

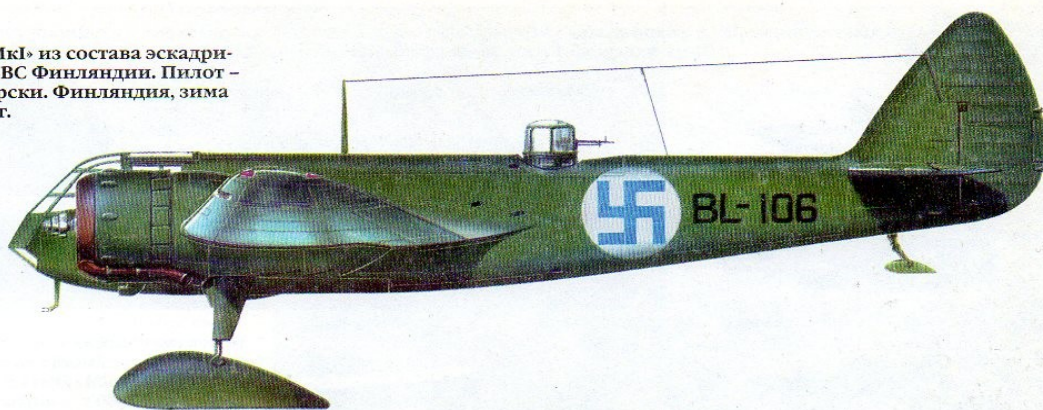
«Бристоль ленхейм»

авиАмастер №1/98 (спецвыпуск)

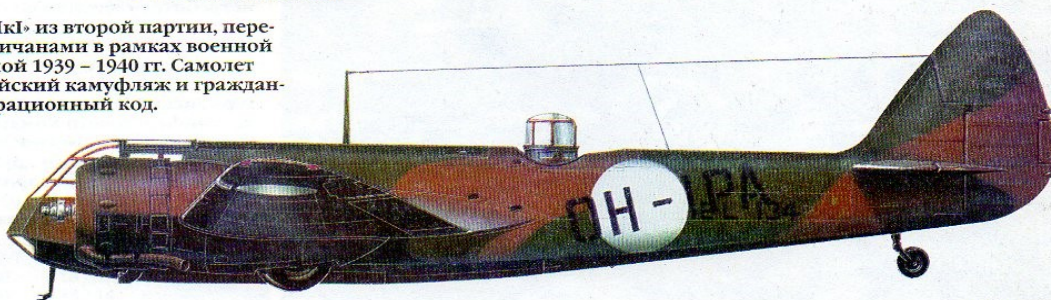


Приложение к журналу
«Техника – молодежи»
1998 г.

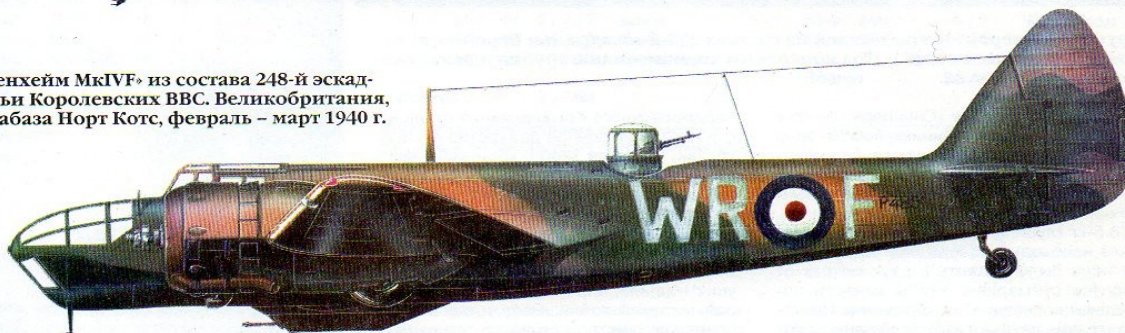
«Бленхейм MkI» из состава эскадрильи LeLv 46 ВВС Финляндии. Пилот – сержант Морски. Финляндия, зима 1938 – 1939 гг.



