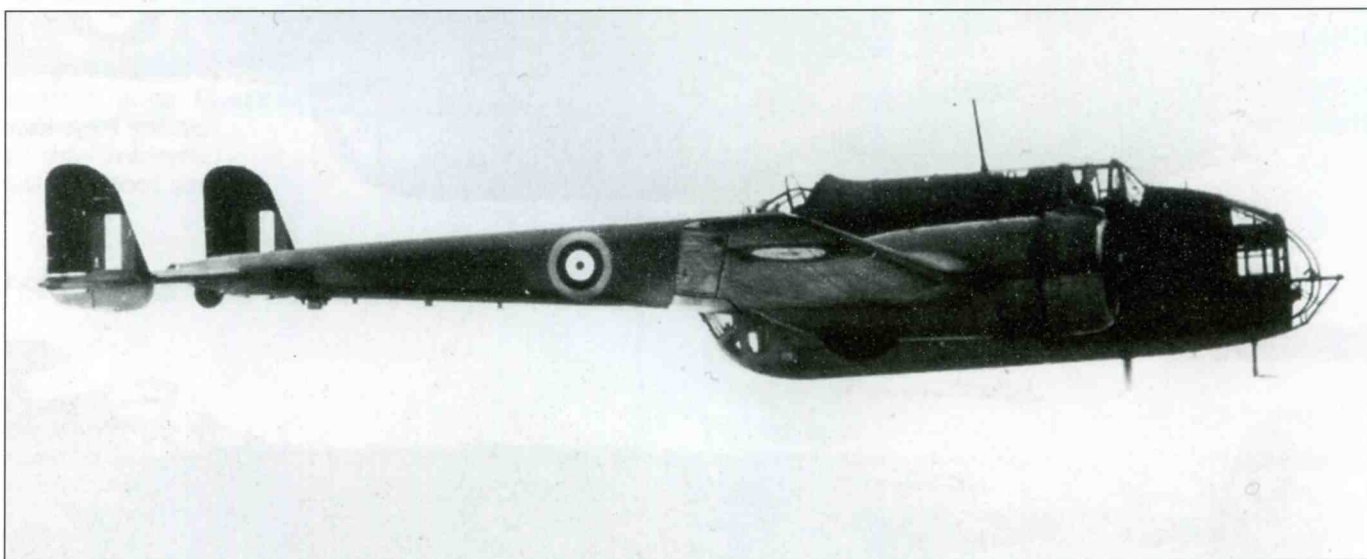


*Подготовка 226-кг и 113-кг бомб к погрузке на борт «Хэмпдена» P1333 EA-F из 49-й эскадрильи. Эта машина была сбита над Бреда в Голландии в ночь 16-17 августа 1940 года. Обратите внимание на расширенную антенну радиокompаса.*



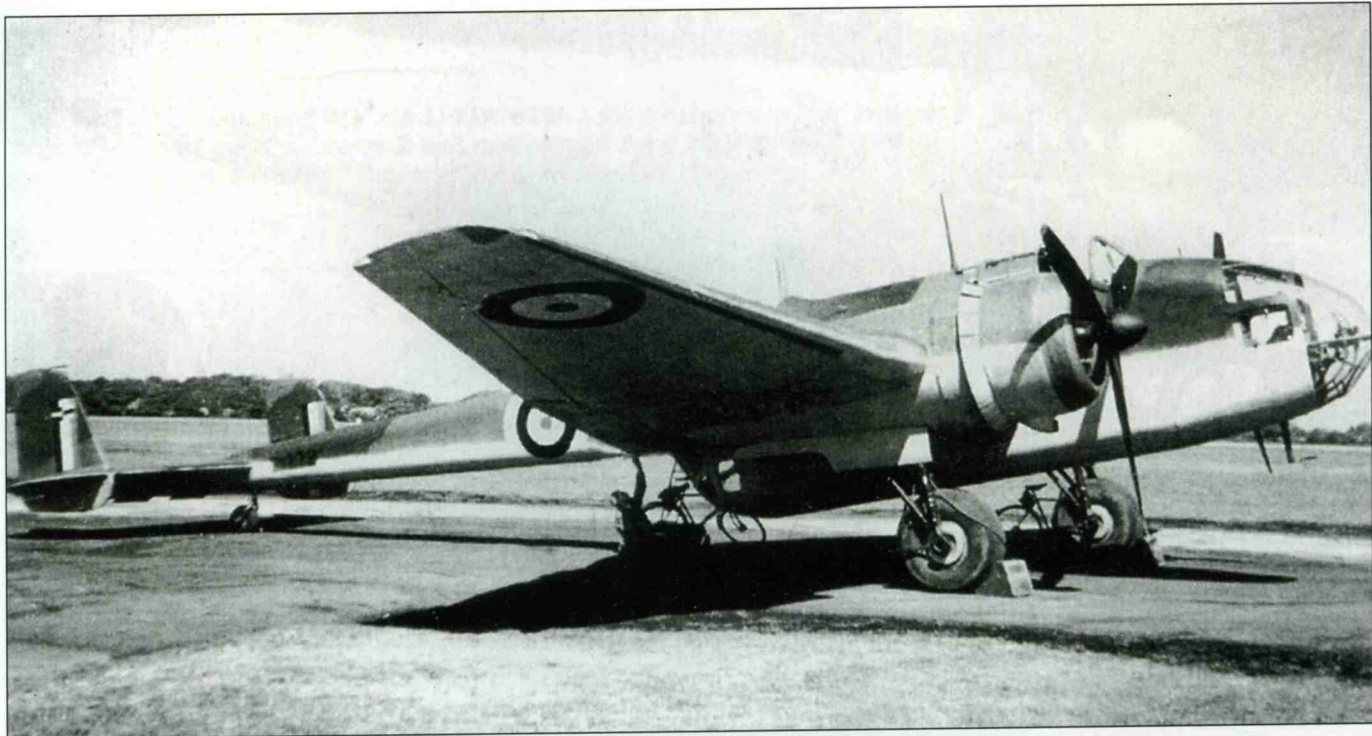


*Два «Хэмпдена» из 408-й (Goose) эскадрильи RCAF летят над Англией, 1942 год. У самолета на переднем плане, P1166 EQ-X, под крылом хорошо видны бомбодержате.*



*Две фотографии «Хэмпденов» Mk.II, оснащенных моторами Райт «Циклон» GR1820-G105A мощностью по 1100 л.с. L4032 и X3115 так и остались экспериментальными машинами, поскольку отпала необходимость устанавливать американские двигатели на строившиеся в Канаде бомбардировщики.*





*Несколько «Хэмпденов», включая L4037, L4182, L4211, P1272, P5388 и AT139 были переданы Центру по испытаниям торпед в Госпорте и переделаны в бомбардировщики-торпедоносцы. На фотографии P1272, который использовался в Центре в течение шести месяцев. Нижние поверхности самолета окрашены в Trainer Yellow.*

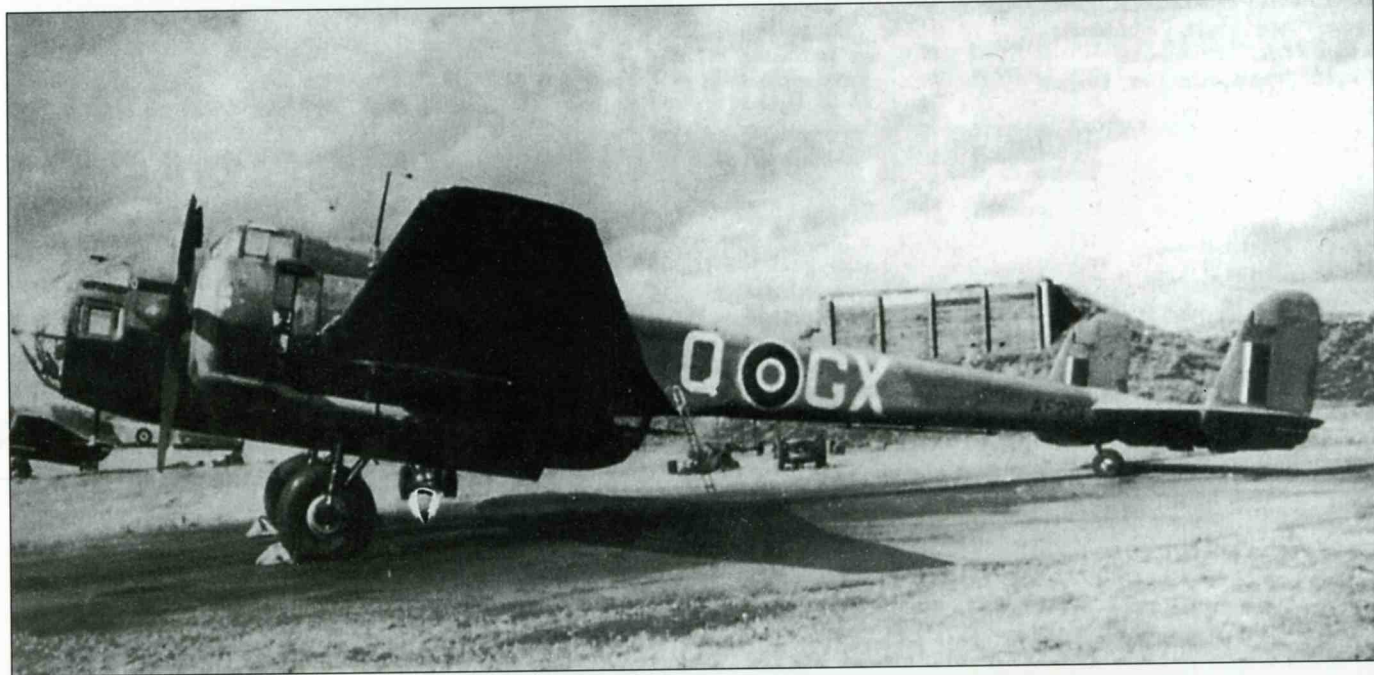
Хэндли-Пейдж также патрулировали над базами германских гидросамолетов, в попытке помешать им установить магнитные мины в гаванях и устьях рек Англии.

Ситуация сменилась на обратную, когда Адмиралтейство разработало собственные магнитные мины – «Хэмпдены» установили в прибрежных водах Германии более 700 таких боеприпасов, каждый из которых весил 907 кг (2000 фунтов). В операциях по постановке мин, которые были усилены после оккупации Германией Дании и Норвегии, принимали участие пять эскадрилий «Хэмпденов»: 44-я, 49-я, 50-я, 61-я и 144-я. До конца 1940 года они потеряли в этих вылетах 21 самолет.

В ходе Норвежской компании «Хэмпдены» вновь пытались использовать в качестве дневных бомбардировщиков, но результаты оказались плачевными. Командир 5-й группы эйр-коммодор Артур Харрис (позднее маршал авиации, глава Бомбардировочного Командования) попробовал изменить положение, пригласив группу инженеров ... по сельскохозяйственному оборудованию из Гейнсборо, которые очень быстро создали спаренные установки из пулеметов Виккерс К для верхней и нижней стрелковых точек. Конечно, место стрелка стало очень тесным, но зато усилилась защита с задней полусферы. Кроме того, на некоторых самолетах сни-

мали бортовые панели обшивки, устанавливая дополнительные пулеметы.

После начала немецкого Блицкрига в Голландии, Бельгии и Франции, 10 мая 1940 года, Бомбардировочное Командование RAF приступило к атакам военных объектов на территории Рейха, нанося ночные удары по дорогам и железнодорожным узлам. В ночь с 11 на 12 мая «Хэмпдены» вместе с «Уитли» из 4-й группы бомбили сортировочный узел Монхен-Гладбах. После падения Франции и начала подготовки немцев к операции «Морской лев», предусматривающей высадку в Южной Англии, порты на побережье Бельгии и Франции стали основной целью самолетов Бомбардировочного Командова-



*«Хэмпден» AE201 GX-Q из 415-й эскадрильи RCAF на стоянке. Подразделение было сформировано на острове Торни.*





*Экипаж «Хэмпдена» из 83-й эскадрильи покидает борт своего самолета после боевого вылета. Пилот и стрелок-радист спускались вниз по крылу. Верхняя стрелковая точка оснащена спаренными 7,7-мм пулеметами Виккерс.*

