

Андрей Харук



ФРАНЦУЗСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ВТОРОЙ МИРОВОЙ



ББК 68.54
Х 22

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация В.Платонова

Харук А.И.

Х 22 Французские истребители Второй Мировой — М.: Яуза: ЭКСМО: 2013. — 112 с.: ил.

ISBN 978-5-699-64810-8

В годы Первой Мировой войны авиация Франции была достойным соперником кайзеровских ВВС — французские «нюпоры» и «спады» ни в чем не уступали германским «фоккерам» и «альбатросам», а имена прославленных «галльских» асов вписаны в историю золотом. Куда исчезла вся эта громкая слава к началу Второй Мировой? Почему в 1940 году хваленые Армэ де л'Эр (военно-воздушные силы Франции) не смогли дать отпор Люфтваффе? В чем причина сокрушительного разгрома французской авиации — виноваты ли авиаконструкторы и промышленники, не обеспечившие ее современными самолетами, или генеральные штабы, принявшие порочную программу авиастроения, или недостаточная подготовка французских пилотов?

НОВАЯ КНИГА ведущего историка ВВС отвечает на эти вопросы, проанализировав боевые возможности всех без исключения французских истребителей Второй Мировой (как новейших, так и устаревших, не только массовых, но и экспериментальных машин) и особенности их боевого применения на всех этапах Французской кампании — и во время «Странной войны», и в ходе немецкого Блицкрига. Особый интерес представляет информация о действиях вишистской авиации в Северной Африке, Сирии, Индокитае, Сенегале и Мадагаскаре, а также о боевых операциях истребительных частей Свободной Франции, в том числе и легендарного полка «Нормандия-Неман».

