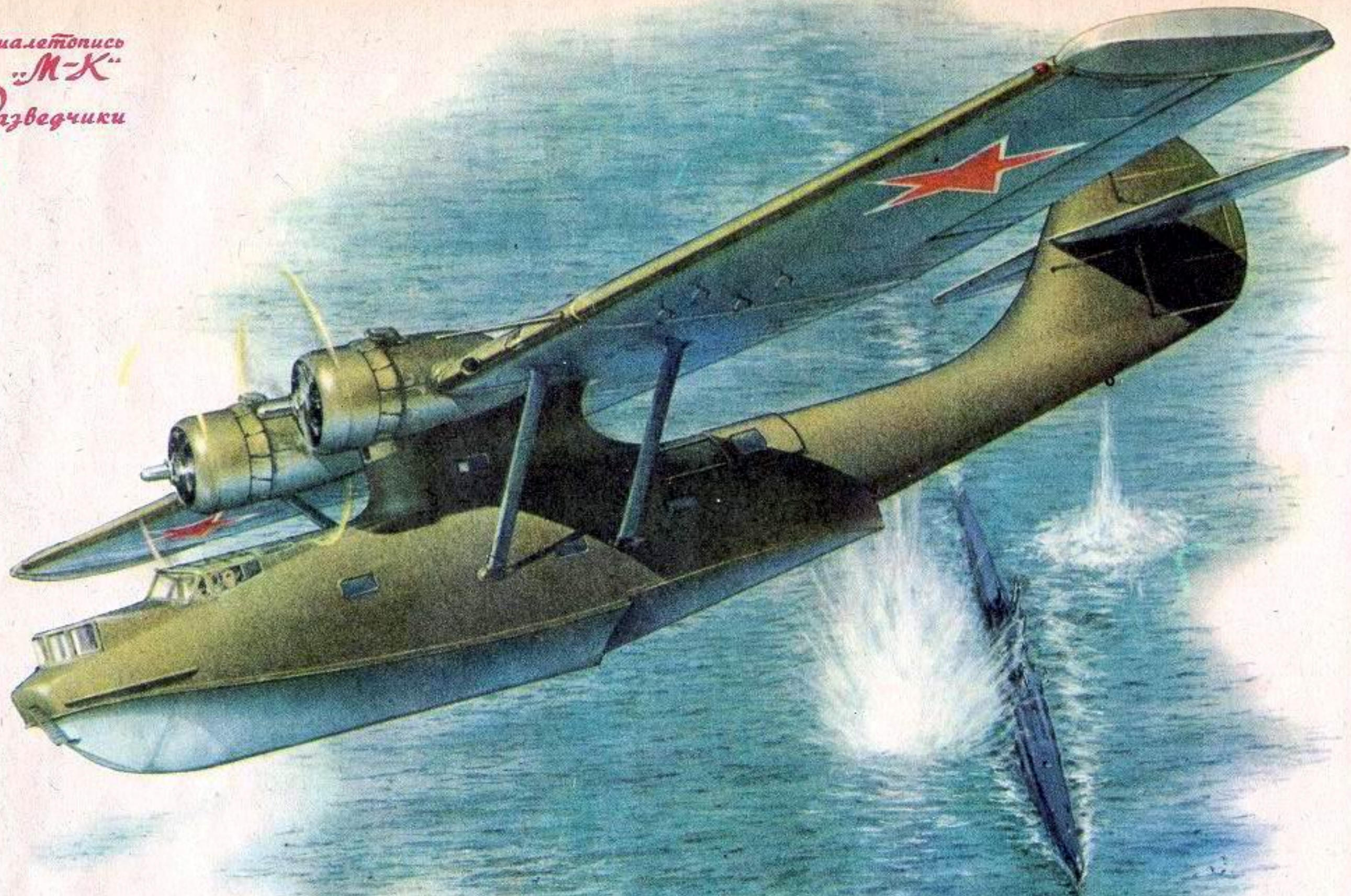


Авиалетописо
"М-К"
Разведчики

17.