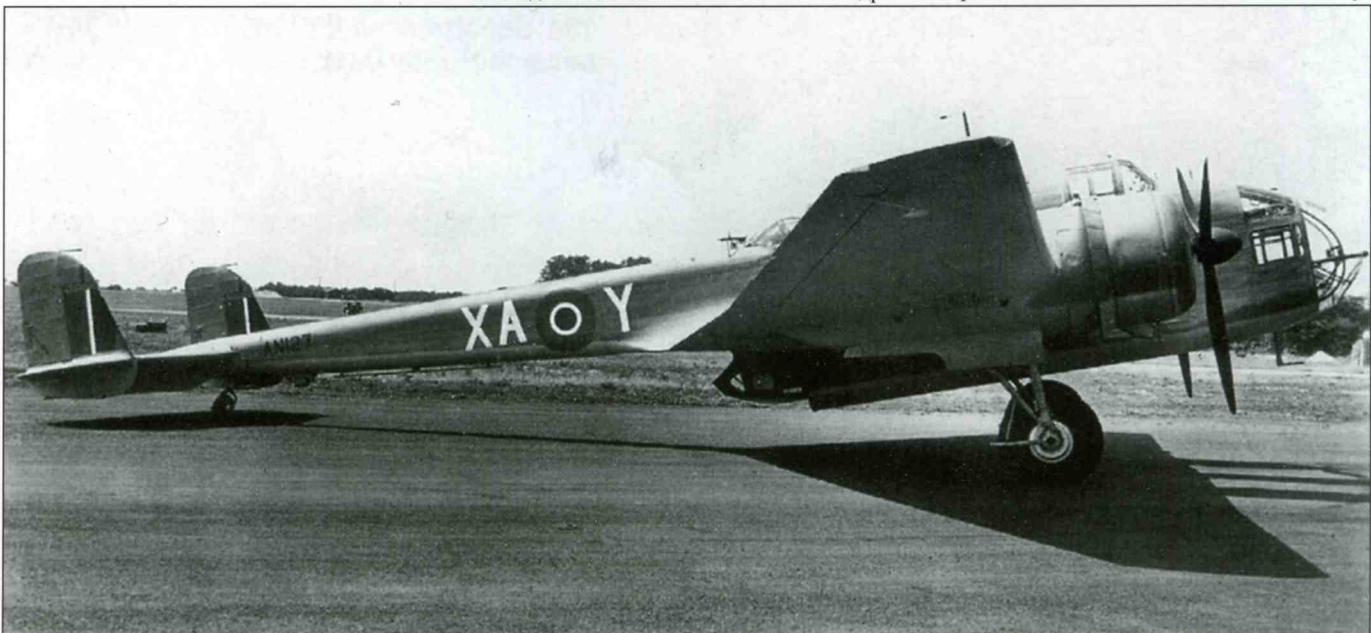
*Бомбардировщик-торпедоносец «Хэмпден» ТВ.1 из 489-й эскадрильи RNZAF. Створки бомбоотсека зафиксированы в открытом положении, чтобы иметь возможность подвесить торпеду.*

ния. «Хэмпден», «Уитли», «Веллингтоны» и «Бленхеймы» каждую ночь наносили удары по скоплениям судов, правда, без особого успеха. Немцы, в свою очередь, приняли ответные меры, сконцентрировав вокруг портов большое количество зенитных орудий, что привело к росту потерь британских бомбардировщиков.

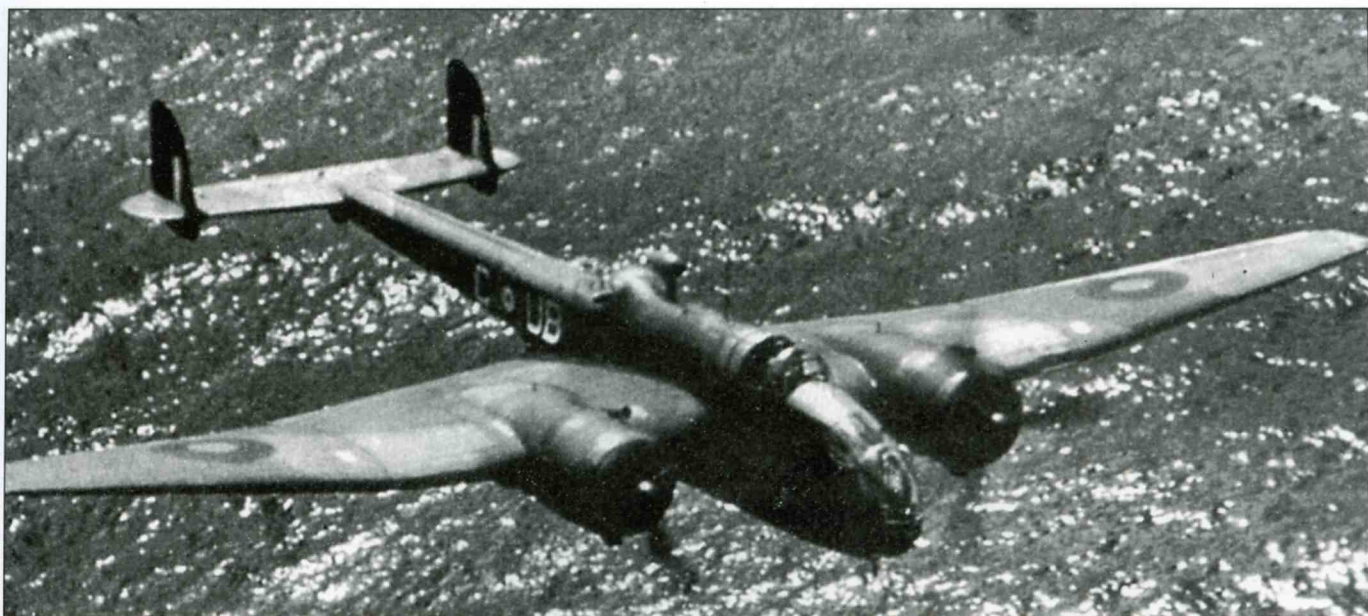
Однако, налеты на Германию усиливались. Например, ночью 1-2 июля «Хэмпден» L4070 флайнг-офицера Гая Гибсона (позднее командовавшего знаменитой 617-й эскадри-

лей «Дам Бастерс») впервые сбросил 907-кг бомбу на порт Киля, пытаясь поразить стоявший там линкор «Шарнхорст». Хотя пилот сделал несколько попыток прицельно сбросить свой груз, он промахнулся – бомба упала в город, причинив ему значительные разрушения.

Два Креста Виктории (высший британский орден) из немногочисленных наград, полученных экипажами Бомбардировочного Командования, в то время досталось авиаторам «Хэмпденов». В ночь с 12 на 13 авгу-







*Австралийский «Хэмпден» UB-C из 455-й эскадрильи в полете над морем, во время службы в Береговом Командовании.*

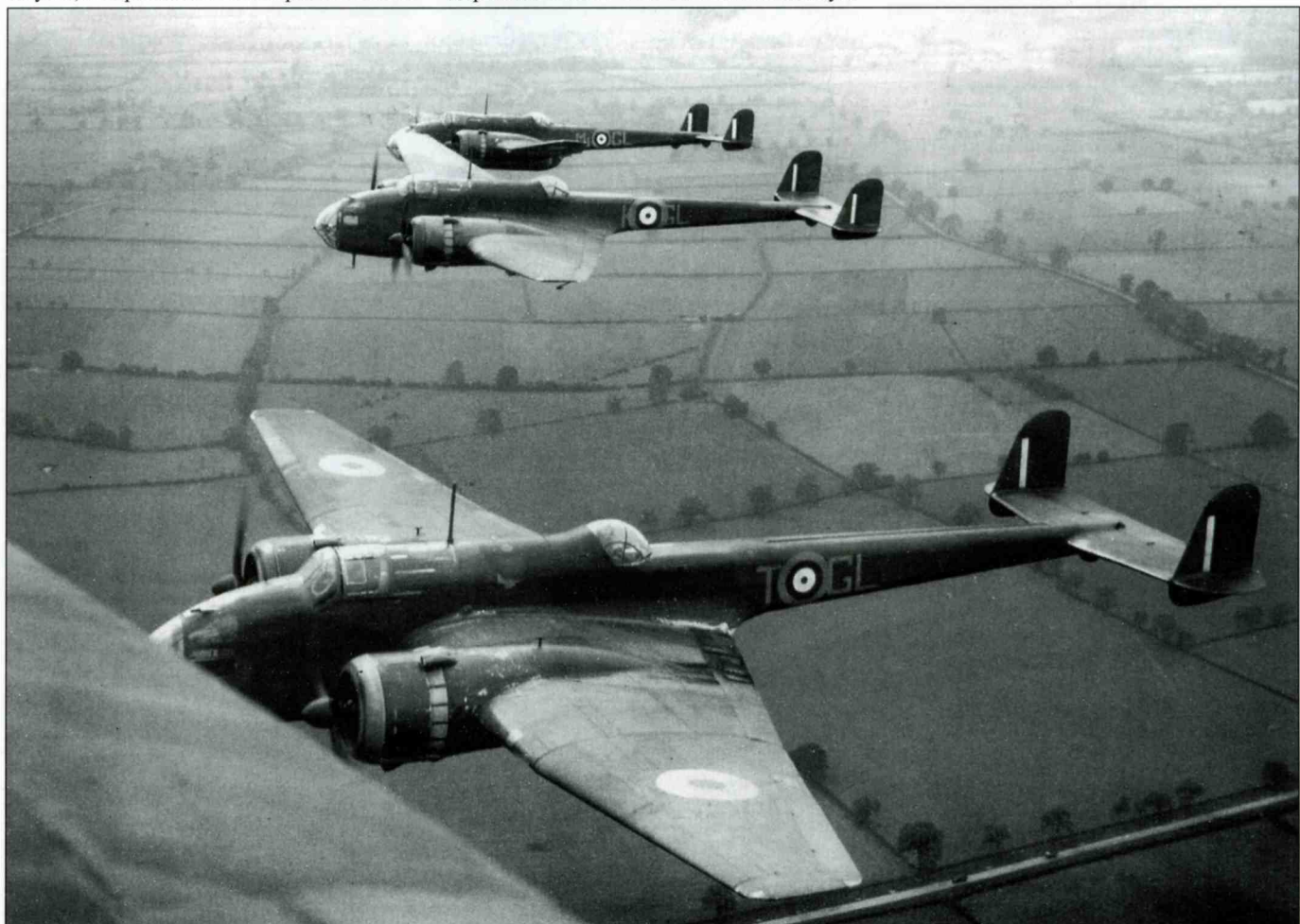
ста флайт-лейтенант Р.Лирой из 49-й эскадрильи на своем P4493 атаковал и разрушил акведук на канале Дортмунд-Эмс. А в ночь с 15 на 16 сентября сержант Джон Хана, радист P1335 из 83-й эскадрильи, в одиночку погасил серьезный пожар на борту своего самолета, чем спас пилота и штурмана, которым удалось довести израненную машину до базы.

«Хэмпдены» входили в группу разнотипных бомбардировщиков в ночь с 25 на 26 августа, совершивших свой первый налет на

Берлин. В этом рейде участвовало 12 машин из 61-й и 144-й эскадрилий. В этом же году, 16-17 декабря, «Хэмпдены» участвовали в массированном налете на Мангейм с целью уничтожения его промышленных предприятий. Несколько ночных рейдов зимой было проведено против целей промышленного района Рура.

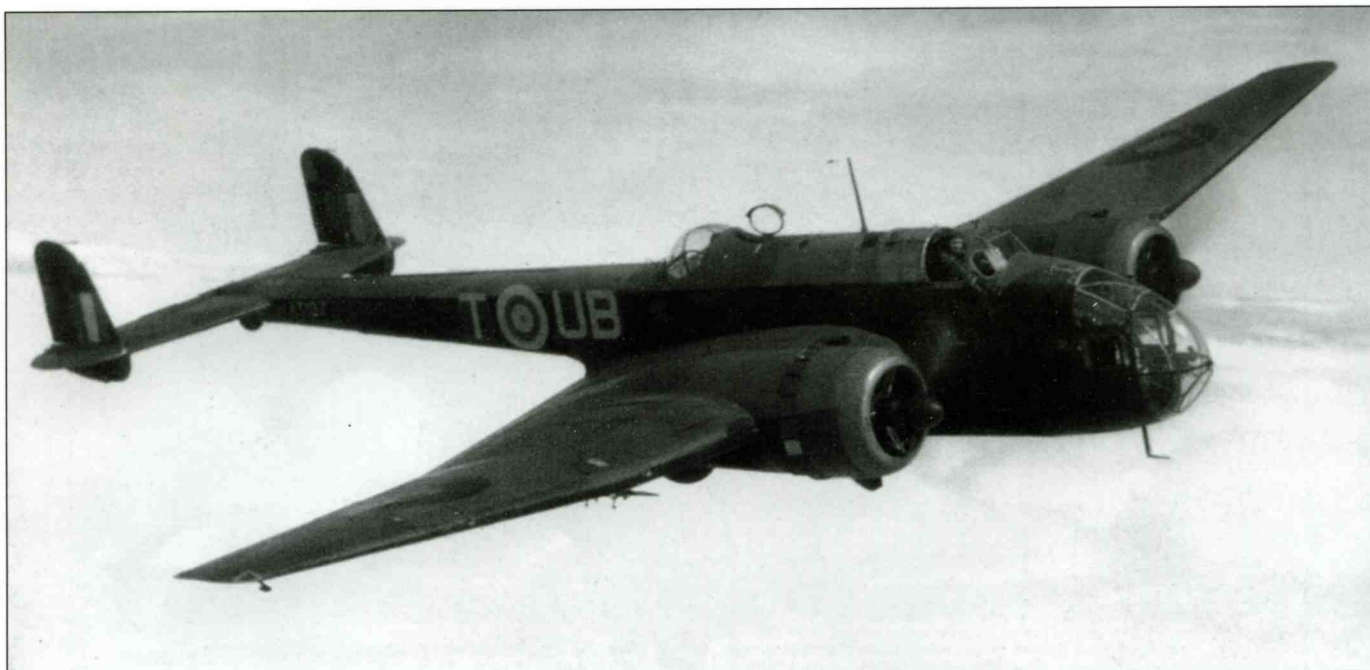
К этому времени Бомбардировочное Командование стало отдавать приоритет участию в Битве за Атлантику, нежели бомбардировкам Рейха. Учитывая значительную