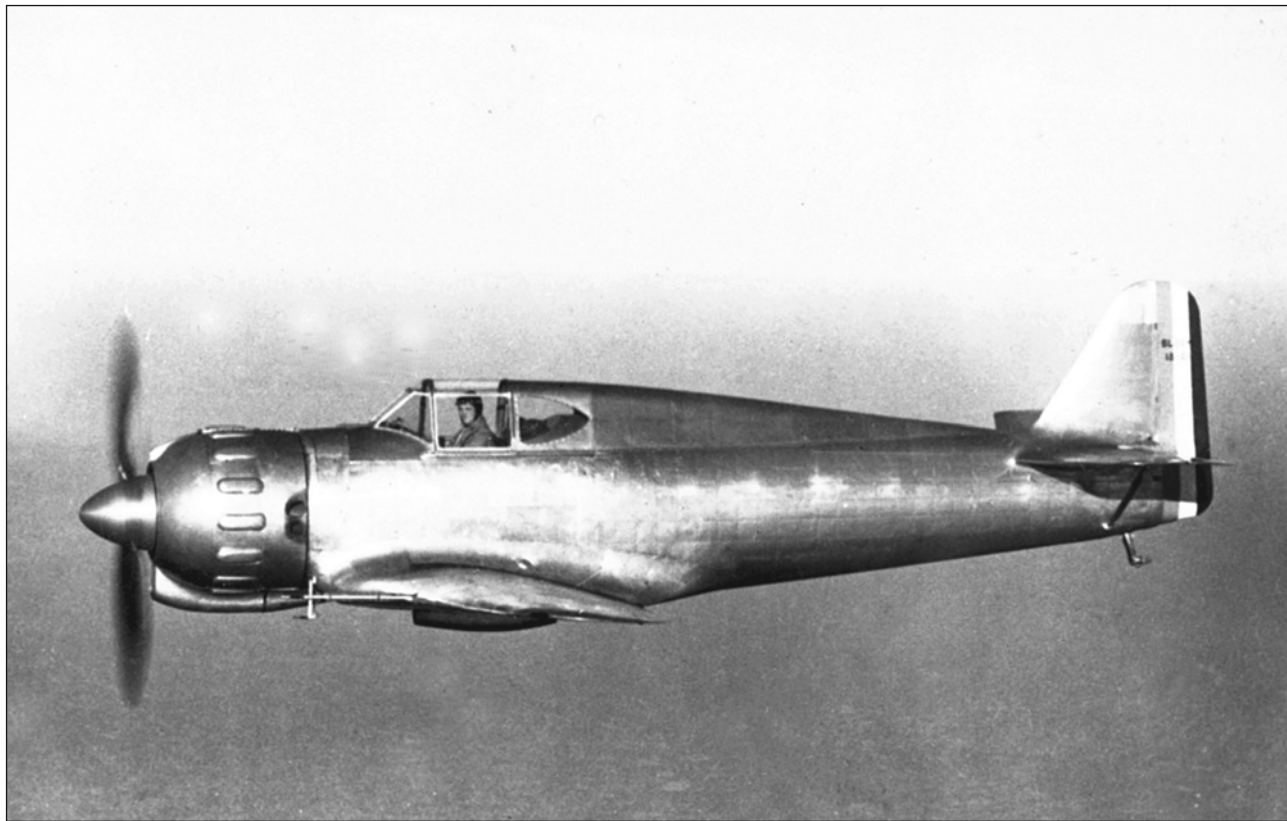
**УДК 355/359
ББК 68.54**

ISBN 978-5-699-64810-8

© Харук А.И., 2013
© ООО «Издательство «Яуза», 2013
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2013

СОДЕРЖАНИЕ

Жертва собственных побед	5
Авиапарк	5
Планов громадье...	10
Легкие истребители	12
И снова планы...	13
В преддверии войны	17
Война	20
Техника истребительной авиации	22
Ветераны	22
Новое поколение	35
Импорт	54
Истребители в бою	56
Организация истребительной авиации	56
«Странная» война	60
Битва за Францию	66
Начало грозы	67
Прорыв у Седана	69
Дюнкерк	74
Агония	79
ВВС Виши	88
Против вчерашних союзников	89
Дакар	91
Индокитай	92
Сирия	93
Затишье	96
Операция «Торч»	97
Против нацизма	100
В Северной Африке и на Средиземноморском ТВД	102
Освобождая родину	103
С красными звездами	105
Приложение	111
Литература и источники	111



Истребители «Блох» MB.150 (вверху) и «Девуатин» D.520 (внизу)



Жертва собственных побед

Окончание Первой мировой войны французская морская авиация встретила на пике своего могущества. В полной мере это относилось и к истребителям – эскадрильи и группы, укомплектованные бипланами SPAD и «Ньюпор» новейших модификаций были достойнейшим противником кайзеровских истребителей, а знаменитые асы Рене Фонк, Жорж Гинемер, Шарль Нухессер и многие другие золотыми буквами вписали свои имена в историю воздушных сражений. Прошло два десятилетия – и хваленые Армэ де л'Эр (французские BBC) не смогли оказать достойного сопротивления люфтваффе. Ситуация особенно удивительна, если учесть, что все межвоенные десятилетия французская военная авиация развивалась беспрепятственно. Германия же, будучи скованной ограничениями Версальского договора, открыто приступила к строительству люфтваффе лишь с 1935 г. (правда, до этого в течение нескольких лет развивала военную авиацию «подпольно»). Французские пилоты, сидевшие в кабинах «моранов» и «кертисов» в мае 1940 г. вряд ли были менее мужественны и хуже подготовлены, чем их противники, занимавшие места в кабинах «мессершмиттов». Значит, причины неудач следует искать в другой плоскости. Попробуем же их найти. Но для этого нам придется вернуться к временам Великой войны.

Первая мировая война на Западном фронте была, прежде всего, войной позиционной. В таких условиях, когда войска противоборствующих сторон долгие месяцы и даже годы занимали хорошо укрепленные позиции, единственным средством, способным склонить чашу весов в свою пользу, считалась мощная артиллерия. С одной стороны, артиллерийская подготовка была необходимым элементом подготовки к собственному наступлению. С другой – мощный артиллерийский налет мог сорвать подготовку к наступлению противника. Французы даже изобрели особый прием – «барражирующий огонь», который велся внезапно и массированно на участках, удобных для вражеского наступления. В такой ситуации среди французских военных господствовало мнение, что главной задачей авиации является разведка и корректировка, а все остальные функции – второстепенны. В такой «картине мира» истребители должны были лишь прикрывать собственные разведчики и корректировщики – ну и, противодействовать разведчикам и корректировщикам противника.