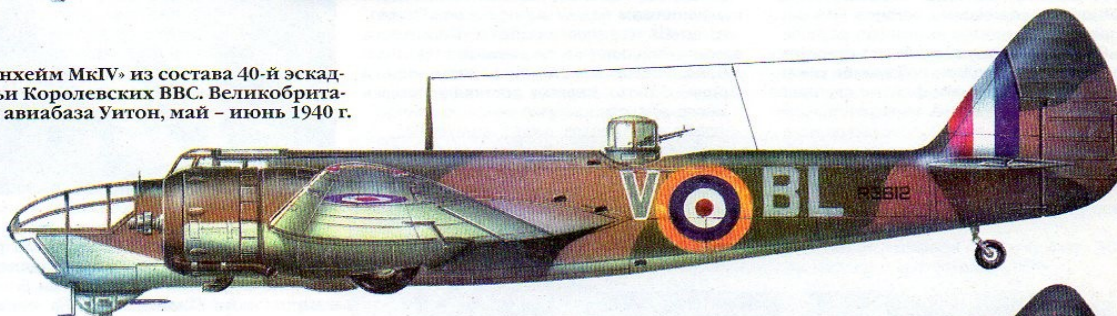
«Бленхейм MkI» из второй партии, переданной англичанами в рамках военной помощи зимой 1939 – 1940 гг. Самолет имеет английский камуфляж и гражданский регистрационный код.



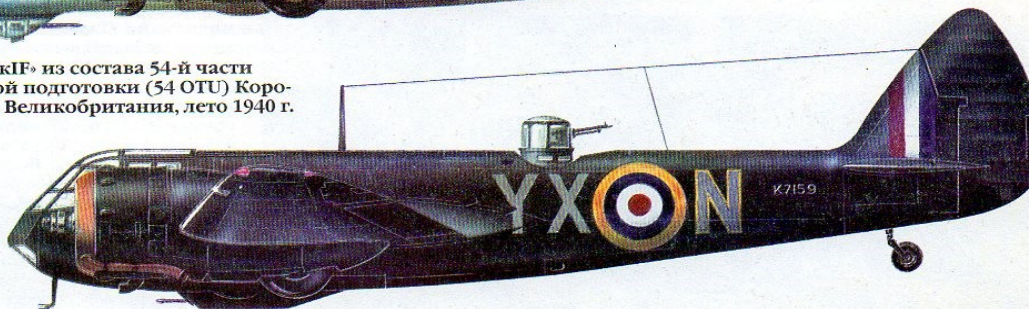
«Бленхейм MkIVF» из состава 248-й эскадрильи Королевских ВВС. Великобритания, авиабаза Норт Котс, февраль – март 1940 г.



«Бленхейм MkIV» из состава 40-й эскадрильи Королевских ВВС. Великобритания, авиабаза Уитон, май – июнь 1940 г.



«Бленхейм MkIF» из состава 54-й части учебно-боевой подготовки (54 OTU) Королевских ВВС. Великобритания, лето 1940 г.



НАД ГОРЯЩИМИ СНЕГАМИ КАРЕЛИИ

Отказ компании «Бристоль» продолжить разработку многоцелевого самолета «тип 143F» не смутил финское правительство. По дипломатическим каналам сообщалось: новые бомбардировщики будут предложены Финляндии на льготных условиях. Причина столь благоклонного отношения крылась в том, что Министерство авиации считало «спаниель» (при всем его великолепии) «переходным» образцом, необходимым до тех пор, пока не появятся более совершенные бомбардировщики, разрабатываемые по специальным заданиям.