«КАТАЛИНА»

М. Кемпеленд

Летающая лодка «Каталина»

Три боевых корабля с потушенными огнями, выключенными радиопередатчиками и торпедными аппаратами на изготовку медленно двигались навстречу, подходи́вшему к Мурманску конвою. Командир соединения фашистских эсминцев был уверен в неуязвимости своего плана нападения на конвой и не обратил внимания на одинокий двухмоторный гидросамолет, пролетевший почти беззвучно, как ночная ведьма, на значительном удалении от них.

Однако спустя полчаса, слева по курсу фашистского соединения из кромешной тьмы вдруг возникли не тихоходные транспорты, а два английских крейсера и советский эсминец, шедшие с большой скоростью наперерез фашистским кораблям. Почти одновременно появился все тот же гидросамолет, но уже в тылу гитлеровской эскадры и «завесил» в ночном небе САБы — осветительные авиабомбы. Они вмиг превратили «неуязвимые» германские эсминцы в четкие фигуры-мишени. Недолго сияли под облаками САБы, однако этих мгновений хватило для точной наводки орудий и торпедных аппаратов... В ту ночь транспортные суда наших союзников с грузами для фронта без потерь прибыли в Мурманск, благополучно возвратился на базу, успешно выполнив поставленную задачу, и советский двухмоторный гидросамолет — летающая лодка «Каталина».

Как известно, в годы войны большую часть военной техники, поставлявшейся в Советский Союз по ленд-лизу, союзники направляли морским путем через незамерзающие порты Баренцева моря. Караваны транспортных судов постоянно подвергались атакам вражеского флота и авиации. По приказу Главнокомандующего для прикрытия конвоя кораблей с воздуха в составе авиации Северного флота была сформирована авиагруппа, оснащенная гидросамолетами Че-2 и «Каталина» (ГСТ), обладавшими большой дальностью и продолжительностью полета свыше 20 часов.

В нашей стране «Каталина» впервые появилась в 1937 году. За год до этого известный советский летчик Сигизмунд Леваневский, находясь в США, посетил фирму «Консолидейтед», где в 1935 году под руководством инженера Исаака Ладдона была создана и испытана новейшая двухмоторная летающая лодка РВУ-1 (РВ означает патрульно-бомбардировочный). Леваневскому удалось договориться о закупке трех летающих лодок этого типа, вскоре они были доставлены в СССР.

Освоение Арктики имело громадное значение для нашей страны. Решающая роль в этом деле отводилась полярной авиации, поэтому сил и средств на ее развитие не жалели. Закупались американские, немецкие, итальянские самолеты, разрабатывались и отечественные аппараты. Так, по техническому заданию, составленному известным полярным летчиком Б. Г. Чухновским, авиаконструктор О. Л. Бартини построил дальний арктический разведчик — ДАР, обладавший, как тогда говорили, тройной амфибией. Своеобразное «клавишное» днище, состоявшее из отдельных подпружиненных секций, позволяло ДАРу выполнять посадки на воду, снег, лед, мягкий грунт.

Несмотря на оригинальность конструкции, отечественные дальние гидросамолеты для Арктики долгое время оставались лишь в опытных образцах. Не лучшим образом обстояло дело и в военной авиации.

Самым разумным в этой ситуации оказалось приобрести лицензию на выпуск иностранного гидросамолета. Так и поступили: для серийной постройки выбрали американский РВУ-1. Выпуск машины, названной у нас ГСТ (гидросамолет транспортный), наладили у нас в 1939 году. В мирное время их большей частью передавали в Главсевморпуть для транспортных полетов в Арктике. А с началом Великой Отечественной войны ГСТ (еще одно его обозначение — МП-7) «переквалифицировали» в дальний морской разведчик-бомбардировщик. Использовался он в основном на Севере и на Тихом океане для патрульных полетов в районах военно-морских баз, для поиска и уничтожения подводных лодок противника. После прекращения выпуска ГСТ в Советском Союзе из США в счет поставок по ленд-лизу было передано нашим военно-морским силам большое количество этих самолетов — в основном РВУ-5А, «Каталина» в варианте амфибии с трехколесным убирающимся шасси.