Победа в Первой мировой войне отнюдь не способствовала рациональной оценке и пересмотру французских взглядов на применение авиации – да и зачем, ведь победили же мы, а значит – все делали правильно! В итоге во Франции доктрина развития авиации

оказалась в застое и даже деградировала. В 1921 г. Военным министерством была издана директива, согласно которой роль авиации в дневных условиях фактически ограничивалась лишь разведкой интересов артиллерии. Правда, ночью авиации все-таки разрешалось наносить удары по обнаруженным целям – ввиду невозможности эффективного корректирования артиллерийского огня. Естественно, такие ограничения пришлись не по вкусу авиаторам, и в стране разгорелась дискуссия о месте и роли авиации в военной машине Франции, временами становившаяся весьма острой. Авиаторы обвиняли армейцев в полном непонимании возможностей военной авиации и, как следствие, сковывании её по рукам и ногам жесткой привязкой к сухопутным соединениям, а также недооценке воздушной угрозы со стороны противника. «Сухопутчики» же апеллировали к опыту Великой войны, утверждая, что авиация неспособна решать масштабные задачи, и её удел – лишь обеспечение действий наземных войск.

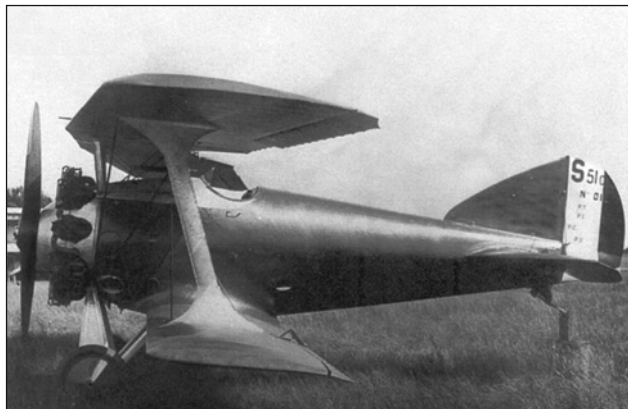
В противостоянии с армейцами авиаторам удалось добиться некоторых успехов. Так, в 1928 г. во Франции было создано министерство авиации, на которое возложили, в частности, координацию разработки и закупки авиатехники, а в 1933 г. Армэ де л'Эр выделили в самостоятельный вид вооруженных сил (в составе ВМС осталась собственная морская авиация – Аэромарин). Но концептуально взгляды военно-политического руководства на применение авиации практически не изменились. В августе 1936 г. военный министр Даладье издал директиву, в которой отмечалось, что, дескать, «технический прогресс не вызвал никаких существенных изменений в тактике боя по сравнению с правилами, установленными в предыдущее время». Вне поля зрения военного руководства осталось бурное развитие (прежде всего в СССР) механизированных соединений, существенно превосходивших по подвижности пехоту времен Первой мировой, и способных радикально изменить всю природу войны, сделав её маневренной. Далеко не в полной мере учитывался и прогресс в области авиации. Как и за полтора десятилетия до того, директива Даладье указывала, что для Армэ де л'Эр приоритетной будет воздушная разведка в интересах артиллерии, а в сражении «наиболее важной задачей подразделений авиации является поддержка сил разведки». Правда, в том же документе отмечалась возможность авиации оказывать существенное влияние на ход и исход наземного сражения благодаря ударам по местам сосредоточения войск противника и его резервам, находящимся на марше. Однако приоритет оставался прежним – разведка...