Результаты испытаний «Бристоль 142М» были по достоинству оценены финскими военными, подписавшими 6 октября 1936 г. контракт № 500/36 на поставку 18 «Бленхеймов MkI». 26 июля 1937 г. финские экипажи начали их перегонку по маршруту Филтон – Кройдон – Амстердам – Хампфри – Мальме – Туколма – Хельсинки. Спустя год все машины вошли в состав ВВС Финляндии.

пределены между эскадрильями LeLv 44 (командир майор Стенбок) и LeLv 46 (командир майор Сарко), сведенными организационно в 4-й авиаполк (LeR 4).

Освоение экипажами нового скоростного бомбардировщика происходило с немалыми трудностями. Различные поломки и вынужденные посадки были далеко не редким явлением, правда, списан был только один из состава LeLv 46. На основе опыта эксплуатации в зимних условиях финские конструкторы спроектировали утепленные обтекатели втулок воздушных винтов, которые защищали масло в механизмах изменения угла установки лопастей от замерзания. Самолеты также получили лыжи, что позволило отказаться от расчистки взлетно-посадочных полос в зимних условиях.

12 апреля 1938 г. правительство Финляндии приобрело лицензию на производство «спаниелей» на строящемся в Тампере авиазаводе. По договору, подписанному с руководством фирмы «Бристоль», финны

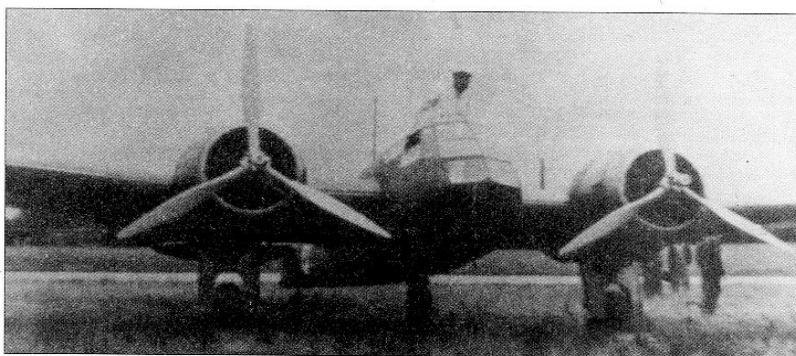
имели право выпустить 15 машин. Согласно опубликованным документам, это были «Бленхеймы MkII» – «единички» с дополнительными баками, вторым «Браунингом» в правой консоли, наружными бомбодержателями и усиленным шасси, т.е. вариант, отвергнутый Королевскими ВВС. Однако к ноябрю 1939 г. организовать их производство не удалось, хотя на восточной границе «страны тысячи озер» уже пахло порохом...

К 30 ноября 1939 г., когда развернулись боевые действия на Карельском перешейке, 44-я и 46-я эскадрильи были оснащены наиболее современной техникой, имевшейся в распоряжении ВВС Финляндии, и потому командование решило с максимальной эффективностью использовать потенциал полка. Уже 1 декабря несколько машин вылетели на разведку выдвигавшихся к финским позициям советских войск и в тот же день была потеряна первая из них. Над районом Тсалки три финских экипажа из состава 46-й эскадрильи атаковала колонну советских танков и грузовиков. Зенитным огнем был поврежден один бомбардировщик, который не дотянул до базы.

Основным районом боевой деятельности полка стал Карельский перешеек, через который наступала советская 7-я армия, располагавшая наиболее крупными силами. Значительную угрозу для финнов представляла и 8-я армия, развернутая севернее Ладоги и выдвигавшаяся из района Петрозаводска. По неполным данным, в составе обеих советских группировок насчитывалось 18 стрелковых дивизий, один танковый корпус и пять отдельных танковых бригад. Общее количество самолетов ВВС РККА, задействованных в ходе конфликта от Ленинграда до Мурманска, составляло свыше 3000 единиц.