угрозу от немецких боевых кораблей, нашедших прибежище во французских портах, все силы бомбардировщиков были брошены на атаки Бреста, где базировались «Шарнхорст» и «Гнейзенау». В мае «Хэмпдену» из 44-й эскадрильи удалось добиться прямого попадания полубронебойной 907-кг бомбой в «Гнейзенау». В результате немцы перевели «Шарнхорст» в Ла-Паллис, а его место на рейде Бреста занял крейсер «Принц Ойген». 24 июня «Хэмпдены» и три «Фортресса» В-17 (последние летали на большой высоте)



*Три «Хэмпдена» из 185-й эскадрильи, позже ставшей 14 ОТУ.*





*Хэндли-Пейдждж «Хэмпден» Mk.I из 455-й эскадрильи RNZAF. В 1941 году эта машина была передана Береговому Командованию и использовалась в качестве бомбардировщика-торпедоносца.*

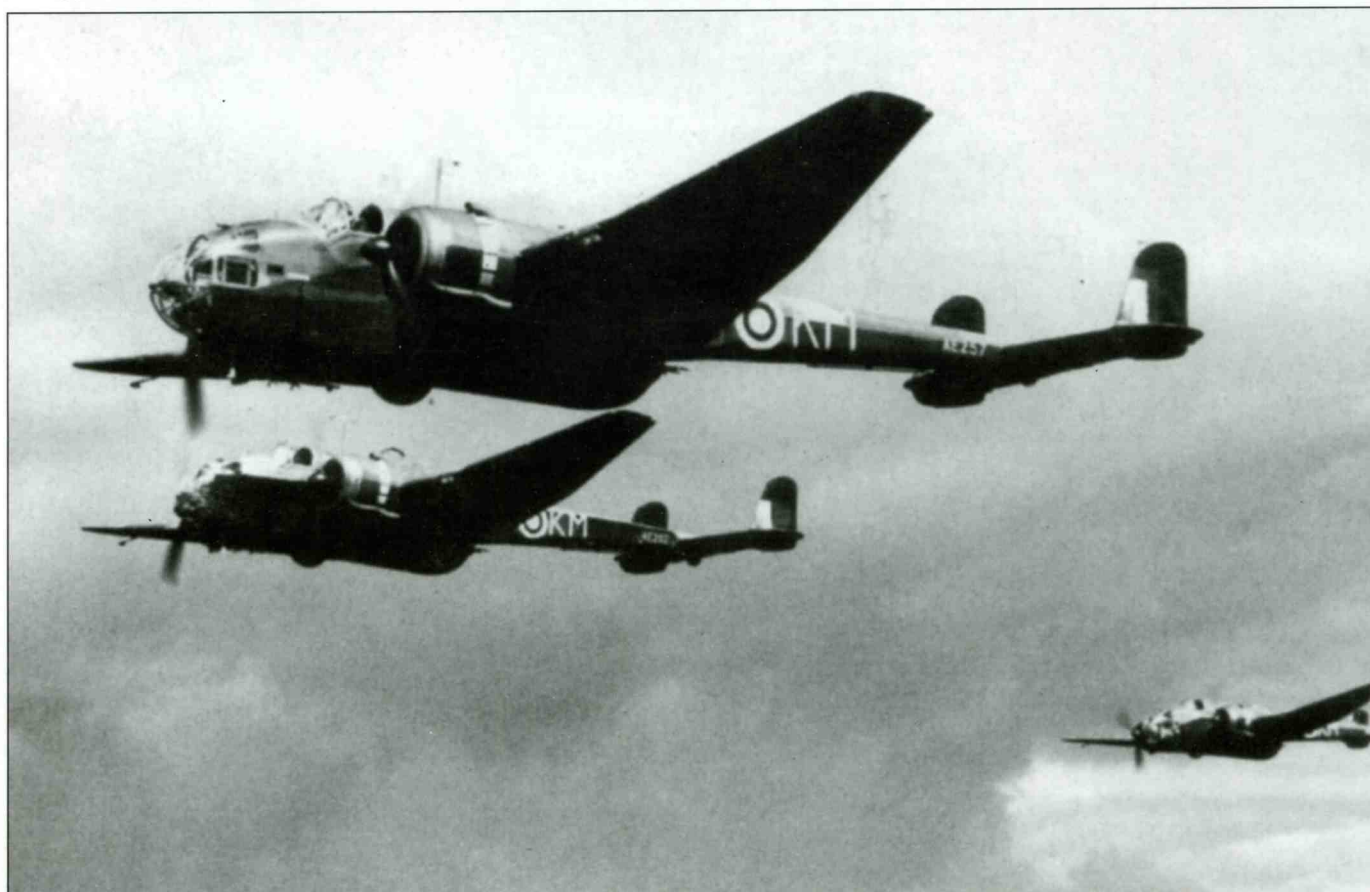
попытались атаковать все три корабля при свете дня. В результате два «Хэмпдена» были сбиты мощным зенитным огнем. Ещё раз англичане отказались от ночных операций 13 декабря, когда днем три «Хэмпдена» из 44-й эскадрильи поставили мины у входа во французскую гавань в попытке помешать немецким кораблям покинуть её. Два бомбардировщика хотя и получили повреждения, но смогли вернуться на свою базу, а вот самолет винг-командера Мисельбруна был сбит.

#### Новые эскадрильи

Поскольку к середине 1940 года было выпущено достаточное количество «Хэмпденов», началось формирование новых эскадрилий, экипажи которых принадлежали преимущественно странам Британского Содружества. В 1941 году закончили подготовку 408-я (Goose) эскадрилья RCAF и 455-я эскадрилья RAAF, а в мае 1942 года закончила переучивание на «Хэмпдены» ещё одна эскадрилья – 415-я

(Swordfish), за которой последовала 489-я (новозеландская) эскадрилья.

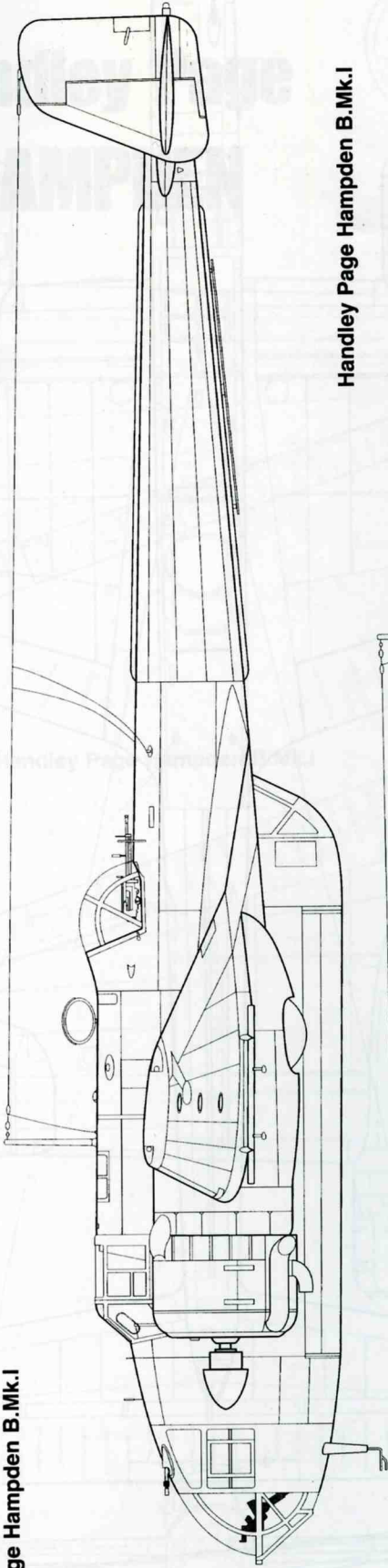
Два последних подразделения обучались торпедометанию и получили на вооружение «Хэмпдены» ТВ.Мк.I. Позднее к ним присоединились 408-я и 455-я эскадрильи, а из британской 5-ой группы под опеку Берегового Командования перешла 144-я эскадрилья. Между тем продолжались нападения на вражеские цели с использованием бомб. Например, флайт-лейтенант Крэйг из 144-й эскадрильи, взлетевший на своем АЕ309 из



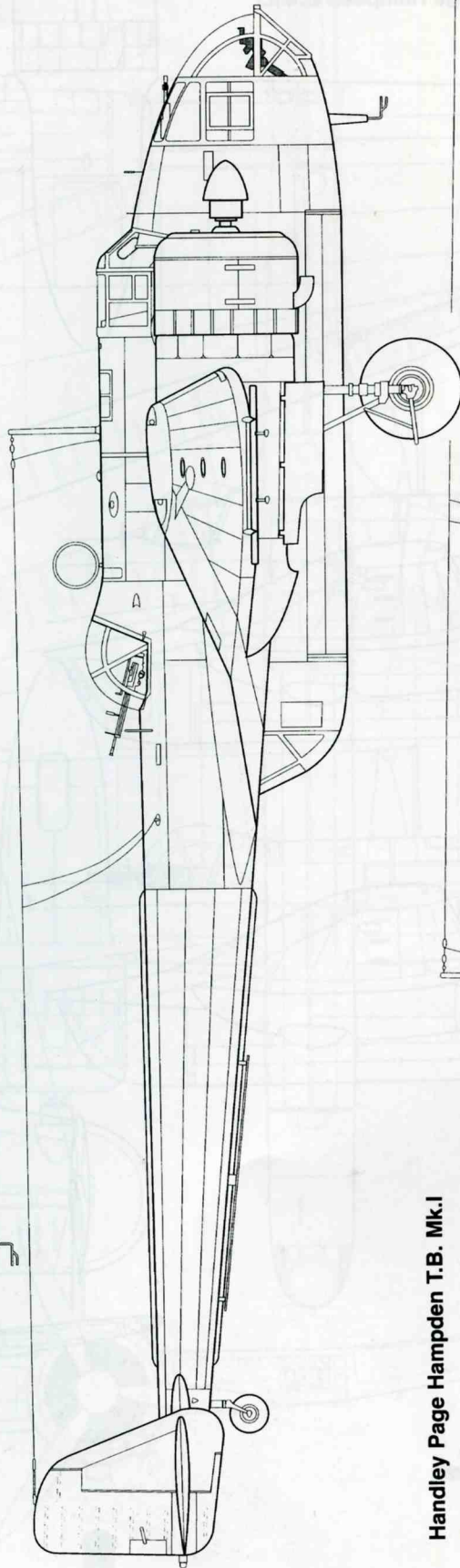
*Группа «Хэмпденов» из 44-й эскадрильи. Когда был сделан этот снимок, подразделение базировалось в Вэддингтоне.*