Следует сказать, что такие лодки строились не только в США, но и в Канаде. Они исправно несли патрульную службу в военно-морских флотах союзников, на всех военно-морских базах США на Тихом океане.

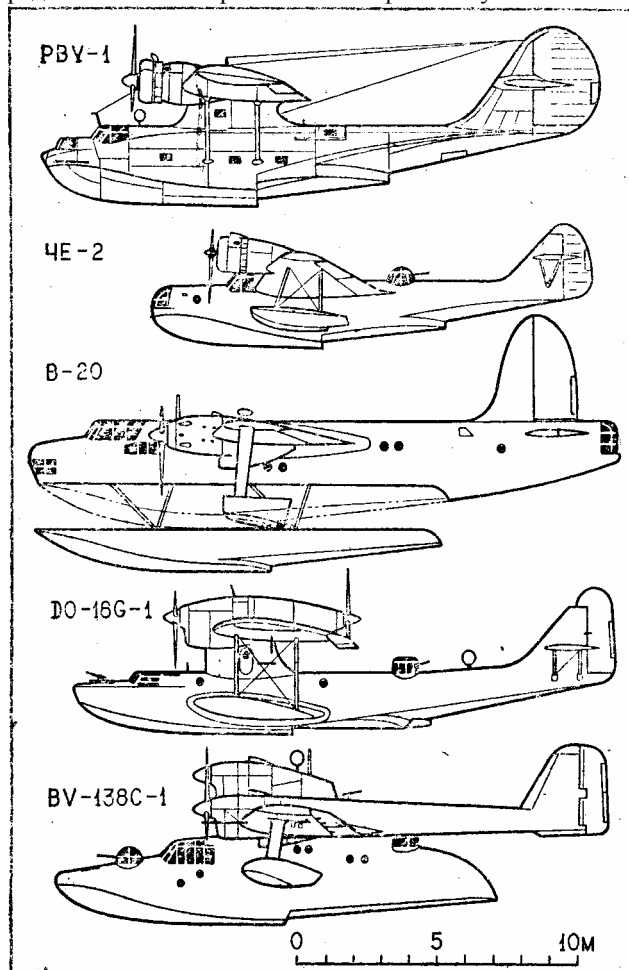
Одним из лучших в мире самолетов для выслеживания субмарин благодаря хорошим летным данным и большой продолжительности полета считался РВУ-1 и в британских военно-морских силах. Кстати, именно в Англии в 1939 году летающая лодка и получила название «Каталина», признанное впоследствии и американцами. Как считают англичане, именно «Каталина» поставила точку в морской войне с Германией, потопив 7 мая 1945 года немецкую субмарину.

В годы войны «Каталина» была не единственной американской летающей лодкой. Фирмы «Боинг», «Мартин», «Сикорский», «Грумман» и, конечно, «Консолидейтед» строили подобные гидросамолеты, которые сыграли заметную роль в войне на Тихом океане. Многие из них по ряду характеристик — скорости, грузоподъемности — превосходили «Каталину», но ни одна не могла соперничать с ней в популярности. Все они имели ставшую уже классической для летающей лодки аэродинамическую схему свободнонесущего высокоплана с расположением двигателей на передней кромке крыла, в то время как в 30-е годы гидросамолеты еще отличались большим разнообразием схем.

Так, лодки с «жабрами» вместо поплавков для поперечной остойчивости и с силовой установкой типа «тяни-толкай» строила германская фирма «Дорнье», а фирма «Блом и Фосс» выпускала трехфюзеляжные трехмоторные лодки, снабженные дизельными двигателями «ЮМО». Двухмоторные «Дорнье-18», трехмоторные BV-138 и «Дорнье-24» широко применялись германскими военно-морскими силами в боевых действиях против кораблей и

подводных лодок союзников.