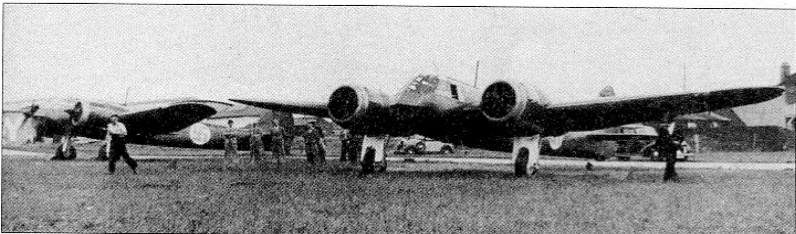
Соединения сухопутных войск Ленинградского военного округа с многочисленными и неповоротливыми тылами из-за глубокого снега и минных полей оказались надежно привязаны к дорогам, представляли собой весьма заманчивые цели для финских летчиков, успевших к этому времени хорошо освоить «Бленхеймы». А плохие погодные условия оказались спасительными для их экипажей в условиях господства советской истребительной авиации. Но все же главной задачей экипажей «Бленхеймов» в первые недели войны являлась разведка в интересах главного командования. Вылеты производились почти в любую погоду. В этих условиях столкновения с советскими истребителями были неизбежны. Впервые это произошло 14 декабря 1939 г., когда BL-105 44-й эскадрильи в ходе разведывательного полета наткнулся на звено «Чаек».

Вынырнувший из туманной дымки двухмоторный самолет напоминал СБ. Но вско-



Финский летчик-испытатель капитан Ханнас занимает кресло пилота перед испытательным полетом на BL-104, Филтон, 1937 г.

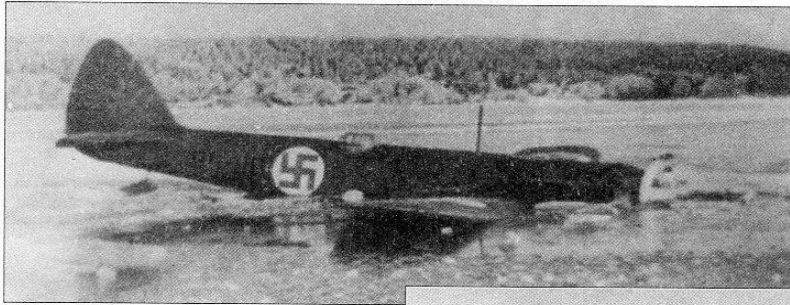
Пара финских «единичек» выруливает на взлетную полосу заводского аэродрома фирмы «Бристоль», готовясь стартовать для перелета в Финляндию, Филтон, лето 1937 г.



Предназначенные для финнов «спаниели» имели несколько измененную систему подвески, рассчитанную на использование шведских бомб. Договор с фирмой «Борфорс» на их поставку заключили в том же 1937 г. Бомбоотсек «Бленхейма» допускал различные варианты подвески из 50-, 100-, и 250-кг авиабомб. Максимальная суммарная нагрузка не превышала 800 кг. Помимо бомбового вооружения, финские машины отличались от английских более старыми радиостанциями «Маркони P-12» и P-14 (Marconi). Они получили бортовые номера от BL-104 до BL-121 и были поровну рас-

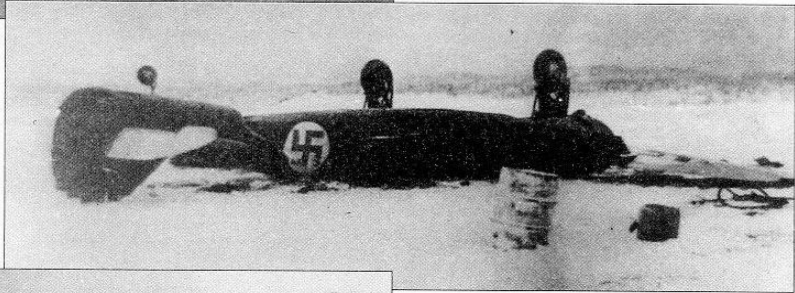
Финские «единички» на убирающихся лыжах. Зима 1938–1939 гг.