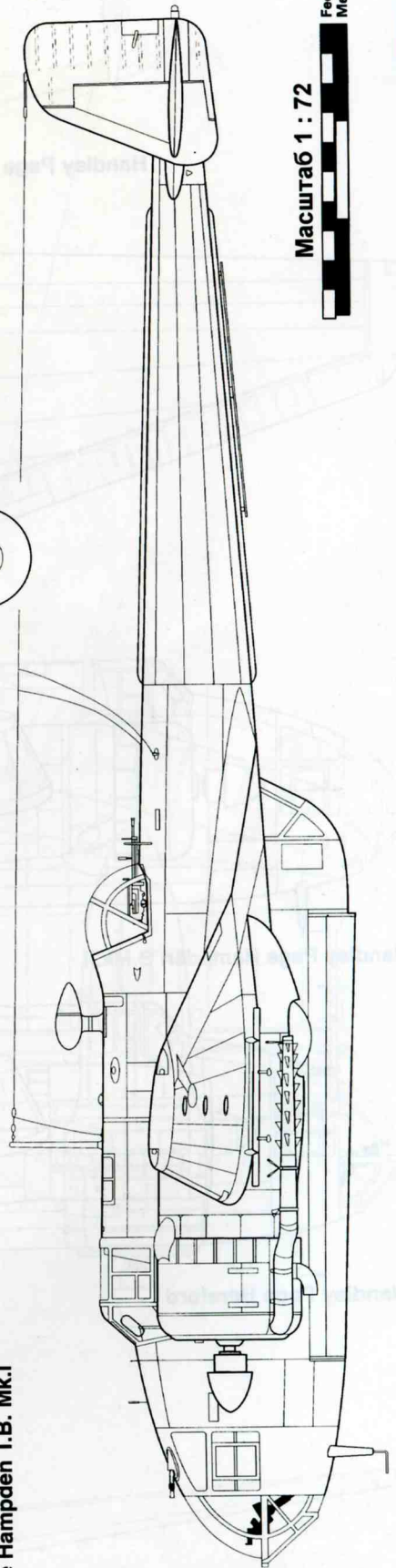
Handley Page Hampden B. Mk.I



Handley Page Hampden B. Mk.I



Handley Page Hampden T.B. Mk.I

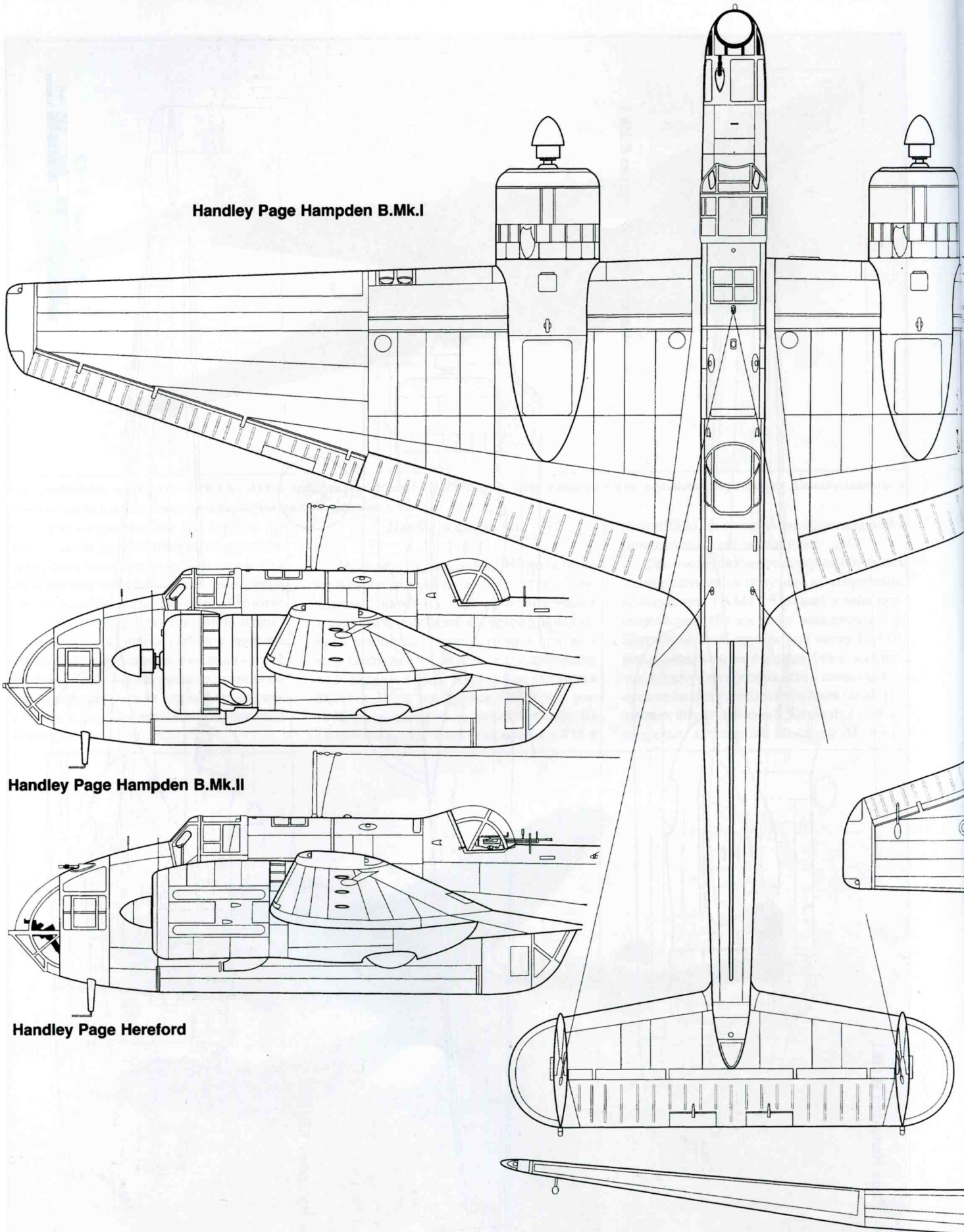


Масштаб 1 : 72





Handley Page Hampden B.Mk.I



Handley Page Hampden B.Mk.II

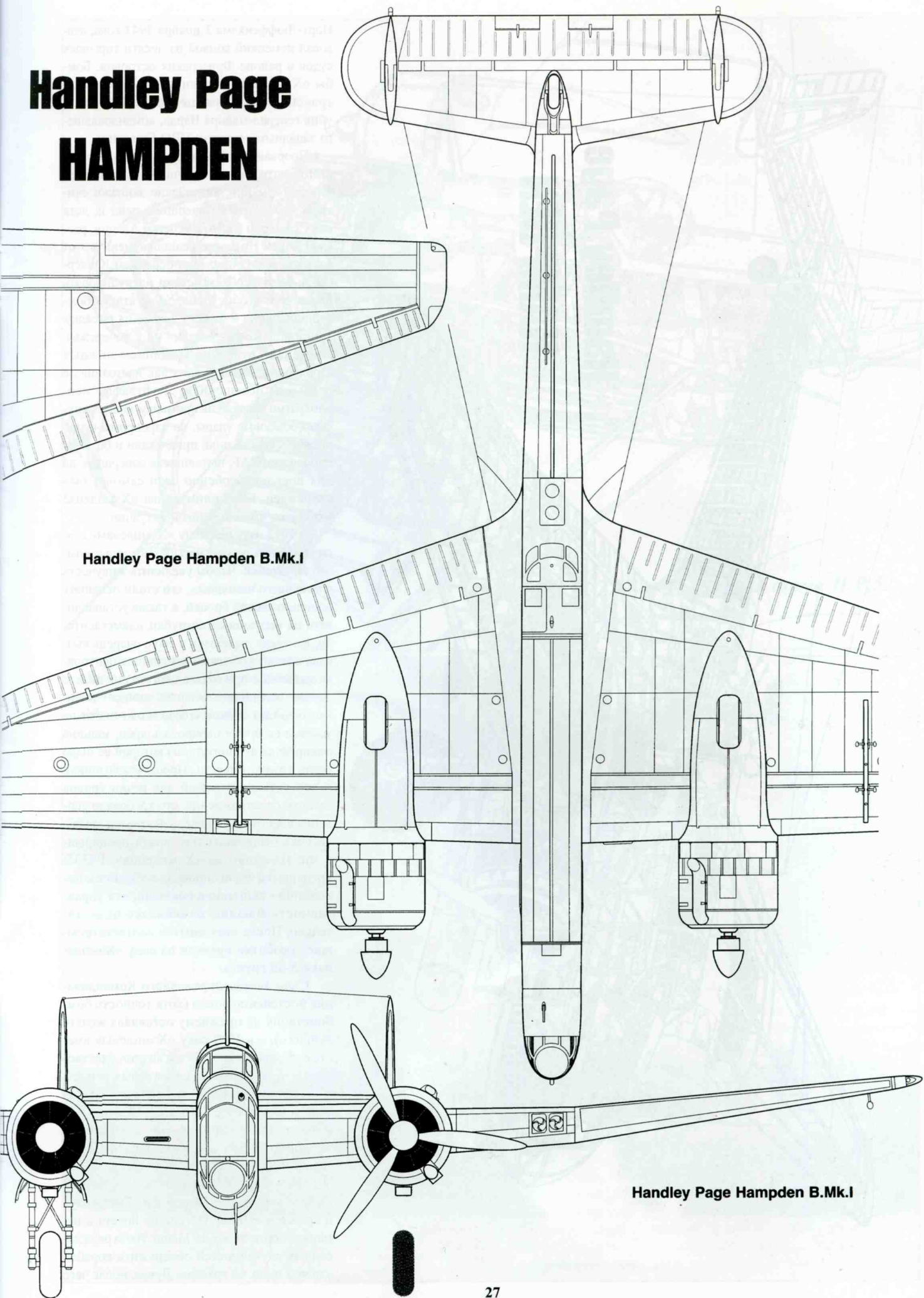
Handley Page Hereford

Масштаб 1 : 72

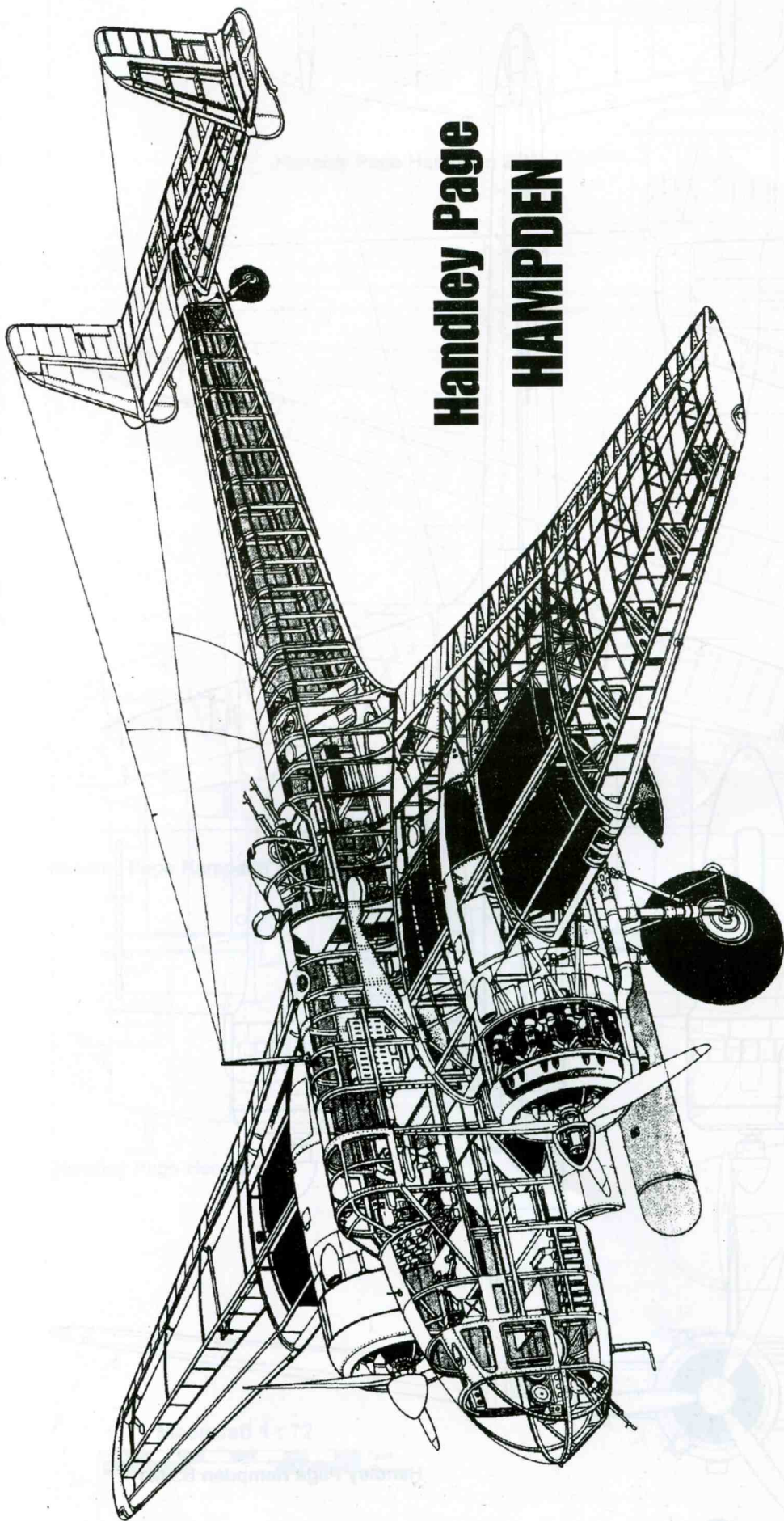




# Handley Page HAMPDEN







## Handley Page HAMPDEN

Норт-Люфвенхэма 3 ноября 1941 года, атаковал немецкий конвой из десяти торговых судов в районе Фризских островов. Бомбы «Хэмпдена» попали в самый большой транспорт водоизмещением 10000 тонн, убив генерал-майора Варда, командовавшего западным сектором ПВО Германии.