В Великой Отечественной войне, помимо «Каталины», участвовала и отечественная летающая лодка — Че-2 (МДР-6) конструкции И. В. Четверикова. Хотя Че-2 несколько проигрывал в дальности и грузоподъемности другим аналогичным гидросамолетам, но в отличие от них имел предельно малые размеры, высокую удельную нагрузку на крыло и, как следствие, большую скорость полета, что позволяло использовать вооруженный пушкой Че-2 даже в качестве истребителя вражеских торпедоносцев. Самолет Четверикова получил дальнейшее развитие во множестве опытных образцов. Однако концепция скоростной летающей лодки в авиации не прижилась. Последовавшие за Че-2 скоростные гидросамолеты этого конструктора серийно не строились. Такая же судьба постигла и английскую скоростную летающую лодку «Блэкберн» В-20, у которой для снижения аэродинамического сопротивления лодка с реданом в полете прижималась к фюзеляжу.



ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ДАЛЬНИХ МОРСКИХ ГИДРОЛЕТЧИКОВ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

	«Каталина» (PBV-1), США	Че-2 (МДР-6), СССР	«Блэкберн» В-20, Англия	«Дорнье» Do-16G-1 Германия	«Блэм и Фосс» BV-138C-1 Германия
Год выпуска	1935	1937	1940	1935	1939
Мощность моторов, л. с.	2×875	2×1100	2×1850	2×880	3×900
Экипаж, чел.	5—7	3—4	6	4	5
Размах крыла, м	31,72	19,4	25,05	23,7	27,0
Длина самолета, м	20,65	15,73	31,2	19,4	19,85
Площадь крыла, м ²	130,6	52,0	99,0	97,65	112,0
Взлетный вес, кг	12 800	7 200	15 800	10 780	11 000— 16 480
Вес пустого, кг	6570	4100	10 000	5 970	8 100
Максимальная скорость, км/ч, на высоте, м	297 2 600	360 4 000	400 4 575	265 2 000	285 0
Дальность полета, км	4 300	2 650	2 400	3 500	4 300
Потолок, м	7 650	8 700	8 000	4 210	5 000
Вооружение	7,62-мм пулеметы, бомбы до 1000 кг	7,62-мм пулеметы, бомбы до 500 кг	7,62-мм пулеметы, бомбы до 900 кг	13-мм пулеметы, бомбы до 500 кг	20-мм пушка, 13-мм пулеметы, бомбы до 600 кг

С И. В. Четвериковым автору статьи удалось встретиться несколько лет назад, незадолго до смерти конструктора. В ответ на просьбу сравнить Че-2 и «Каталину» Игорь Вячеславович сказав: «В 30-е годы я, несомненно, был энтузиастом гидроавиации, считая, что лодочный самолет вполне может соперничать с сухопутным, поэтому старался в своих проектах развивать качества, в общем-то ей свойственные морскому самолету — и прежде всего пытался повысить их максимальную скорость. Однако с ростом надежности и дальности полета сухопутных самолетов, с появлением на них более совершенных силовых установок необходимость в скоростных летающих лодках отпала.

В то же время в «Каталине» до предела были развиты качества именно морского самолета: очень большая продолжительность полета, мореходность, способность совершать взлет и посадку в открытом море при достаточно сильном волнении, а главное — универсальность ее применения. В результате «Каталина» просуществовала почти 40 лет. Концепция подобных гидросамолетов взяла верх в ряде стран, в том числе и у нас. Еще в 1943 году Бери-ев начал разработку лодки Бе-6, которая после войны более 20 лет использовалась и для разведки, и для поиска подводных лодок, и для транспортных полетов».

Дальний морской разведчик «Каталина»

«Каталина» представляла собой подносный моноплан — по сути дела, «парасоль» с крылом, высоко поднятым над фюзеляжем-лодкой на мощном пилоне. Двухреданная лодка имела прекрасные гидродинамические обводы, хотя технологию изготовления корпуса серьезно усложняли замысловатые зализанные и заглаженные внешние формы. Пилон крыла и нижняя часть киля были выполнены зацело с лодкой. Цельнометаллическая конструкция лодки состояла из шпангоутов, лонжеронов, стрингеров и обшивки, толщиной от 0,75 до 1,5 мм. Крепление обшивок к каркасу выполнялось с помощью заклепок с выступающей чечевицеобразной головкой.