VL-110, провалившийся при посадке в поляню 21 января 1939 г. Восстановлен до летного состояния.

Несмотря на то, что в ходе первого столкновения с советскими истребителями экипажу VL-105 из состава 44-й эскадрильи сопутствовала удача, но в одном из следующих вылетов самолет был поврежден зенитным огнем и на пробеге скапотировал.



24

И так приходилось выруливать на взлет, зима 1939-1940 гг.



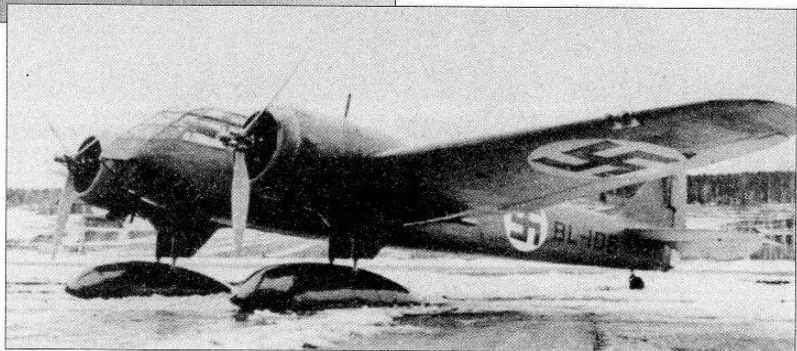
щенных взлетно-посадочных полосах. Поэтому поиски основного аэродрома базирования «Бленхеймов» оказались безуспешными.

20 декабря экипажи финских бомбардировщиков впервые встретились с наиболее грозными противниками – советскими истребителями И-16. В тот день звено «Бленхеймов» из состава LeLv 46 нанесло удар по колонне войск Красной Армии в районе Саамаярви – Тулемаярви. Сбросив бомбы

VL-106 из состава 46-й эскадрильи, пилот – сержант Морски, стрелок которого 20 декабря 1939 г. сбил советский истребитель И-16. На самолете смонтированы неубирающиеся лыжи, съездившие изрядную долю скорости, впоследствии они были заменены на убирающиеся.

ре ведущий понял свою ошибку и повел бипланы на перехват, постепенно набирая высоту. Приблизившиеся со стороны солнца истребители остались для финнов незамеченными, а контрастные белые круги с голубыми свастиками на плоскостях ясно дали понять советским летчикам, что перед ними враг. Пропустив бомбардировщик под собой, пилоты «Чаек» пошли в атаку. В ответ открыла огонь хвостовая турель. Разойдясь на вырвах, истребители атаковали снова, но и на этот раз без видимых последствий. Командиру финского экипажа обстановка нравилась все меньше, и, поймав момент, когда советские истребители вновь легли в разворот, он приказал стрелку опустить турель и дал полный газ. Оба «Меркурия» взвыли на предельных оборотах и когда «Чайки» развернулись, советские летчики с удивлением наблюдали, как двухмоторная машина с неубирающимся лыжным шасси, оставляя позади шлейфы перегретого воздуха и выхлопных газов, растаяла в туманной дымке.

Опыт этого столкновения был немедленно доведен до всех пилотов «Бленхеймов», и уход от бипланов И-15 и И-153 на форсаже стал широко практиковаться экипажами «спаниелей». Советские летчики накануне войны подчас не имели представ-



ления о состоянии финской авиации. Расхожим было мнение, что самолеты финских ВВС являются устаревшими и не могут соперничать по боевым качествам с отечественными машинами. Высшее руководство ВВС Красной Армии, несомненно, располагало достоверными сведениями, но надеялось, что подавляющее численное превосходство при примерно равном техническом уровне лучших машин, обеспечит быстрый разгром авиации противника. Между тем тройки и четверки, реже шестерки и девятки «спаниелей», появлялись не только над Карельским перешейком, но и над советскими военными объектами в Эстонии, а также в районе Кандалякши и Мурманска. Высокая активность финских экипажей не могла не создать впечатление у командования ВВС РККА о наличии по ту сторону фронта крупного бомбардировочного соединения, которое было решено найти и уничтожить. К поискам привлекли как штат-

