Британская фирма "Мартинсайд лимитед" свое название получила от фамилий основателей - Мартина и Хэндесайда и сначала так и именовалась. Позже название для простоты укоротили. Интересует эта компания нас потому, что в 1920-х годах на вооружении Красной Армии состоял выпущенный ею истребитель **F.4 "Баззард"** ("Сыч"). У нас он назывался МФ-4, или просто "Мартинсайд", поскольку других самолетов этой фирмы в России не имелось. Проектирование машины начали в 1916 г., когда конструкторы "Мартинсайд" во главе с Хэндесайдом взялись за создание одноместного истребителя-биплана. Сначала они сделали попытку модернизировать серийный биплан "Элефант", но постепенно удалялись от него все дальше и дальше. У нового самолета RG фюзеляж сделали короче и выше, размах крыльев значительно уменьшили, место пилота сдвинули назад, чтобы улучшить обзор. Изменили шасси и оперение. Истребитель предполагалось оснастить 12-цилиндровым мотором жидкостно-г го охлаждения "Фалкон" мощностью е275 л. с. фирмы "Роллс-Ройс" и вооружить 7,69-мм пулеметом "Виккерс", закрепленным над верхним крылом слева, и пулеметом "Льюис", стоявшим с правой стороны.

К июню 1917 г. машину построили, испытали и отправили на аэродром Мартлшем-Хис, где ее облетали несколько военных пилотов. Отзывы были благоприятны: новый истребитель обладал лучшими данными, чем SE.5 и "Долфин". Однако двигатель "Фалкон" требовался для других самолетов, а от заказа этой машины с другим мотором военные воздержались. Но в конце лета того же года конструкторы все-таки вернулись к одноместному истребителю. Новую машину назвали F.3, поскольку ей предшествовали двухместные бипланы F.1 и F.2. В основе лежала конструкция RG, но габариты самолета немного уменьшили. Возможно, это было связано с тем, что использовали другой вариант "Фалкона" меньшей мощности - 190 л.с. Истребитель изготовлялся целиком из дерева. Например, лонжероны крыла делали из гикори, а нервюры - из спрюса (орегонской сосны). Фюзеляж имел каркас тоже из спрюса, усиленный в задней части перекрестными расчалками. Спереди расчалки были не нужны - часть нагрузки принимала обшивка из березовой фанеры. Большая часть поверхностей, как и у других аэропланов того времени, обтягивалась полотном. Металл тоже присутствовал, но в небольшом количестве. Капот мотора и его каркас изготовляли из алюминиевых сплавов. Еще металл использовали в шасси.

По сравнению с предшественником высоту фюзеляжа немного увеличили, посадив пилота повыше. Это улучшило ему обзор. Вооружение состояло из двух пулеметов "Виккерс", смонтированных над двигателем.

Заводские испытания опытного образца F.3 завершились к концу сентября 1917 г. Затем истребитель облетали военные и даже отправили его во Францию, чтобы опробовать на фронте. Получив положительные отзывы, Королевский летный корпус заказал сразу 150 машин. Но "Фалкон" даже по меркам того времени имел недостаточную мощность. Замена двигателя позволила бы существенно поднять летные данные самолета. В качестве альтернативы предлагался французский 8-цилиндровый мотор Испано-Сюиза 8Fb, развивавший 300 л.с. Военные поддержали идею. С "фалконами" сдали только семь истребителей. Все остальные должны были получить французские двигатели. Этот вариант именовался FA.3, а позже F.4.

Но заменой мотоустановки не ограничились. Кабину пилота сдвинули примерно на 250 мм назад; место, освободившееся впереди, использовали для увеличения объема топливного бака и дополнительного боезапаса патронов. Хорду нижнего крыла уменьшили. Пулеметы опустили вниз, улучшив обзор пилоту. Перешли на металлическую (дюралюминиевую) мотораму. Первый F.4 собрали в мае 1918 г. В июле самолет перегнали во Францию, где с ним ознакомились летчики строевых частей и их французские коллеги, которые тоже заинтересовались машиной. В августе истребитель вернулся в Англию для завершающего этапа испытаний. После этого внесли изменения в бензосистему и привод жалюзи радиатора. Но в том же месяце военные потребовали увеличения запаса патронов, горючего и масла, правда, согласившись на то, что это будет сделано, начиная с 25-й серийной машины. На самолет возлагали большие надежды, заказали в общей сложности около 500 экземпляров.