Пять шпангоутов имели водонепроницаемые переборки с герметичными люками для прохода, делившие лодку на шесть изолированных отсеков, что обеспечивало плавучесть при повреждении наружной обшивки днища. В целом конструкция лодки была ажурной, многодетальной и трудоемкой в изготовлении, однако очень легкой. Полное ее водоизмещение составляло 64600 кг.

Крыло состояло из центроплана, стыковавшегося с фюзеляжем с помощью двух пар подкосов и пилона, и двух отъемных консолей. Конструктивно-силовая схема центроплана и консолей была рациональной и оригинальной. Все нагрузки, действовавшие в полете на крыло, воспринимались его средней частью, имевшей два лонжерона, мощную обшивку, набор стрингеров и нервюр. К средней силовой части крыла спереди подстыковывался носок, закрывавший проводку управления двигателями, электрожгуты и другие коммуникации, а сзади крепилась съемная хвостовая часть крыла, воспринимавшая только мастные воздушные нагрузки. Задняя часть крыла была изготовлена из легких дюралюминиевых профилей и обтягивалась полотном. Рули и элероны также имели полотняную обшивку. В центроплане под съемным носком крыла размещались маслорадиаторы двигателей и откидные трапы для обслуживания двигателей, когда самолет находился на плаву.

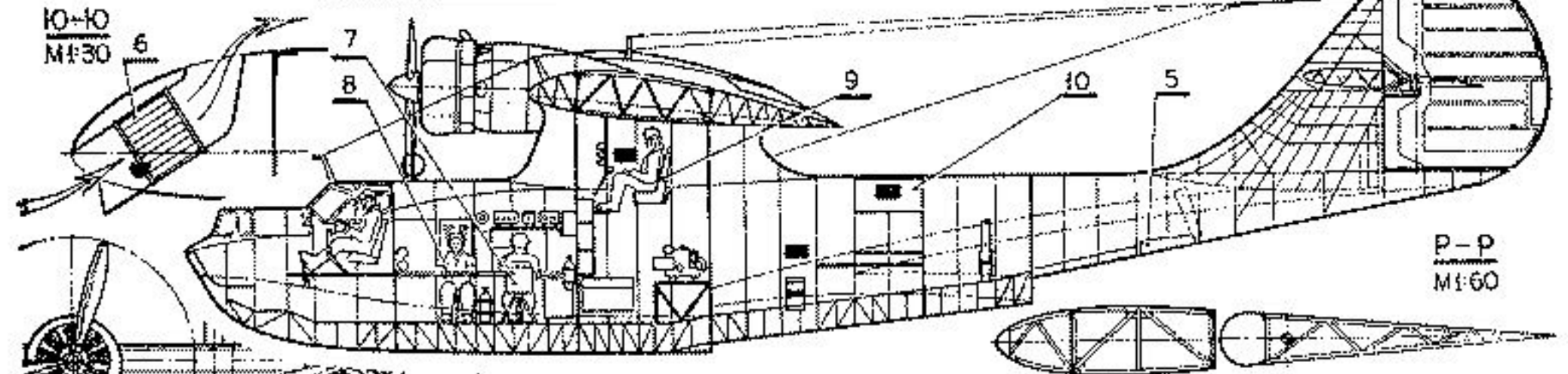
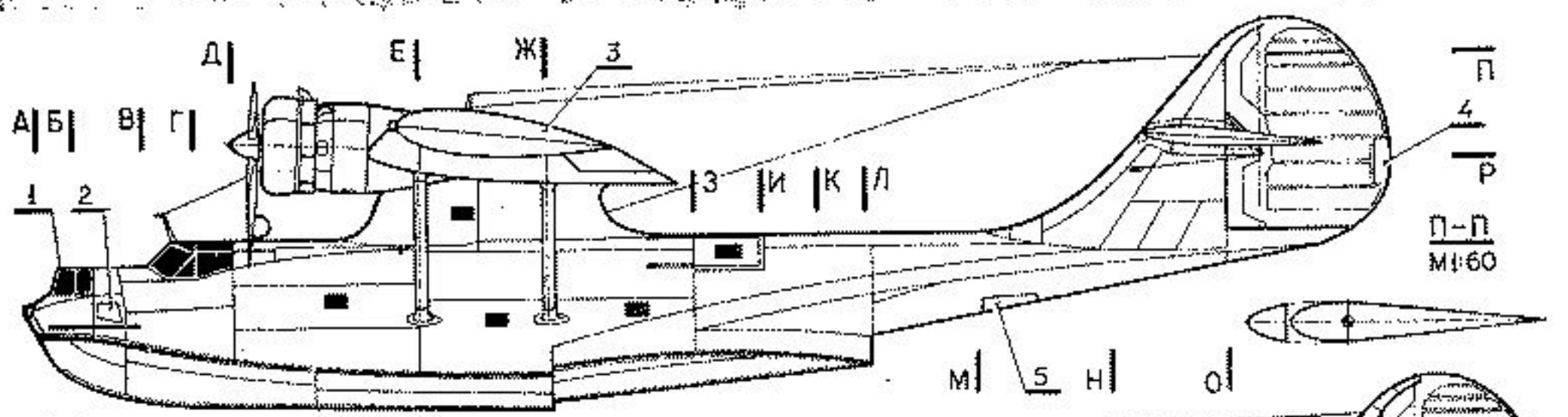
На концах консолей крыла устанавливались подк?Чильные поплавки, обеспечивавшие остойчивость самолета на ЭДде. В полете стойки и фермы крепления поплавков складывались, вдоль размаха крыла, при этом поплавки занимали место за- * концовок консолей. Выпуск и уборка поплавков — с помощью электромеханизма или вручную.