на колонну артиллерии, финны не удовлетворились этим и решили проштурмовать дорогу. Увлечшись «охотой» за разбегавшимися красноармейцами, экипажи с опозданием обнаружили появление советских «ишачков». Спасти «спаниелей» могло только бегство. Но на этот раз уйти на форсаже в облака не удалось, русские быстро настигали и финские пилоты приняли бой. Тройки И-16-х, одна за другой, пошли в атаку, огненные трассы потянулись к финским самолетам, в ответ застучали хвостовые «Виккерсы». Незвестно, чем бы закончился этот поединок, если бы через несколько секунд спасительные облака не укрыли финские бомбардировщики, но буквально за мгновение до этого стрелок самолета сержанта Морски сбил один из атакующих истребителей. Досталось, впрочем, и всем трем «спаниелям».

В отличие от летчиков-истребителей ВВС РККА расчеты советских зенитных ба-

тарей довольно быстро стали «доставать» «неуловимых псов» и в результате боевой состав 44-й эскадрильи к Рождеству сократился почти наполовину и составлял лишь пять бомбардировщиков, из которых в летном состоянии были только три.

В конце декабря английское правительство, несмотря на войну в Западной Европе, отправило в Финляндию партию из 13 «длинноносых» «четверок», переданную в рамках программы военной помощи. «Чертова дюжина», как и полагается, оказалась несчастливой числом: один из бомбардировщиков упал в Северное море. Штурман второго потерял ориентировку и вывел «спаниель» к линии фронта. Это едва не стоило жизни английскому пилоту: патрулировавшие в этом районе две тройки «ишачков» ринулись в атаку. Трагизм положения усугублялся тем, что самолет, летевший через нейтральную Швецию, был безоружен. Но «интернационалистам» невероятно повезло: ни пилота, ни штурмана (стрелка на борту не было) не задело, а подбитую машину им удалось «перетянуть» за линию фронта и посадить на одно из озер, где ее вскоре отремонтировали.

Новые самолеты, получившие номера от BL-122 до BL-133, были переданы 46-й эскадрилье, которая сдала свои «единички» поредевшей 44-й. Получил «длинноносого» и экипаж сержанта Морски. Спустя два месяца его И-16 и стал рекордсменом в финских ВВС.

Английские военные советники, внимательно следившие за боевым дебютом бомбардировщика, присылали из Финляндии восторженные отчеты. За 1,5 месяца советскими истребителями была сбиты всего одна машина этого типа, да и ту восстановили. Самолет успешно противосто-

ял советским И-153 и И-16, боевые качества которых по опыту Испании и Халхин-Гола оценивались довольно высоко. Вполне определенные выводы об уровне подготовки ВВС РККА были сделаны и в штабах Люфтваффе. Однако, помимо мастерства и мужества, в успехах экипажей финских «спаниелей» была и немалая доля везения, а оно не могло продолжаться бесконечно...

19 января тройка «Бленхеймов» из 44-й эскадрильи была перехвачена над Ладогой «ишачками», пилотам которых удалось завалить два из них. Неудачей закончился и налет шести «спаниелей» 46-й эскадрильи на советский аэродром, оборудованный на льду озера Каркулампя: зенитным огнем были повреждены два самолета. Повторная попытка, предпринятая на следующий день четырьмя экипажами из состава LeLv 44, также не увенчалась успехом.

Новое советское наступление началось 1 февраля 1940 г. и к 17 февраля «линия Маннергейма» на протяжении от берега Финского залива до реки Вуоксы была прорвана. На промежуточной позиции финны удержались до 21 февраля, после чего отражать решительное наступление советских танковых соединений, поддерживаемых крупными силами авиации, стало исключительно сложно.