Поставки моторов "Испано" в Англию начались в октябре 1918 г., но капитуляция Германии завершила Первую мировую войну. Интерес к поставкам вооружения сразу резко упал. О планах вооружить "баззардами" 13 эскадрилий забыли. К 2 ноября завод изготовил всего семь F.4, для трех из которых не имелось моторов.

Модернизированный истребитель выставили на испытания только в феврале 1919 г. Он был примерно на 45 кг тяжелее первого опытного образца. По этому образцу к 31 декабря 1919 г. выпустили около 330 самолетов, остальные заказы аннулировали. Из этого количества Королевские ВВС приняли 276 машин.

Однако в строевые части они практически не попали. Командование ВВС предпочло Сопвич "Снайп", уступавший "Баззарду" по летным данным, но снабженный отечественным двигателем и существенно более дешевый. Всего в Англии эксплуатировалось не более 50 F.4.

Пытаясь приспособиться к мирному времени, часть не принятых ВВС самолетов переделали в двухместные F.4A, которые предлагали как учебные, почтовые и скоростные пассажирские. Был и военный вариант - разведчик с турелью Скарфа в задней кабине, на которой монтировался пулемет "Льюис".

Излишки истребителей старались пристроить на экспорт. Намеревались продать партию американцам, но те купили всего один экземпляр - для испытаний. Еще по одному самолету смогли всучить японцам и полякам. Латвия в 1923 г. купила один истребитель без вооружения для летной школы

В июне 1921 г. президент Литвы выделил деньги для приобретения в Англии двух истребителей. Литовские военные выбрали F.4, но выделенных средств на них не хватило. Недостающие деньги собрали среди американцев литовского происхождения. В сентябре самолеты прибыли в Лиепаю, там были собраны и перегнаны по воздуху на место постоянной дисклокации. "Баззарды" служили в Литве до 1925 г. как истребители, а затем до 1932 г. эксплуатировались как учебные.

В ноябре 1919 г. один самолет для ознакомления перегнали в Португалию. Там на нем полетали и одобрили. Машину купили, а позднее, в 1923 г. взяли еще три. Все четыре истребителя числились в 1-й истребительной эскадрилье до 1934 г.

Примерно то же было и в Испании. Ознакомительные полеты на "Баззарде" провели в октябре 1919 г., а лишь в мае 1924 г. приобрели пять F.4 и столько же двухместных F.4A. К июню 1933 г. самолеты были уже сильно изношены, семь из них находились на ремонте в Барселоне, а два передали летной школе. Сразу после начала гражданской войны в июле 1936 г. полдесятка машин удалось привести в более-менее пристойное состояние. Их использовали для патрулирования окрестностей Картахены. Но попытка отправить дряхлые "баззарды" на фронт закончилась неудачно. Всего за пару недель все они вышли из строя из-за разных неисправностей, даже не встретившись с противником. Последние самолеты пришлось списать в ноябре.

В августе - октябре 1922 г. четыре "Баззарда" приобрела ирландская армия. В стране шла гражданская война. Спустя несколько месяцев эти самолеты использовали в борьбе с мятежниками в юго-западной части страны. Они вели разведку, разбрасывали листовки и сопровождали военные эшелоны. В нескольких случаях им довелось штурмовать пулеметным огнем группы пехотинцев, повозки или автомобили. Последний F.4 ирландцы списали в 1929 г.

В марте - июне 1927 г. 14 машин приобрели финские ВВС. Как боевые самолеты они эксплуатировались недолго, до 1929 г., но позже где-то лет десять служили как учебные. Последние из них летали еще в 1940 г. Самым крупным иностранным заказчиком "мартинсайдов" стала советская Россия. После Гражданской войны советская авиация располагала разношерстным парком весьма потрепанных и морально устаревших самолетов. Поскольку отечественная промышленность еще не оправилась от последствий двух революций и Гражданской войны, то ставку сделали на закупки за рубежом. В странах Антанты после капитуляции Германии и Австро-Венгрии накопились огромные запасы ставших ненужными аэропланов. Продавали их дешево и готовы были отгрузить хоть немедленно. В начале 1922 г. советские представители заключили договор с фирмой ADC, выкупившей истребители со складов Королевских ВВС. Первая партия состояла из 20 самолетов, доставленных в Петроград на пароходе "Миранда" в мае того же года.