Авиапарк

Состав авиационного парка Армэ де л'Эр соответствовал концепции – доминирующее место в нем занимали самолеты-разведчики. В 20-е и в начале 30-х это были знаменитые бипланы «Бреге» 19 и «Потез» 25 (последние в колониальной авиации дослужили даже до Второй мировой войны). В начале 30-х гг. на смену им пришли более совершенные машины «Бреге» 27 и «Потез» 39, а затем основным вооружением разведыва-

тельных частей становятся монопланы-парасоли «Мюро» 113/115/117. Вообще, схема моноплана-парасоли во французской авиации рубежа 1920–30-х гг. прошлого века была весьма распространенной, и возвращаться к ней мы будем ещё неоднократно.

Бомбардировочная авиация начала активно развиваться во Франции с конца 20-х гг. Правда, здесь имела своя специфика: французы развивали не «чистые»



Представители линейки истребителей-бипланов фирмы SPAD: S.51, S.61 и S.510 (сверху вниз)

бомбардировщики, а «многоместные боевые самолеты» («мультиплас де комба»), способные выполнять функции бомбардировщиков, дальних разведчиков и истребителей сопровождения. Последняя задача, по мнению идеологов «мультиплас де комба», должна была реализовываться не вступлением в маневренный бой с самолетами противника, а наличием многочисленных стрелковых установок с хорошими полями обстрела. Словом, «мультиплас де комба» представлял собой французскую вариацию на тему популярной в то время в мире концепции «воздушного крейсера». В категории «мультиплас де комба» был создан ряд конструкций двухмоторных монопланов с угловатыми фюзеляжами, увенчанными стрелковыми турелями, живо на-

поминающими башни рыцарских замков: «Амио» 143, «Потез» 54. В классе «чистых» бомбардировщиков доминировали двухмоторные машины фирмы «Марсель Блох» – MB.200 и MB.210. Стоит упомянуть и о четырехмоторных машинах «Фарман» F.221/222 – хотя и построили их менее полусотни, благодаря этому Армэ де л'Эр стали единственными в мире (кроме ВВС РККА), располагающими в середине 30-х гг. соединением четырехмоторных бомбардировщиков. Увы, к началу Второй мировой войны все перечисленные типы самолетов были устаревшими, годящимися, разве что, для ночных бомбардировок и транспортных перевозок. Создаваемые же им на замену новые скоростные бомбардировщики ещё не успели в достаточном количестве поступить в войска.

А как же обстояло дело с истребителями? В 20-е и в начале 30-х гг. в развитии французских истребителей можно выделить, по крайней мере, три линии. Первая из них – это традиционные бипланы, последовательно совершенствуемые фирмой SPAD («Блерио-SPAD»). На основе самолета S.XX, созданного ещё в конце Первой мировой войны (и по причине её окончания не попавшего в массовое производство), эта фирма выпускала бипланы S.51, S.61, S.81. Первые две модели строились на экспорт – для Польши, и были очень быстро сняты с вооружения, причем со скандалом, вызванным целым рядом катастроф. S.81 же был принят на вооружение во Франции. Вершиной же развития SPADов стала модель S.510, разработанная в 1930 г. и, несмотря на конкуренцию со стороны более совершенных монопланов, запущенная в серийное производство (правда, в небольшом объеме) в 1935 г. К началу Второй мировой войны этот биплан, развивавший скорость всего каких-нибудь 370 км/ч, все ещё имелся в ВВС (в школах и местных эскадрильях ПВО).

Вторая линия была представлена полуторопланами «Ньюпор-Деляж». Отметим, что в первые послевоенные годы эта компания попыталась отойти от присущей её истребителям компоновки полутороплана (с нижним крылом существенно меньшего размаха и площади, чем верхнее), создав классический биплан NiD.29. Надо сказать, попытка оказалась вполне удачной: в самой Франции изготовили около 250 таких самолетов, а по лицензии за рубежом – почти 900 (более 600 в Японии, 175 в Италии и 108 в Бельгии). Вернувшись впоследствии к схеме полутороплана, конструкторы «Ньюпор-Деляж» разработали истребитель NiD.42, ставший одним из победителей конкурса 1927 г. Кстати, сам конкурс заслуживает отдельного упоминания – как прекрасная



Истребитель NiD.29

Истребители фирмы «Вибо» во второй половине 20-х гг. были одними из наиболее передовых в технологическом отношении. На снимке – линейка «Вибо» 7 в Дижоне, 1931 г.