Силовая установка — два звездообразных двигателя воздушного охлаждения. В разных вариантах использовались моторы самых различных марок: «Райт-Циклон», «Пратт-Уитни», а на гидросамолетах ГСТ советской постройки М-87, М-88 и М-62. Мощность моторов менялась от 860 до 1200 л. с. На последних вариантах ГСТ применялись также моторы АШ-82ФН мощностью 1850 л. с. Обр.ув двигателей в полете регулировался с помощью управляемых жалюзи — «юбки», установленной на выходе воздуха из-под капота. Бензосистема включала два бака общей емкостью 4500 л. Баки представляли собой загерметизированную межлонжеронную часть центроплана.

В состав экипажа гидросамолета, использовавшегося в варианте разведчика, входили два пилота, штурман, радист, бортмеханик, для которого была оборудована кабина в фюзеляжном пилоне крыла, и два стрелка. Бортовое вооружение состояло из 4—5 пулеметов калибра 7,62 или 12,7 мм. Бомбы общим весом до 1000 кг размещались на наружной подвеске под крылом на четырех держателях.

Гидросамолет-разведчик «Каталина»:

1 — кабина носового стрелка, 2 — якорный люк, 3 — убирающийся подкрыльный поплавок, 4 — управляемые триммеры руля направления и руля высоты, 5 — нижний люк в хвостовой части фюзеляжа (использовался также для обстрела задней нижней зоны), 6 — маслорадиатор, 7 — кресло радиста, 8 — кресло штурмана, 9 — кресло борт-механика, 10 — входные люки (использовались также для обстрела задней полусферы), 11 — окно носового отсека (снаружи закрывалось гофрированной металлической шторкой), 12 — ватерлиния, 13 — управляемые створки капота, 14 — фонарь-блистер наблюдателя (через створку блистера осуществлялся вход в лодку и обстрел задней полусферы), 15 — фара, 16 — хвостовая часть крыла с полотняной обшивкой, 17 — механизм складывания подкрыльного поплавка, 18 — стыковочные узлы, 19 — бензобак, 20 — маслбак.



АМФИБИЯ РВУ-5А