Английские машины предназначались для замены устаревших истребителей "Ньюпор" типов 17, 21, 23 и 24. Импортные самолеты собрали и облетали. Первой новую технику начала получать 2-я истребительная эскадрилья 2-й авиаэскадры в Московском военном округе. На 1 декабря 1922 г. там насчитывалось 13 "мартинсайдов".

Вторая партия из 21 истребителя поступила в сентябре 1923 г. Однако к концу месяца в ВВС РККА эксплуатировалось только 25 "мартинсайдов". Кроме 2-й эскадрильи эти машины получила 7-я эскадрилья, тоже в Московском округе.

В июне 1924 г. один из импортных истребителей прошел испытания на Научно-опытном аэродроме, впоследствии - НИИ ВВС. Замеренные летные данные получипись ниже указанных в документации фирмы, что было неудивительно, поскольку самолет-то был уже далеко не новым.

В мае 1925 г. "мартинсайды" использовали в весьма своеобразной пропагандистской акции. Уже давно купленные за границей и несколько лет эксплуатировавшиеся машины торжественно вручили 2-й истребительной эскадрилье как дар от рабочих водного и железнодорожного транспорта, которые собрали 750 тысяч рублей. Перед церемонией самолеты подремонтировали и заново покрасили. На бортах нанесли названия в духе того времени: "Чекист", "Страж революции", "Красный железнодорожник", "Всегда готов!", "Пролетарская оборона" и другие. Эскадрилье присвоили имя Ф.Э. Дзержинского. Она получила 31 истребитель - полный комплект по штату того времени. Это была единственная часть ВВС РККА, вооруженная только "мартинсайдами".

Вот какой отзыв дали летчики из этой эскадрильи английскому истребителю: "Вялая поворотливость, но эволюции производит легко, восьмерку описывает в 18 сек. Допускает все фигуры, кроме перевернутого полета". Из достоинств отметили неприхотливость к качеству аэродромов, простоту технического обслуживания. Из недостатков в рапорте указали плохой обзор вниз, неудобное пользование вооружением, потенциально низкую боевую живучесть. Но общий вывод был вполне благожелательным: "Машина признается хорошей по летным данным и выносливости".

Одним из основных дефектов летчики эскадрильи признали недостаточно надежный мотор. Запасных двигателей Испано-Сюиза 8Fb постоянно не хватало. Но в конце 1925 г. под обозначением М-6 их начали делать в Запорожье. Советские моторы были тяжелее, недодавали мощность и имели меньший ресурс, но зато позволяли экономить дефицитную валюту.

В середине 1920-х годов появились первые проекты советских авианосцев. Для них требовались палубные самолеты. В июне 1925 г. Тактический отдел Оперативного управления штаба ВМФ предложил организовать испытания "Мартинсайда" в условиях, подобных корабельным. Но делать этого не стали. И вообще ценность его как боевой машины постепенно уменьшалась. В октябре того же года в Липецке проходили сравнительные испытания "мартинсайдов" и голландских истребителей Фоккер D.XIII. Последние были предоставлены немцами, которые привезли их для своей секретной военной авиашколы, замаскированной под 4-ю эскадрилью ВВС РККА. 2 октября состоялся показательный бой, в котором участвовали три "мартинсайда" и три "фоккера". Бой шел на высоте 1500 м. Затем провели бои один на один на высотах 2000 м и 4600 м и состязались в скорости горизонтального полета и маневренности. На "мартинсайдах" летали советские пилоты (известны только две фамилии - Логинов и Шалило), а на "фоккерах" - немцы во главе с неким Штаром.

Поскольку D.XIII был примерно на полтонны тяжелее, то для выравнивания шансов с голландских истребителей сняли пулеметы и не до конца заправляли горючее. "Фоккер" продемонстрировал явное преимущество в скорости и скороподъемности во всем диапазоне высот. Он оказался также маневреннее своего противника. В отчете о сравнительных испытаниях говорилось: "...в воздушном бою на карусели он всегда становился в положение атакующего из-за возможности набрать большую скорость на вираже...". Пилоты "фоккеров" скольжением на крыло и уходом вверх по спирали отрывались от "мартинсайдов". Вывод по результатам испытаний был однозначен: D.XIII "в наших условиях более желателен, чем "Мартинсайд" F.4".