В конце февраля из Англии была перебросена вторая партия из 12 бомбардировщиков. На этот раз это были «единички». Из них финны сформировали третью эскадрилью (LeLv 42) под командованием капитана Эскола. Самолеты получили бортовые номера BL-134 – BL-145. Ввиду резко осложнившейся обстановки, она была брошена в бой, не закончив процесса боевой подготовки. Тем не менее ее экипажи продемонстрировали высокий уровень вы-

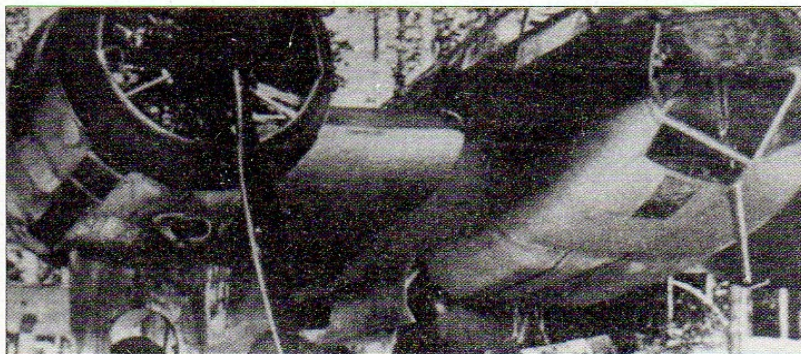
учки: 26 февраля восемь самолетов этой эскадрильи атаковали в сложных метеоусловиях советские аэродромы Лотинанпелто и Красная Горка, на которых, по данным фотоконтроля, было уничтожено восемь и повреждено семь самолетов. Экипажи нанесли также несколько точных ударов по позициям советской артиллерии. Но в целом обстановка для финнов осложнялась с каждым днем.

Своеобразным утешением для экипажей «Бленхеймов» были результаты мартовских воздушных боев с советскими истребителями, в ходе которых им удалось 1 и 7 марта сбить по одному И-16 (оба на счет LeLv 46), а 10-го – И-153 (этот успех принадлежал LeLv 42) ценой потери лишь одного бомбардировщика. Но развязка приближалась с неотвратимостью рока...

Угрожающе быстрое продвижение советских танков, вырвавшихся на оперативный простор из простреливаемых узкостей минных полей, заставило финское командование отказаться от рассредоточенного базирования «Бленхеймов» и собрать три эскадрильи 4-го полка на аэродроме в районе местечка Тали. Одновременно с нанесением фронтальных ударов командование Северо-Западного фронта предприняло дерзкий обходной маневр по льду Выборгского залива с выходом в тыл последней полосы обороны финнов, которая охватывала полукольцом Выборг и упиралась в озеро Вуокса. Этому и должны были помешать «Бленхеймы».

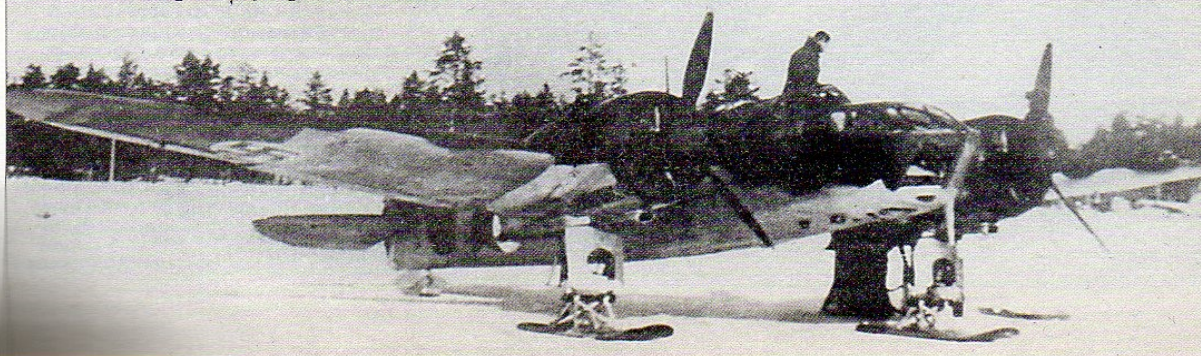
11 марта три девятки бомбардировщиков под прикрытием истребителей «Фоккер D.XI» направились для нанесения удара по советским войскам, двигавшимся по льду залива. Опыт трехмесячных боев создал у финского командования, да и у самих экипажей, ошибочное представление о том, что «спаниели» не по зубам советским истребителям. Это оказалось опасным заблуждением...