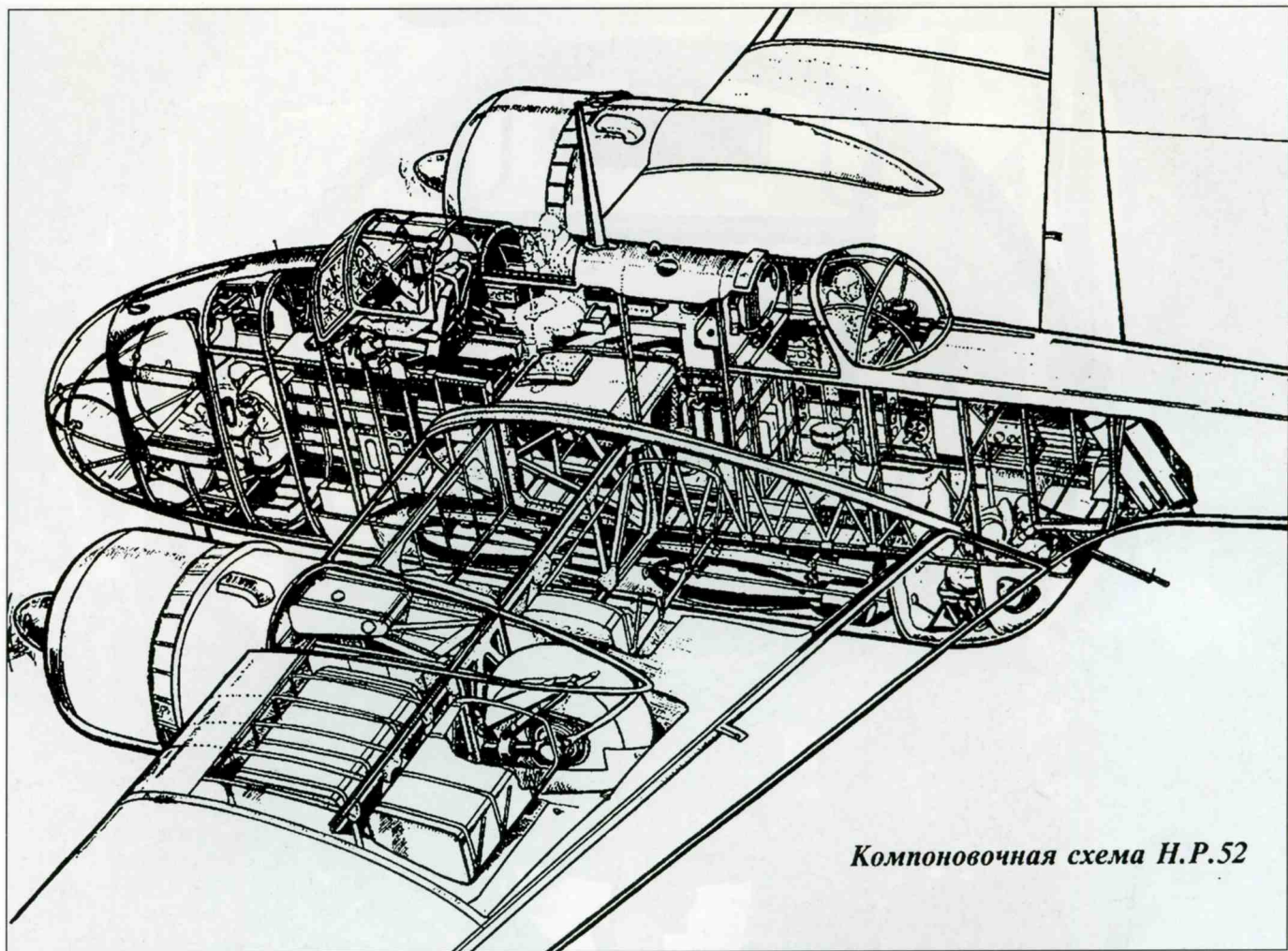
Прорвавшись мимо огня зениток, аэростатов заграждения и ночных истребителей в небе Германии, английские экипажи считали, что успешно завершили рейд и, летя над Северным морем к берегам Англии, расслаблялись. Но немцы решили изменить этот расклад. «Интрудоры», в основном Юнкерсы Ju 88 из I/NJG 2, стали патрулировать около британских аэродромов, атакуя бомбардировщики в момент захода на посадку, а иногда даже «встречали» их у побережья. Англичане ответили созданием ложных аэродромов, выглядевших как настоящие, с реальным освещением. Люфтваффе неоднократно клевали на приманку, нанося впускую бомбовые удары, но аэродромы-фальшивки, к сожалению, привлекали и бомбардировщики RAF, пытавшиеся совершить на них посадку, особенно если самолет был поврежден. Как минимум два «Хэмпдена» разбились именно в такой ситуации.

В 1942 году на смену «Хэмпденам» стали приходиться первые четырехмоторные бомбардировщики. Чтобы увеличить живучесть «летающего чемодана», его стали оснащать дополнительной броней, а также устанавливать на выхлопные патрубки пламегасители. Но такие доработки в свою очередь вызвали новые проблемы - изменилась центровка машины и при отказе двигателя в полете ночью, особенно в облаках, самолет начал опускать правое крыло. Если пилот не успевал во время парировать крен, машина пикировала по спирали, из которой её было очень трудно вывести. Проблемы возникли и при установке ножей для резки тросов аэростатов заграждения, что требовало усиления конструкции передней кромки крыла, которая была частично занята предкрылками. На одном из «Хэмпденов», P4335, предкрылки зафиксировали в убранном положении - испытания показали, что управляемость машины изменилась незначительно. После этих опытов соответствующие доработки провели на всех «Хэмпденах» 5-ой группы.

Силы Бомбардировочного Командования постепенно росли (хотя точность бомбометания по прежнему оставляла желать лучшего), и в 1942 году «Хэмпдены» вместе с «Веллингтонами» и «Уитли» участвовали в нескольких массированных рейдах, в числе которых был и налет на заводы Рено в Биллакорте 3-4 марта. В конце мая и июня они приняли участие в известных налетах 1000 бомбардировщиков на Кельн, Эссен и Бремен.

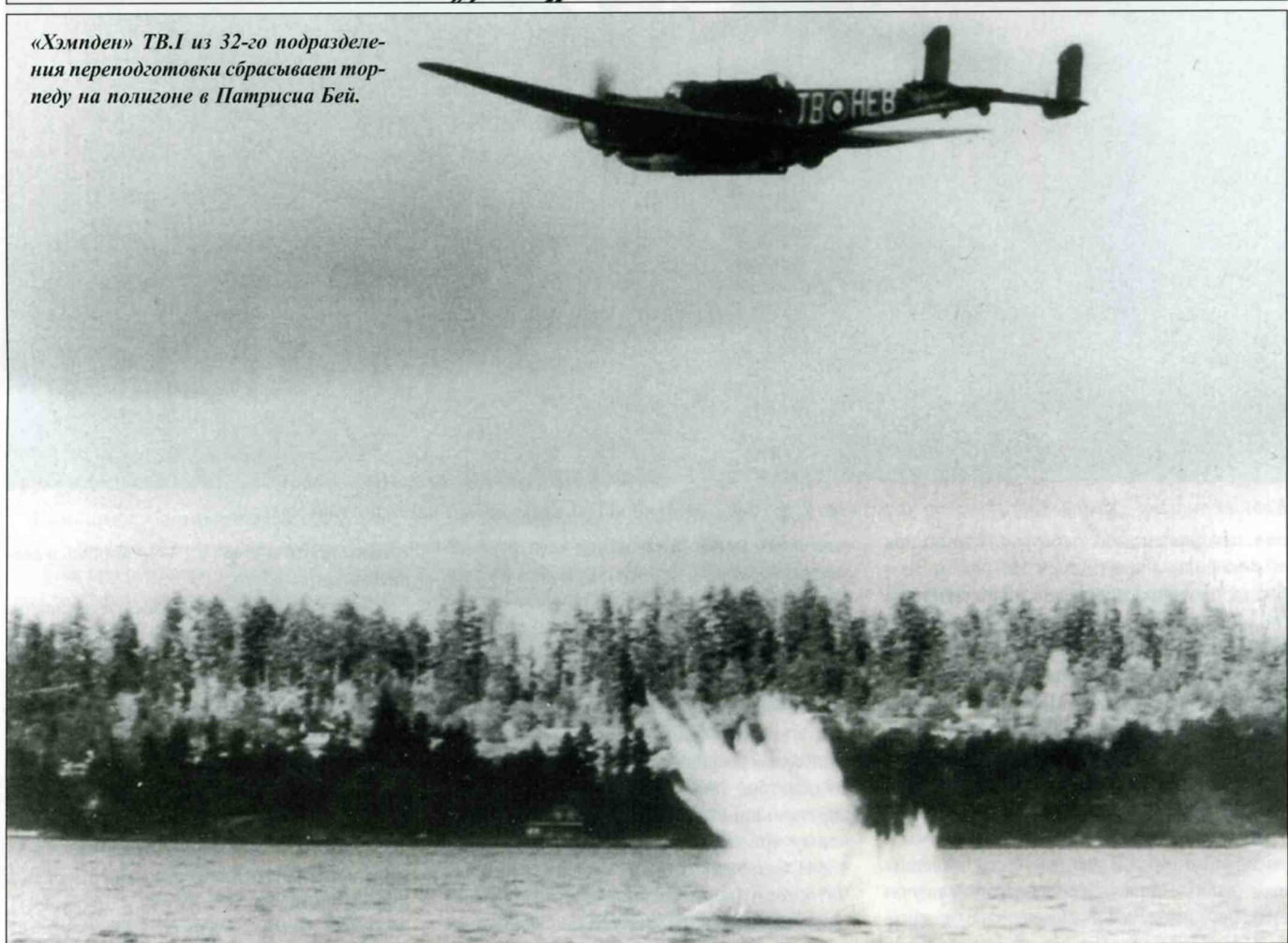
Пытались «Хэмпдены» помешать прорыву линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и крейсера «Принц Ойген» из Бреста в немецкие порты через Ла-Манш. Из-за ряда досадных случайностей обнаружить корабли удалось лишь на траверзе Дувра, после чего



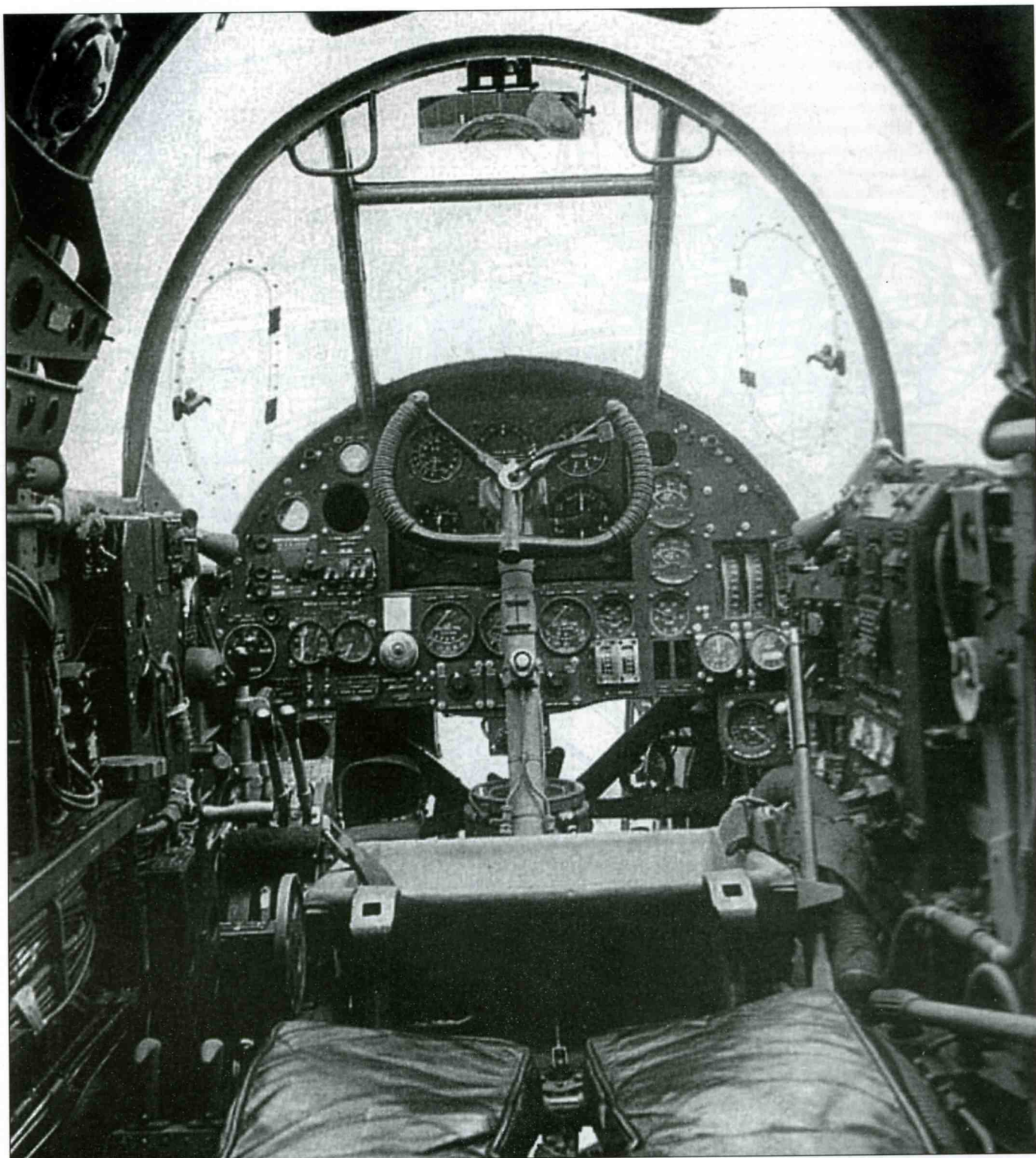


*Компоновочная схема Н.Р.52*

*«Хэмпден» ТВ.1 из 32-го подразделения переподготовки сбрасывает торпеду на полигоне в Патрисия Бей.*







*Кабина пилота «Хэмпдена». Попасть через узкий проход в носовую часть было почти невозможной задачей.*

они подверглись атакам торпедоносцев «Свордфиш» и почти всех самолетов Бомбардировочного и Берегового Командования, обладавших достаточным радиусом действия. Первыми из «Хэмпденов» отбомбились по кораблям самолеты 408-й эскадрильи, за которой последовала 455-я. Потом в дело вступили бомбардировщики 50-й, 420-й и 144-й эскадрилий, но многие из пилотов либо не смогли найти свои цели, либо были не в состоянии провести точную атаку из-за низкой облачности. Восемь «Хэмпденов» были сбиты истребителями, а ещё два — сильным зенитным огнем. Последними в операции участвовали самолеты 455-й эскадрильи, которые