С того же 1925 г. начался постепенный перевод английских истребителей в учебные заведения. Восемь машин передали истребительной эскадрилье Военной школы воздушного боя в Оренбурге, кое-что досталось 1-й школе военных летчиков в Каче под Севастополем. На этих машинах учили не только советских летчиков. В списках курсантов встречаются немцы, китайцы, иранцы (их тогда именовали "персы"). Весной следующего года 2-я эскадрилья сдала 15 истребителей в ремонт, оставшись только с десятью F4. Из-за нехватки истребителей пришлось вернуть в строй два старых биплана "Ньюпор" 24.

Ни в каких боевых действиях советские "мартинсайды" не участвовали. Потери имели место только за счет аварийности. Например, 26 июня 1925 г. в одной из школ во время учебного боя "Мартинсайд" учлета (курсанта) Шафа столкнулся с истребителем Фоккер D.XI летчика Шишлова. Оба пилота погибли. 10 августа 1927 г. старший летчик Крылов (7-я эскадрилья, Московский военный округ) разбился на Клементьевском аэродроме.

К концу 1927 г. большинство "мартинсайдов" перешло в различные учебные заведения. На 1 декабря 11 машин числились в Высшей школе воздушного боя, по несколько экземпляров получили 1-я высшая школа военных летчиков, 1, 2-я и 3-я школы летчиков. Военно-воздушная академия. Как ни странно, в Советском Союзе лытались наладить производство явно уже устаревшего самолета. По имеющимся образцам на заводе ╧ 39 в Москве выполнили чертежи. Завод изготовил несколько истребителей с моторами М-6. Машины получили обозначение МФ-4. Они делались из других сортов древесины и несколько отличались по комплектации приборами (например, не было часов и указателя поворота). Ширину фюзеляжа уменьшили, некоторые детали набора усилили. Лонжероны крыльев стали шире. По всей видимости, речь шла скорее о капитальном ремонте с использованием отдельных узлов оригинала. Во всяком случае, первая машина сохраняла даже английский номер 4280 (D4280). МФ-4 (без пулеметов и части приборов) пустой весил 915 кг постив 855 кг у оригинала. Полетный вес, соответственно, составлял 1182 кг против 1113 кг. В апреле 1928 г. головной самолет передали НИИ ВВС, где испытания начал известный летчик В.О.Писаренко. Но после первых же полетов перетерлись друг о друга расчалки коробки крыльев. Расчалки заменили, но все повторилось еще раз. Истребитель возвратили на завод. В НИИ ВВС истребитель вернулся 26 июня.

В отзыве Писаренко записано: "Самолет устойчив на всех режимах... Все фигуры самолет делает удовлетворительно, немного вяло, что присуще самолету типа Мартинсайд... Взлет и посадка просты". Писаренко достиг на МФ-4 максимальной скорости - 212 км/ч. Испытания завершили 20 октября. Вывод отчета НИИ гласил: "Как истребитель самолет устарел вследствие малых горизонтальных и вертикальной скоростей. Может быть использован для тренировки и обучения летчиков-истребителей". Из сохранившихся документов неясно, приняли ли ВВС изготовленные МФ-4. Скорее всего - нет. Об этом говорит то, что общее число "мартинсайдов" в списках к началу 1929 г. не возросло.

Количество английских истребителей в ВВС РККА постепенно уменьшалось. На 1 октября 1927 г. их насчитывалось 30, через год осталось 22, через два года -18. Так, 1-я школа военных летчиков в Каче под Севастополем с середины 1927 г. по середину 1929 г. лишилась двух самолетов. Изношенные истребители подчас просто рассыпались в полете. Так, 24 мая 1929 г. в полукилометре от аэродрома Качинской школы при выходе из пикирования сложились крылья у самолета, который пилотировал инструктор B.C. Всеволодов.

В конце концов, положение признали угрожающим. 26 мая 1930 г. Управление ВВС рассылает директиву: "...выявите, где находятся самолеты "Мартинсайд" и их состояние, т.к. с "мартинсайдами" надо будет кончить". Нашлось 14 машин, из них девять исправных - все в школах. 14 июня F.4 официально сняли с вооружения ВВС РККА. Стали решать, что с ними делать. Пришли к выводу, что за счет разборки истребителей, находящихся в плохом состоянии, надо доукомплектовать остальные и подарить их Осоавиахиму. 4 июля заместитель председателя Реввоенсовета Уборевич наложил на этом предложении резолюцию - "Не возражаю".