Советские танки Т-26, тащившие за собой бронированные сани с пехотой, были замечены уже через 20 мин после взлета. Стояла великолепная безоблачная погода, видимость была «миллион на миллион» и финские штурманы уже готовились к бомбометанию, когда группу внезапно атаковали со стороны солнца советские И-16. Разметав немногочисленное прикрытие и сбив пять «фоккеров», «ишачки» занялись «спаниелями». Два бомбовоза были сбиты сразу, затем еще один. Экипажи других поняли: на этот раз они столкнулись отнюдь не с новичками и, не долетев до цели, стали освобождаться от бомб, отворачивая на обратный курс. Пилоты пытались на снижении оторваться от истребителей. Стрелы распались, а вместе с ним рухнула и огневое взаимодействие. От полного разгрома группу спасло только появление в этот момент на малой высоте в районе цели эска-



Подвеска 250-кг авиабомб в бомбоотсек финской «единички». Несмотря на то, что многие западные авторы безоговорочно указывают в своих работах, что финские бомбардировщики имели измененную систему подвески, фотографий подтверждающих этот факт очень мало. Основная масса снимков свидетельствует, что система подвески осталась неизменной.

Финская «четверка» на убирающихся лыжах.



дрильи бомбардировщиков-бипланов «Райпон» и «Фоккер С.Х» из состава LeR 1, на которых и переключились пилоты советских истребителей.

Итоги этого боевого вылета оказались ошеломляющими: пять «Бленхеймов» были сбиты (из них четыре MkIV), еще четыре тяжело поврежденных дотянули до аэродрома Тали, который бомбила группа советских СБ. «Чайки», прикрывавшие группу, набросились на них, вынудив экипажи садиться где попало.

Лишь один из финских «спаниелей» сумел показать «оскал своих зубов». Оторвавшись от наседавших «ишачков», самолет, пилотируемый старшим сержантом

Хаммареной из состава LeLv 42, был уже над своей территорией перехвачен звеном «чаек». На этот раз разминуться не удалось, т.к. советские истребители шли навстречу и ринулись в лобовую атаку. Это плохо кончилось и для наших, и для финнов: на бомбардировщике загорелся правый двигатель, а один из истребителей оказался сбит. Ускользнуть на одном моторе было невозможно, но, умело маневрируя, отважный экипаж смог отразить несколько атак. После чего, изрешеченный очередями, остановился и левый двигатель. Но перед тем, как «королевский пес» ткнул своей мордой в снежные сугробы, еще одна «чайка», прочертив дым-

ным шлейфом синеву бездонного неба, врезалась в вершины сосен неподалеку от своей жертвы. В тот же день советские войска взяли штурмом Выборг, а 13 марта в 12:00 вступило в силу перемирие и боевые действия были прекращены.

За три с половиной месяца «зимней войны» экипажи совершили 423 боевых вылета и сбросили 131 тонну бомб. Стрелки «Бленхеймов» сбили пять советских истребителей (три И-16 и два И-153). Собственные безвозвратные потери составили 12 машин. К моменту заключения перемирия в полку оставалось 29 бомбардировщиков из них в летном состоянии лишь 11.