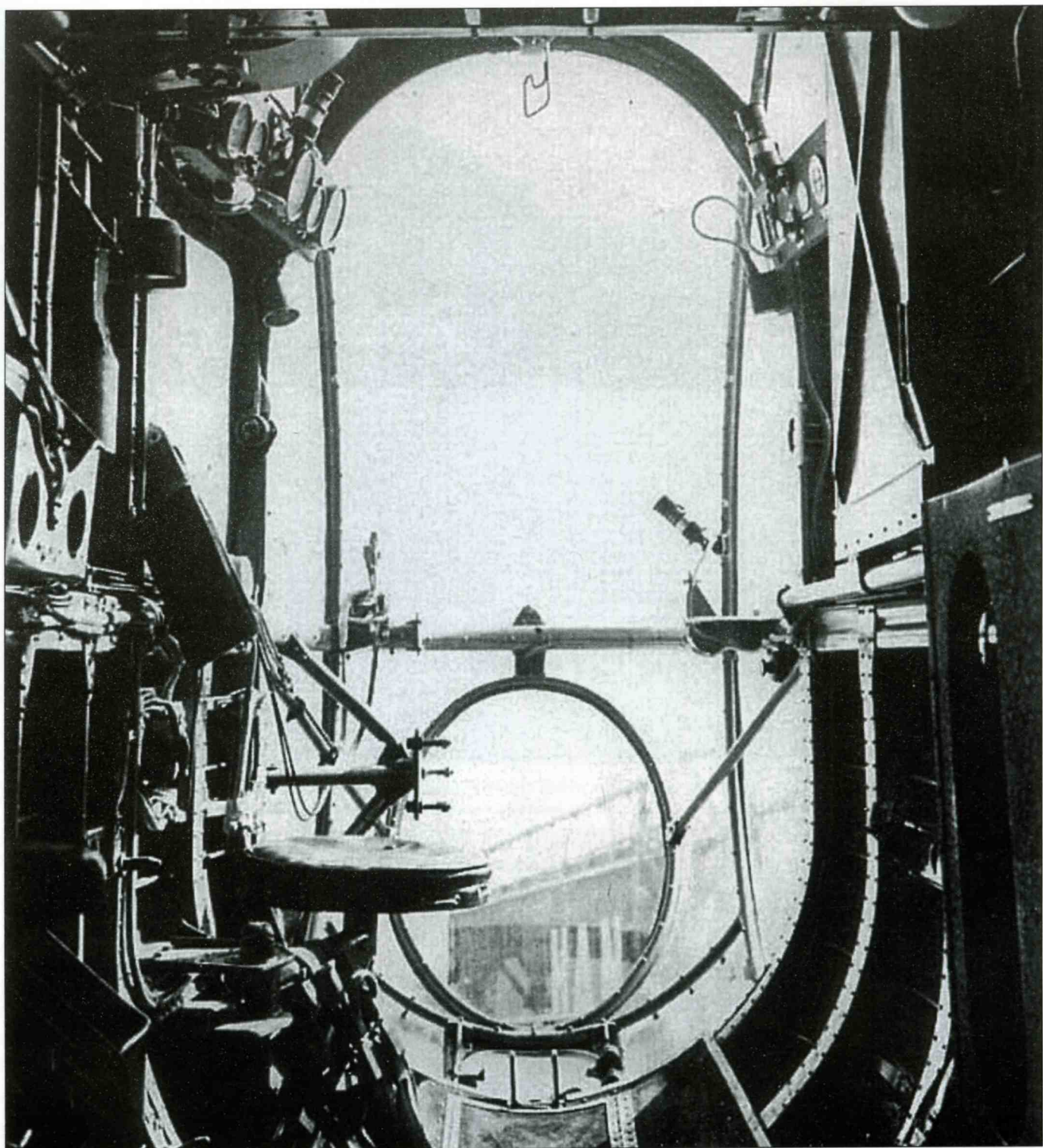
поставили мины на вероятном маршруте немецких кораблей у Фризских островов и у подходов к Вильгельмсхафену.

По мере принятия на вооружение «Стирлингов», «Галифаксов» и, наконец, «Ланкастеров» «Хэмпдены» постепенно покидали боевые эскадрильи. Последний боевой вылет, в котором они участвовали — налет на Вильгельмсхафен — состоялся в ночь с 14 на 15 сентября 1942 года, и провели его бомбардировщики 408-й эскадрильи RCAF. К этому времени «Хэмпдены» выполнили 16541 боевой вылет, сбросив на противника 9115 тонн бомб. Потери среди них были очень высокими: 413 самолетов были унич-

тожены противником, а 194 разбились в авариях и катастрофах.

Хотя «Хэмпден» и считался устаревшим, он еще смог сыграть роль при подготовке экипажей. В общей сложности 200 самолетов вернули для этих целей в Канаду, хотя не все из них были канадской постройки. Только один из них был потерян во время перелета через Атлантику — машина вошла в фатальное пикирование по спирали из-за отказа мотора. Но трем членам экипажа удалось спустить шлюпку, прежде чем самолет затонул, и их спасло норвежское китобойное судно. Вернувшись в Канаду, «Хэмпден» служили в 32-ом OUF до самого окончания войны.





*Внутренний вид рабочего места штурмана-бомбардира. Бомбовой прицел не установлен, так что вероятно, что это торпедоносец.*

### **Бомбардировщики-торпедоносцы**

Ещё при создании «Хэмпдена» рассматривалась возможность использования его в качестве торпедоносца (эти работы проводились по спецификации М.15/35). В преддверии снятия «Хэмпденов» с вооружения Бомбардировочного Командования, Опытный торпедный центр в Госпорте стал разрабатывать способы превращения освободившихся самолетов в носители торпед. Для этих экспериментов было выделено довольно большое число машин, включая L4037, L4182, P5388 и AT139.

За основу были взяты работы Р.Стаффорда из Хэндли-Пейдж, который в 1941 году

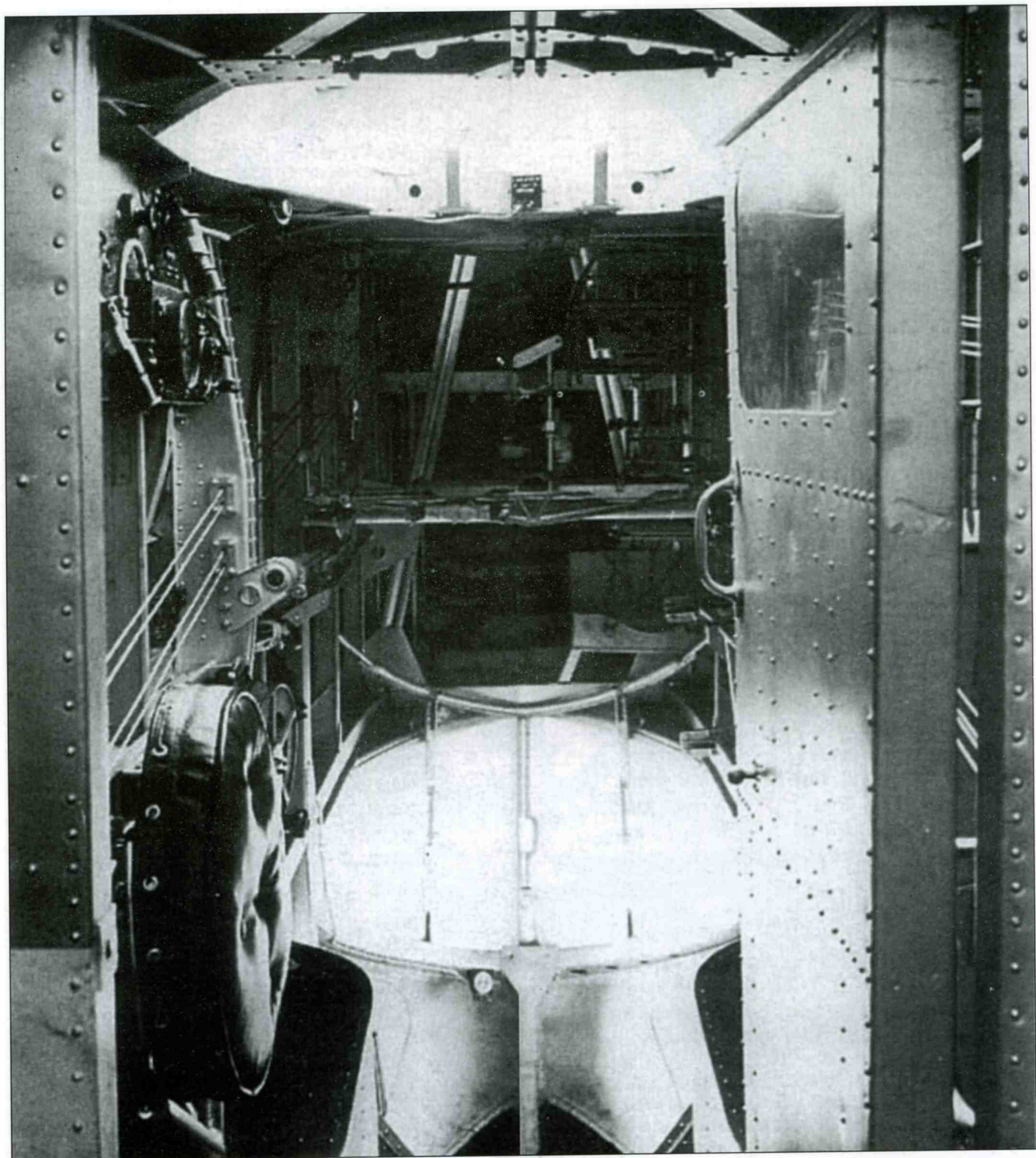
по предложению доктора Перси Уолкера из RAF разработал варианты конверсии «Хэмпдена» в торпедоносец, способный нести одну или две торпеды калибра 450 мм. В качестве базового использовали вариант с одной торпедой, требовавший значительно меньше переделок.

Для подвески использовались держатели для 907-кг бомб, но бомбоотсек не мог полностью вместить торпеду Mk.XIII, которая на 89 мм выступала под фюзеляжем. Поэтому центральные створки бомбоотсека демонтировали вместе с петлями, а внешние створки зафиксировали в открытом положении. Кроме того изменили конструкцию одного из силовых шпангоутов в районе ниж-

ней стрелковой точки. После этих доработок полный взлетный вес «Хэмпдена» вырос до 10659 кг. Несмотря на дополнительное сопротивление, создаваемое торпедой, дальность полета составляла 3154 км. Также самолет получил возможность нести под крылом (на внешней части консоли) две 113-кг бомбы.

Испытания в Госпорте оказались успешными и в апреле 1942 года 144-я эскадрилья RAF и 455-я эскадрилья RAAF были переданы Береговому Командованию. К этому времени доработанные самолеты получили обозначение «Хэмпден» ТВ.Мк.I. Работами по их переоборудованию занималась фирма Болтон-Пол, сначала переделавшая «Хэмп-





*Вид в хвостовую часть фюзеляжа, видны нижняя и верхняя турели.*

ден» Р4369. Представители Хэндли-Пейдж провели осмотр этой машины в Рэдлетте 16 октября 1942 года. Интересна судьба самолета с серийным номером 9106: он был построен в Белфасте как «Хирфорд», затем переделан в «Хэмпден» В.Мк.1 и, в конце концов, превратился в ТВ.Мк.1, одним из первых поступив в боевые эскадрильи. Все его доработали 144 самолета.

Существуют фотографии разных типов антенн радара ASV, устанавливавшихся на бомбардировщики-торпедоносцы. Первым получил бортовую РЛС «Хэмпден» Р4369, в апреле 1943 года проходивший в Боскомб Даун приемочные испытания. По их ре-

зультатам было отмечено, что антенны типа «Рождественная елка» негативно влияют на летные характеристики самолета, но, тем не менее, машины с такими антеннами поступили на вооружение 455-й и 489-й эскадрилий.

Две первые эскадрильи бомбардировщиков-торпедоносцев сначала базировались в Лойчерсе. Во время учебных торпедометаний, проводившихся у острова Мэй, они использовали вместо торпед цементные трубы, набитые песком. С баз в Шотландии эти подразделения атаковали цели у побережья Норвегии и в Северном море. Береговое Командование получило ещё несколько подразделений бомбардировщиков-торпедоносцев

«Хэмпден», включая 408-ю эскадрилью RCAF в Линдхолме, 415-ю эскадрилью RCAF и 489-ю эскадрилью RNZAF в Вике.

#### **«Хэмпден» в России**

Осенью 1942 года две эскадрильи «Хэмпденов», 144-я и 455-я, вошли в состав авиасоединения, которое должно было обеспечить прикрытие конвоев, идущих в советский порт Мурманск. Для отправки в Россию каждое подразделение должно было подготовить по 11 самолетов.