В ноябре 1930 г. первые четыре истребителя сдали Осоавиахиму. За ними последовали другие машины. Один "Мартинсайд" достался аэроклубу стекольного завода "Пролетарий", один - ячейке Осоавиахима Вечернего рабочего университета, два - аэроклубу Восточно-Сибирского края. На 1 января 1931 г. в ВВС оставались три последние машины. Вскоре и они перешли к Осоавиахиму. Там их использовали примерно до середины 1932 г. для тренировок в высшем пилотаже, а затем как наглядные пособия на земле.

Краткое описание самолета

Конструктивно "Буззард" ничем не выделялся среди своих ровесников - большинства английских истребителей первой мировой войны. Фюзеляж-ферма из сосновых реек с внутренними расчалками и полотняной обшивкой. Двигатель двухрядный V-образный с лобовым радиатором, как тогда говорили, - "автомобильного типа". Капот образован съемными дюралевыми панелями. Крылья двухлонжеронные тонкого профиля с деревянным каркасом, обшиты полотном. Расчалки из профилированной стальной ленты с резьбовыми наконечниками (для регулировки), элероны на обоих крыльях. Шасси обычного типа с хвостовым костылем и резиновой шнуровой амортизацией.

Хвостовое оперение по конструкции аналогично крыльям. Стабилизатор подкреплен к фюзеляжу трубчатыми подкосами, сверху - к килю - ленточными расчалками. Проводка рулей мягкая, тросовая.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Модификации :** | http://www.airwar.ru/image/nd/tab_corner_right.gif |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **F.4** | первая серийная модификация. |
| **F.4A** | модель F.4, переоборудованная в двухместный туристический самолет. |
| **F.6** | двухместный F.4 с изменениями крыла и шасси. |
| **Type А.Мk.I** | самолет с большой дальностью полета, переделанный из F.4. |
| **Type AS.Mk.I** | A.Mк I, оснащенный поплавковым шасси. |
| **Type A.Mk II** | вариант F.4 с закрытой четырехместной кабиной, перед открытой кабиной пилота. |
| **A.D.C.1** | обозначение варианта, созданного фирмой Aircraft Disposal Company с силовой установкой, из звездообразного двигателя Armstrong Siddeley Jaguar мощностью 395 л.с. |
| **Nimbus** | единственный самолет с двигателем Nimbus мощностью 300 л.с. |
| **A.V.1** | самолет, похожий на модель F.4A; изготовлен для конструктора двигателей Амхерста Виллиерса. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ЛТХ:** | http://www.airwar.ru/image/nd/tab_corner_right.gif |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Модификация | F.4 |
| Размах крыла, м | 9.99 |
| Длина, м | 7.77 |
| Высота, м | 3.15 |
| Площадь крыла, м2 | 29.73 |
| Масса, кг |  |
| пустого самолета | 776 |
| нормальная взлетная | 1038 |
| Тип двигателя | 1 ПД Hispano-Suiza 8Fb |
| Мощность, л.с. | 1 х 305 |
| Максимальная скорость , км/ч | 233 |
| Крейсерская скорость , км/ч | 204 |
| Практическая дальность, км | 650 |
| Максимальная скороподъемность, м/мин |  |
| Практический потолок, м | 7320 |
| Экипаж | 1 |
| Вооружение: | 2 синхронизированных 7.7-мм пулемета Vickers |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Доп. информация :** | http://www.airwar.ru/image/nd/tab_corner_right.gif |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| http://www.airwar.ru/image/nd/11.gif [**Чертеж "Matinsyde F.4 Buzzard"**](http://www.airwar.ru/other/draw/martinsydef4buzardkr.html)  http://www.airwar.ru/image/nd/11.gif **Фотографии:**   |  |  | | --- | --- | | **[http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-1_small.jpg](http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-1.jpg)** | F.4 | | **[http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-4_small.jpg](http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-4.jpg)** | F.4 | | **[http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-6_small.jpg](http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-6.jpg)** | F.4 | | **[http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-7_small.jpg](http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-7.jpg)** | F.4 | | **[http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-5_small.jpg](http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-5.jpg)** | Эскадрилья F.4 | | **[http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-3_small.jpg](http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-3.jpg)** | Бельгийский F.4 | | **[http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-2_small.jpg](http://www.airwar.ru/image/idop/fww1/f4/f4-2.jpg)** | F.4 ВВС Латвии | |