

SEV-2PA

Основные данные самолета 2РА-L

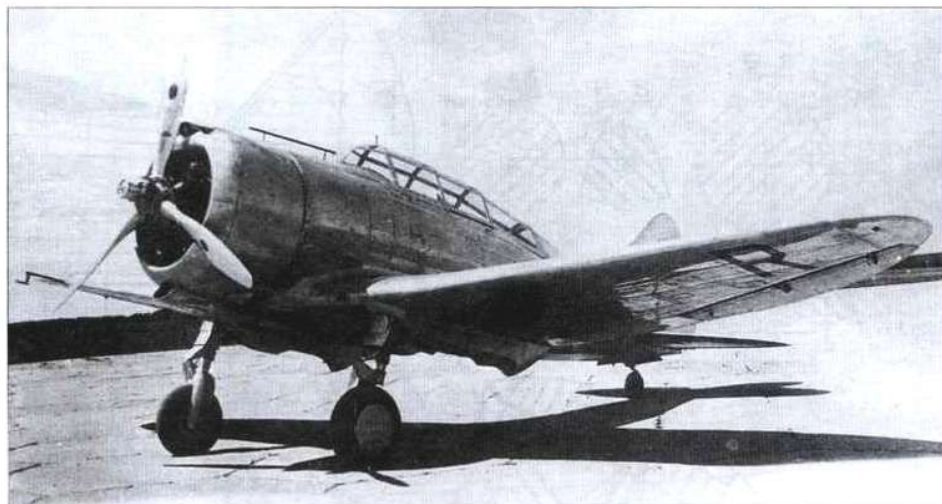
Двигатель	«Циклон» G-7
Мощность, л.с.	750
Размах крыла, м	10,97
Длина самолета, м	7,8
Площадь крыла, м ²	20,5
Взлетный вес, кг нормальный/макс.	2752/3204
Вес горючего, кг нормальный максимальный	530 940
Вес пустого, кг	1922
Макс. скорость, км/ч у земли на высоте, м	363 440/4200
Время набора высоты, мин/м	6/3000 10/5000
Время виража, с	18
Практический потолок, м	8600
Дальность, км нормальная/ макс.	1300/2300
Разбег/пробег, м	300/290
Экипаж, чел.	2
Вооружение: кол. х кал.	2х7,5 1х12,7

22 июля 1939 г. При посадке на бетонную полосу сломалась вилка на правой стойке шасси, и машину развернуло, при этом колесо отвалилось. По заключению комиссии, причиной поломки стал заводской брак – плохая сварка и перегретые стенки. Больше о полетах 2РА-А никаких сведений нет.

Но в августе 1938 г. отношения с фирмой Северского резко ухудшились. Советским инженерам пришлось вернуться домой. В ответ «Амторг» задержал выплаты по договору. Лишь после удаления Северского из совета директоров в июле 1939 г. (о причинах этого – чуть позже) руководство компании, переименованной в «Рипаблик», согласилось поставить мотор R-1820-G105B для замены старого на 2РА-L. Но осенью грянула война с Финляндией, затем эмбарго, и двигатель так и не прибыл.

В апреле 1940 г. срок договора истек, и к нему более не возвращались. На 2РА-L в ЦАГИ поставили советский мотор М-25 и до середины 1940 г. использовали для различных исследований в области аэродинамики. Далее оба купленных истребителя поставили «на прикол». Во время эвакуации ЛИИ осенью 1941 г. их уничтожили.

Таким образом, планы наладить производство американских истребителей в СССР не увенчались успехом. Однако 2РА все-таки попал в серию. Авиационный корпус армии США принять его на вооружение отказался, но в 1937 г. к Северскому обратились японцы. Для ударов по городам в глубине территории Китая Япония использовала бомбар-



Самолет 2РА-L на испытаниях в НИИ ВВС, 1938 г.

дировщики морской авиации. Но без истребительного прикрытия они несли значительные потери, а истребителей с необходимой дальностью полета японский флот тогда не имел. Их решили приобрести в Америке.

В обстановке секретности на заводе в Фармингдейле собрали 20 2РА-B3. В целом они соответствовали образцам, отправленным в СССР, но имели моторы R-1820-G2 и вооружение из трех крупнокалиберных пулеметов. Немного отличалось капотирование шасси: у советского 2РА-L при выпуске стойка проходила через прорезь в обтекателе, а у самолетов для Японии, по образцу Р-35, передний щиток перемещался вместе со стойкой. Приборную доску скопировали по японскому стандарту. Все надписи, снаружи и изнутри, выполнялись иероглифами.

2РА-B3 приняли на вооружение авиации императорского флота как «двухместный истребитель тип S», или A8V-1. С 1938 г. эти машины вступили в бой в небе Китая. Их появление заметили советские военные советники; наша разведка именovala новый истребитель «И-98». Однако эффективность прикрытия ими бомбардировщиков оказалась преувеличенной и примерно через год машины передали в разведывательные подразделения, где они служили до начала 1941 г. Несколько экземпляров моряки продали газете «Асахи симбун» для почтовых перевозок.

Но на выполнении этого заказа Северский нажил большие неприятности. Отношения между США и «Страной восходящего солнца» постепенно обострялись. Американское правительство, поддерживавшее Китай, весьма неодобрительно относилось к поставкам военной техники в Японию. Фирму Северского занесли в «черный список» компаний, которым запрещалось предоставлять госзаказы. Для завода, строившего только боевые самолеты, это представлялось равносильным полному краху. В октябре 1938 г. Северского исключили

из совета компании, а имевшийся у него пакет акций выкупили.

В июне 1939 г. шведское правительство заключило соглашение о поставке экспортного варианта Р-35 под обозначением РР-1-106. Позже подписали еще два контракта, один из них предусматривал продажу 52 двухместных 2РА-204А, получивших новое крыло с задней полуэллиптической кромкой – более длинное и узкое. Мотоустановку полностью унифицировали с РР-1-106, используя двигатель R-1830-45 в 1045 л.с.

Фюзеляж немного вытянули даже по сравнению с РР-1, у которого хвостовая часть была длиннее, чем у Р-35. Вооружение состояло из двух 7,62-мм пулеметов под мотором и двух – калибра 12,7 мм – в крыле. Третий 7,62-мм пулемет монтировался в задней кабине. Шведы рассматривали машину как легкий бомбардировщик, в том числе пикирующий, с бомбовой нагрузкой до 600 кг. Под фюзеляжем располагался параллелограммный механизм, выводивший бомбу при пикировании за пределы диска, ометаемого винтом. Еще шесть узлов подвески находились под крылом.

В Швецию летом 1940 г. поставили лишь два самолета без крупнокалиберных пулеметов, где им присвоили обозначение В6. Остальные 50 машин в октябре того же года реквизиовал Авиационный корпус армии США, так же, как многие другие иностранные заказы.

Один из шведских В6 разбился в сентябре 1940 г., а второй долго служил как связной при штабе местных ВВС. Все вооружение с него постепенно сняли. Списали самолет только в мае 1953 г.

Остальные 2РА-204А в 1941 г. поступили в американскую авиацию как учебно-тренировочные самолеты АТ-12 «Гуардсмен». Часть машин использовали в качестве связных.

К концу Второй мировой войны в эксплуатации оставались всего три «Гуардсмена».

В. КОТЕЛЬНИКОВ