Перелет оказался опасным – один «Хэмпден» был сбит советскими истребителями,



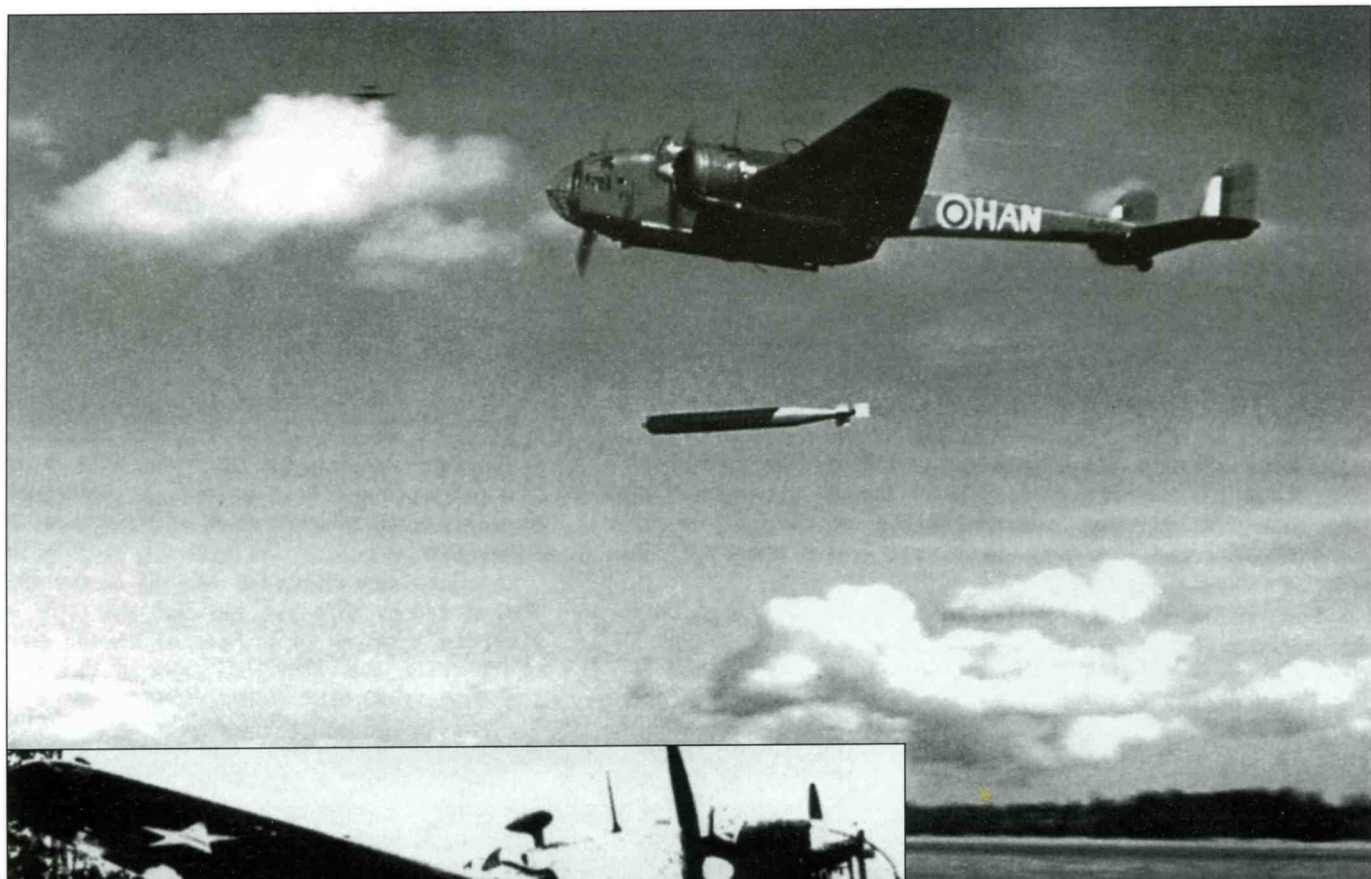


*Спаренные 7,7-мм пулеметы Виккерс в верхней стрелковой точке. Виден ограничитель в виде металлической пластины, не позволявший стрелку случайно попасть в оперение собственного самолета.*



*Верхняя стрелковая точка со спаренными пулеметами Виккерс. Еще один вариант конструкции ограничителя сектора стрельбы, на этот раз из трубок.*





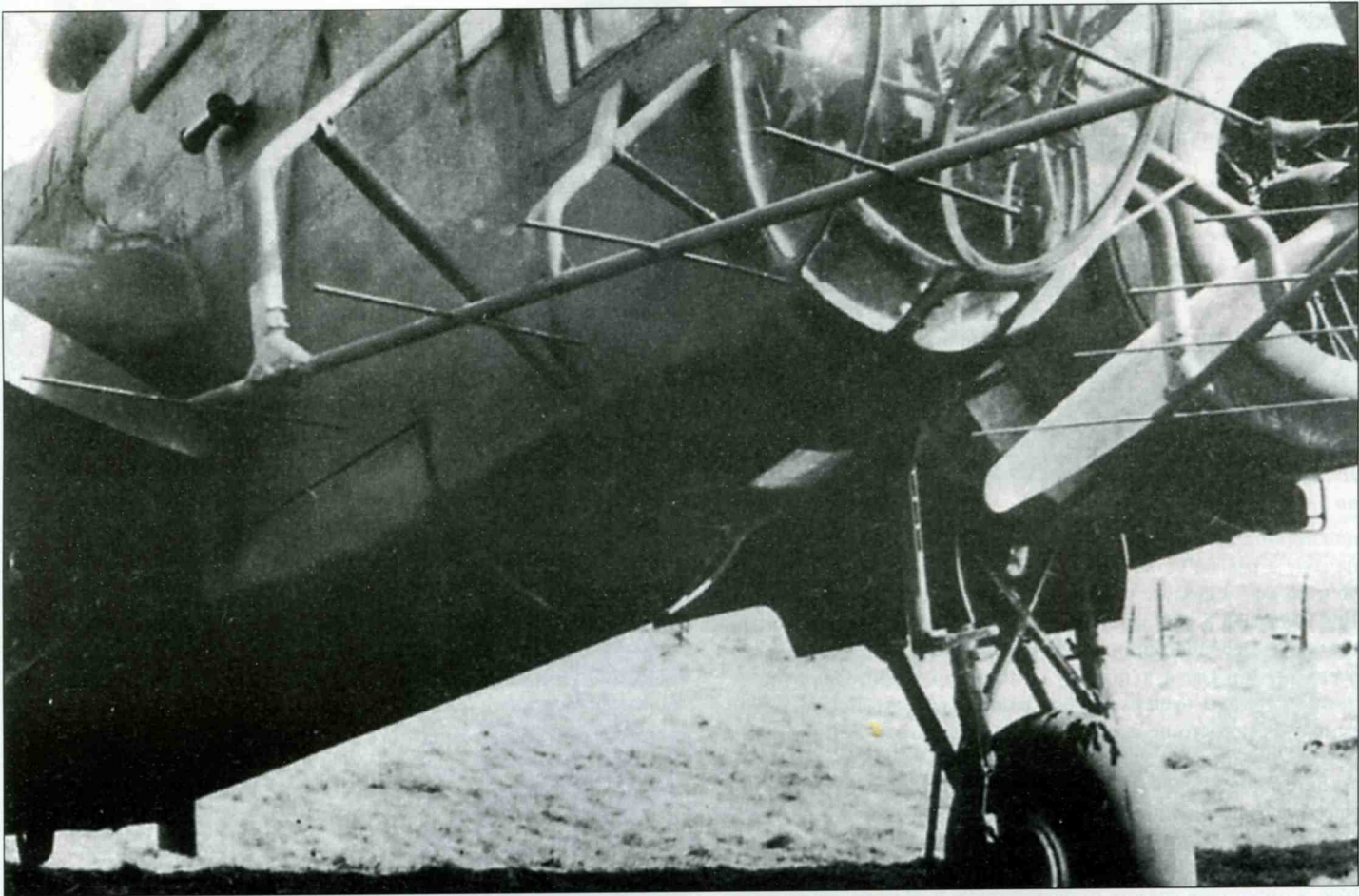
*Один из «Хэмпденов» ТВ.1 из 32-го подразделения переподготовки сбрасывает торпеду в Патрисиа Бей, 19 февраля 1941 года. Хорошо видны стабилизаторы в хвостовой части торпеды.*

*Один из 17 «Хэмпденов» ТВ.1, переданных англичанами советским летчикам из 24 МТАП, базировавшегося в Ваенге. Опасный перелет на север России совершили две эскадрильи RAF – 144-я и 455-я.*

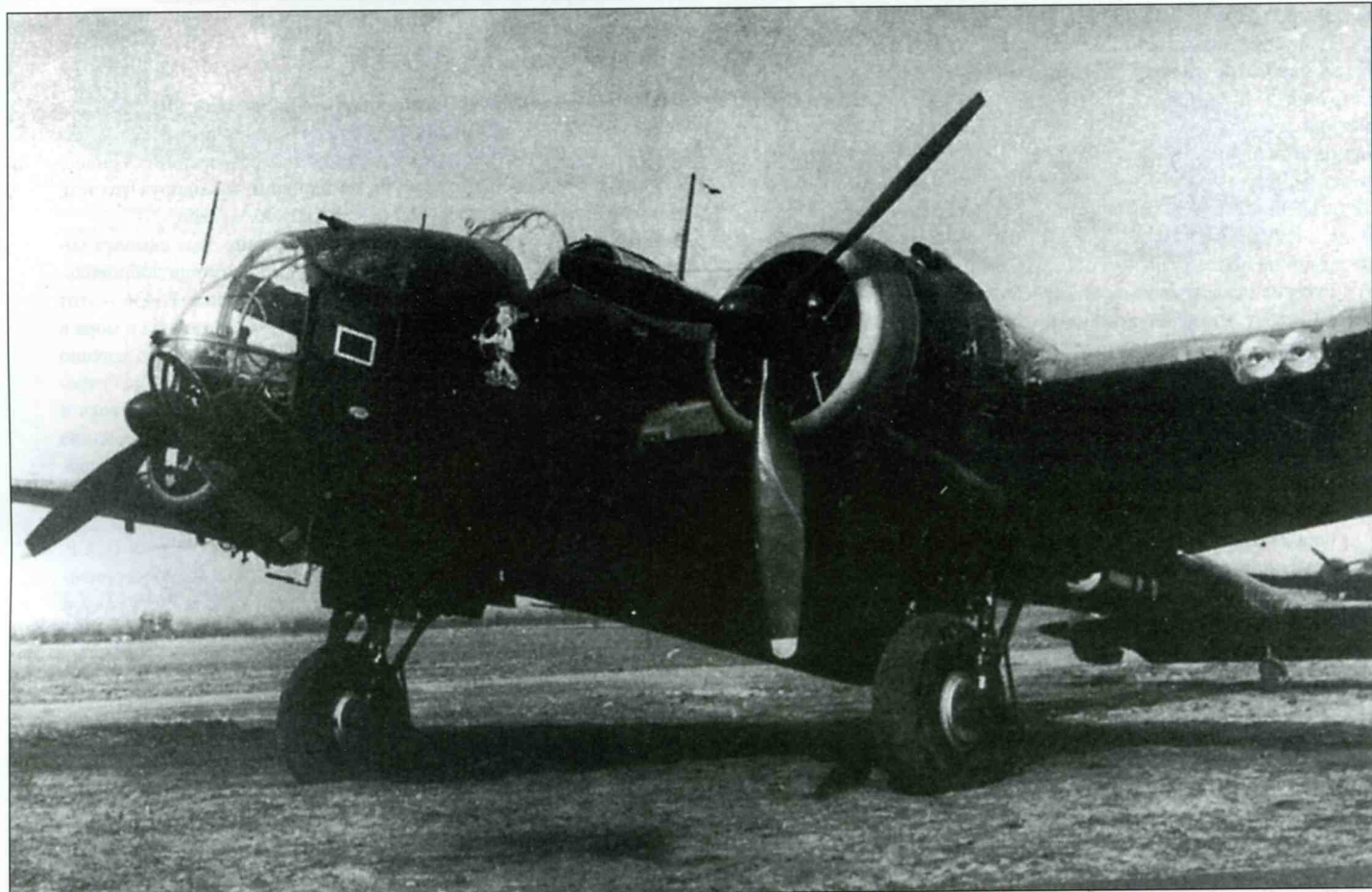
*Подвеска торпеды в бомбоотсек «Хэмпдена» ТВ.1. Обратите внимание на створки бомбоотсека, зафиксированные в открытом положении.*





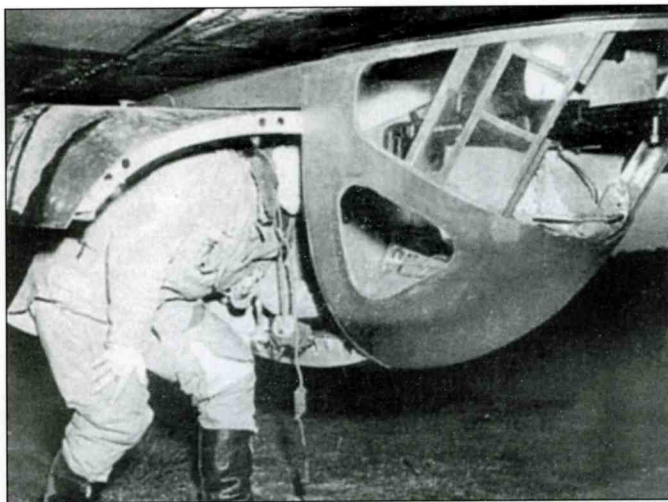


*Часть «Хэмпденов» Берегового Командования была оснащена радаром ASV, антенны которых негативно сказывались на летных характеристиках самолетов.*



*Знаменитый «Хэмпден» Р4493 ЕА-М - на нем флайт-лейтенант Лирой участвовал в полете на канал Дортмуд-Эймс 12-13 августа 1940 года, за который он был награжден Крестом Виктории.*





*Посадка в нижнюю стрелковую точку осуществлялась через люк по левому борту*

пилоты которых приняли его за Мессершmitt Me 110. Самолет сел на воду в районе устья реки Колы и его экипаж, за исключением убитого ещё в воздухе стрелка, перебрался в спасательную лодку. При подходе к берегу англичане были встречены ружейным огнем, правда, вскоре инцидент удалось уладить. Ещё два «Хэмпдена» совершили вынужденную посадку на советской территории из-за нехватки горючего, один из них был разбит настолько сильно, что отремонтировать его не представлялось возможным. По пути было потеряно ещё шесть торпедоносцев: три были сбиты немецкими истребителями над Финляндией, два разбились в Швеции, а ещё один, заблудившись, совершил вынужденную посадку в Финляндии.

Базируясь на аэродроме Ваенга под Мурманском, английские экипажи действовали в очень тяжелых условиях, при скверной погоде, в отсутствии средств радионавигации и не очень дружелюбно настроенном местном населении. Англичане очень быстро научились выпускать шасси – признак сдачи – при приближении советских истребителей.

Единственной боевой операцией оставшихся 23 «Хэмпденов» было прикрытие конвоя PQ-18 – 14 сентября в течение 7 часов они патрулировали подходы к Альтен-фьорду, где тогда базировался немецкий линкор «Тирпиц». После завершения проводки конвоя было принято решение вернуть экипажи на родину, оставив самолеты русским, о чем последние сделали формальный запрос 1 октября. 12 октября «Хэмпден» были официально переданы советской стороне, а 22 октября личный состав английских эскадрилий отправился домой на борту транспорта «Аргонавт».

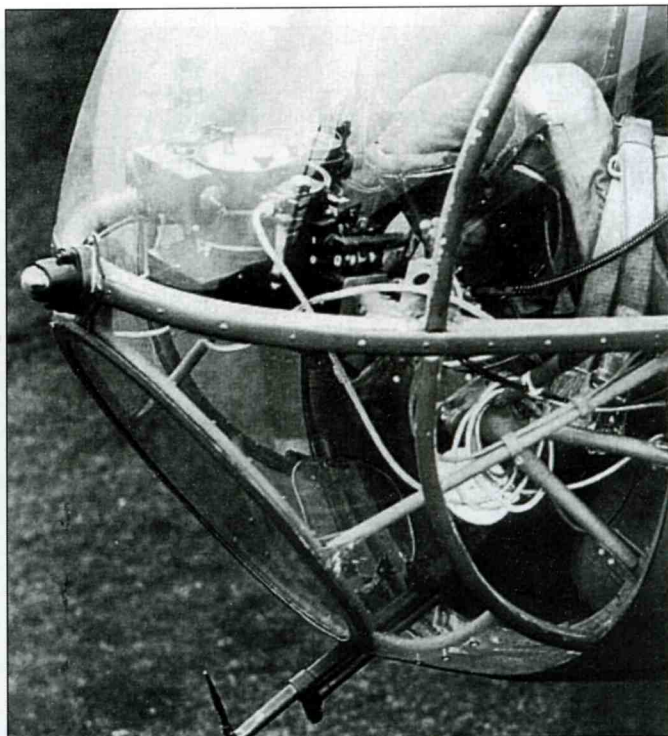
Русские оснастили один из самолетов двояким управлением, решив задачу, которая оказалась не по плечу англичанам. В конечном итоге 17 «Хэмпденов» оказались в составе 24 МТАП. Эти машины участвовали в борьбе с немецкими конвоями у побережья Норвегии и сумели потопить ряд судов. Но нехватка запчастей и боевые потери вели к уменьшению числа боеспособных торпедоносцев – к июню 1943 года они оставались только в 3-й эскадрилье 24 МТАП. Последний боевой вылет «Хэмпденов» на советско-германском фронте состоялся 4 июля.

Борьбу с немецкими конвоями и патрулирование британские эскадрильи «Хэмпденов» вели до конца 1943 года, когда им на смену пришли «Бьюфайтеры». Первой сдала свои «Хэмпден» 144-я эскадрилья, это произошло 19 января 1943 года. За ней последовали 415-я эскадрилья – 23 сентября, 489-я – 26 октября и 455-я – 10 декабря.

### **Другие задачи**

Для устаревших «Хэмпденов» было найдено новое занятие – разведка погоды. Эти самолеты, получившие новое обозначение «Хэмпден» Met.Mk.I, служили в составе 1401, 1402, 1403, 1404, 1406 и 1407 флайтов, базировавшихся на Гибралтаре, в Бирчеме, Ньюто-не, Рейкьявике, Сент-Эворе и Вике до конца 1943 года.

Хотя «Хэмпден» не имел других модификаций, кроме варианта с американскими двигателями, RAF могли бы получить ещё один его «подвид». Хэндли-Пейдж разработала модификацию с более



*Панель бомбардировщика и носовой пулемет Викарс*

широким фюзеляжем и моторами Роллс-Ройс «Мерлин» XX или Бристоль «Геркулес», которая при взлетном весе 9525 кг была способна развивать скорость 507 км/ч. Загруженная подготовкой к выпуску «Галифаксов» фирма стала искать субподрядчиков для постройки этого варианта «Хэмпдена». Две компании, одна из Ланкашира, другая из Дагенхема, были готовы взяться за это дело, но штаб ВВС желал получить самолеты немедленно, а не ждать 18 месяцев, пока будут изготовлены технологическая оснастка и приспособления. Дальнейшие работы по этому проекту были прекращены.

### **В заключение**

«Хэмпден» относится к числу самолетов, ни один из которых не уцелел до наших дней, хотя такие попытки и предпринимались. Одна из машин хранилась в 71-ом техническом подразделении в Байчестере, но в 1955 году её пустили на металлолом, мотивируя это тем, что «занимаемое место необходимо для других целей»...

Ещё один «Хэмпден» находится в Канаде, но этот самолет собран из элементов разных самолетов. Благодаря помощи добровольцев канадский авиационный музей смог восстановить P5436 – этот самолет был построен в Канаде и 15 ноября 1942 года упал в море в Патрисия Бей, налетав всего 100 часов. После подъема его хорошо сохранившийся, но сильно прокорродировавший планер был отреставрирован с использованием деталей от AN136, разбившегося в Маунт Туаме, и N132, обломки которого достали с горной вершины в районе Юклоета. Теперь эту машину можно увидеть на аэродроме Лэнгли в Британской Колумбии.

На реставрации в Ист-Киркби находится ещё одна машина. Это «Хэмпден» AE436 из состава эскадрилий, отправившихся в СССР, который ночью 4-5 сентября 1942 года врезался в гору на территории Швеции. Место катастрофы было обнаружено в 1976 году и останки самолета попали в музей RAF и шведский музей авиации. В 1989 году приступили к их «воссоединению».

Хотя «Хэмпден» и имел слабое оборонительное вооружение, он неплохо зарекомендовал себя в начальный период Второй Мировой войны. Его необычная, хорошо узнаваемая конструкция (что было немаловажно в то время) обеспечивала высокую скорость и маневренность, а также хороший обзор для пилота. Установка дополнительного вооружения, брони, пламегасителей и тралов для борьбы с аэростатами значительно ухудшили летные характеристики машины. Но есть множество примеров, когда «Хэмпден» возвращались на базу с тяжелыми повреждениями. Кроме того, стоит вспомнить о двух Крестах Виктории, полученных экипажами «Хэмпденов» в самом начале войны.





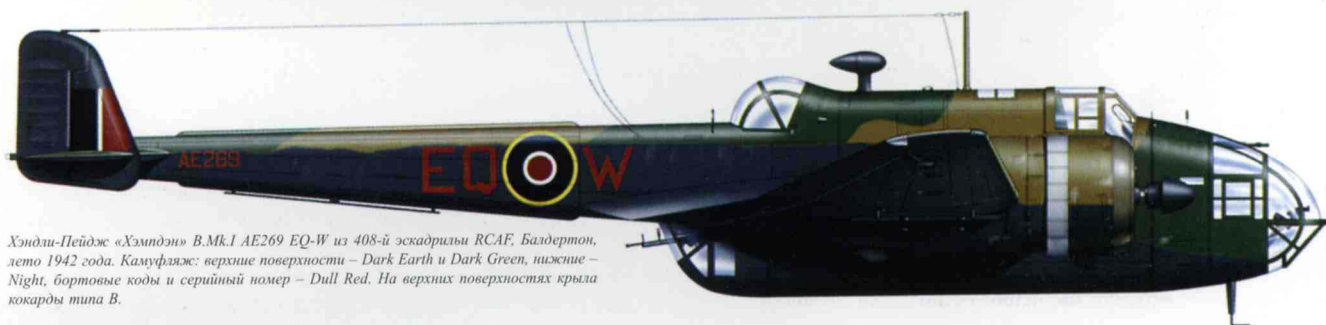
Хэндли-Пейдже «Хэмпдэн» В.Мк.1 P1245 UB-J из 455-й эскадрильи RCAF, начало 1942 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды и серийный номер – Medium Sea Grey. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.



Хэндли-Пейдже «Хэмпдэн» В.Мк.1 AD915 PT-F из 420-й эскадрильи RCAF, Вэдингтон, февраль 1942 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.



Хэндли-Пейдже «Хэмпдэн» В.Мк.1 AE436 PL-J из 144-й эскадрильи, Норт-Люффецхэм, начало 1942 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.



Хэндли-Пейдже «Хэмпдэн» В.Мк.1 AE269 EQ-W из 408-й эскадрильи RCAF, Балдертон, лето 1942 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды и серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.



Хэндли-Пейдже «Хэмпдэн» В.Мк.1 AE201 GX-Q из 415-й эскадрильи RCAF. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На фюзеляже кокарды типа C1, на верхних поверхностях крыла – типа В.



Хэндли-Пейдже «Хэмпдэн» ТВ.Мк.1 AJ991 HAN из 32-го OTU, Канада, апрель 1943 года. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night, бортовые коды – Medium Sea Grey, серийный номер – Dull Red. На верхних поверхностях крыла кокарды типа А. Под самолетом подвешена торпеда, створки бомбоотсека частично открыты.





Хэндли-Пейдж «Хэмпадэн» ТВ.Мк.1 30 «белый» из 24 МТАП авиации ВМФ СССР. Камуфляж: верхние поверхности – Dark Earth и Dark Green, нижние – Night. Звезды на фюзеляже имеют тонкую черную окантовку, английские опознавательные знаки и обозначения закрасены.

Окраска верхних поверхностей «Хэмпадена» ВВС Швеции.



Хэндли-Пейдж P5 «Хэмпадэн» с/н 810 1-90 ВВС Швеции, 1938 год. Верхние поверхности окрашены Dark Olive Green, нижние – Light Blue Grey. На фюзеляже кокарда диаметром 800 мм, на верхней поверхности крыла – диаметром 1100 мм, на нижней – 1500 мм. Кокарды на крыле не имеют желтой окантовки. Серийный номер в хвостовой части фюзеляжа белый, мелким шрифтом.



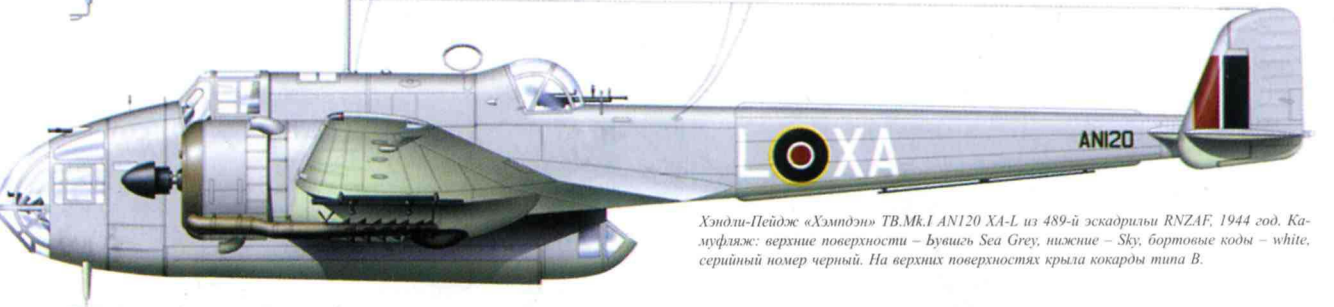
Хэндли-Пейдж P5 «Хэмпадэн» с/н 810 1-46 ВВС Швеции, 1942 год. Верхние поверхности окрашены Dark Olive Green, нижние – Light Blue Grey. На фюзеляже кокарда диаметром 960 мм, на верхней поверхности крыла – диаметром 1100 мм, на нижней – 1500 мм. Кокарды на крыле не имеют желтой окантовки. Серийный номер в хвостовой части фюзеляжа белый, мелким шрифтом.



Хэндли-Пейдж P5 «Хэмпадэн» с/н 810 1-75 11-е крыло ВВС Швеции, 1944 год. Верхние поверхности окрашены Dark Olive Green, нижние – Light Blue Grey. Кокарды на крыле имеют желтую окантовку.



Хэндли-Пейдж P5 «Хэмпадэн» SE-APD, фирма SAAB, 1945 год. Верхние поверхности окрашены Dark Olive Green, нижние – Light Blue Grey. Военные опознавательные знаки закрасены.



Хэндли-Пейдж «Хэмпадэн» ТВ.Мк.1 AN120 XA-L из 489-й эскадрильи RNZAF, 1944 год. Камуфляж: верхние поверхности – Буаизь Sea Grey, нижние – Sky, бортовые коды – white, серийный номер черный. На верхних поверхностях крыла кокарды типа В.