иллюстрация хаоса, царившего во французской авиации. Тянувшийся с 1923 г., он прошел несколько этапов, и к концу 1926 г. в нем осталось 12 участников-финалистов. Стремление военных получить как можно более современный истребитель вошло в противоречие с нехваткой средств. В итоге в январе 1927 г. было решено приобрести небольшие партии – по 25 единиц – истребителей трех типов: NiD.42, «Гурду-Лезье» GL.32 и «Вибо» 7. Логика выбора именно этих машин объяснению не подлежит: так, «Вибо» 7 в конкурсе занял предпоследнее, 11-е место! Но вот с NiD.42 военные, похоже, угадали – он стал родоначальником целого семейства истребителей-полуторпеланов: NiD.52, строившегося в большом количестве по лицензии в Испании, а также NiD.62 (и его модификаций NiD.622, 626 и 629 – всего более 600 единиц), выпускавшихся в 1928–1935 гг. во Франции.

Наконец, третью линию, наиболее разнообразную, представляли монопланы-парасоли. Одной из первых к этой аэродинамической схеме обратилась фирма «Гурду-Лезье», выпускавшая в 20-е истребители GL.21/22/23, а также GL.32. Последовательно развивал эту схему и Эмиль Девуатин: в 1922 г. был выпущен первый его истребитель D.1, экспортировавшийся в ряд стран, а в Италии выпускавшийся по лицензии (как и представлявший его развитие самолет D.9). За ним последовали самолеты D.21 и D.27, также пользовавшиеся спросом на зарубежных рынках, а в начале 30-х гг. внедряются в производство самолеты серии D.37 (D. 371, 372, 373 и 376), представлявшие собой вершину развития монопланов-парасолей фирмы «Девуатин».

В середине 20-х гг. появляются цельнометаллические самолеты Мишеля Вибо – истребители семейства «Вибо» 7. Передовые технологии, разработанные Вибо, вызвали живой интерес в мировом авиационном сообществе – лицензию на выпуск его истребителей приобрела даже британская фирма «Виккерс» (правда, строила она эти самолеты только на экспорт). А в первой половине 30-х гг. на вооружение поступают последние французские истребители, построенные по схеме моноплана-парасоли (точнее, «чайки», то есть, имевших высокорасположенное крыло с изгибом) – «Моран-Солнье» MS.225 и «Луар» 46.

Истребитель «Гурду-Лезье» GL.32



Истребитель NiD.62



Монопланы-парасоли фирмы «Девуатин» активно экспортировались – как этот D.21, проданный в Турцию

Первый в мире серийный истребитель с пушечным вооружением – «Девуатин» D.501



Следует упомянуть об ещё одной ветви развития французских истребителей, в отличие от трех предыдущих не уходившей своими корнями так глубоко в историю – о монопланах с низкорасположенным крылом. В начале 30-х гг. такую схему начала разрабатывать фирма «Девуатин», создав истребители D.500 и D.501, а затем D.510. Как и все другие вышеперечисленные истребители, эти машины имели неубирающееся шасси, кабина была открытой, но в остальном они весьма напоминали истребители следующего поколения. В первую очередь это касалось вооружения: самолет D.501 стал первым в мире серийным истребителем с пушкой, стреляющей через вал винта – такая схема установки вооружения стала основной не только для французских истребителей, но и для немецких и советских самолетов аналогичного назначения с двига-



Участники конкурса 1930 г.: «Девуатин» D.560 (вверху) и «Бернар» 260 (внизу)



телями жидкостного охлаждения*. Сама же история создания и принятия на вооружение D.500 заслуживает особого внимания как типичный пример организации этого процесса во Франции.

Задание на проектирование одноместного истребителя с максимальной скоростью 325 км/ч на высоте 3500 м, потолком 10 000 м и продолжительностью полета 3,25 часа было выдано в 1930 г. В январе 1931 г., когда проектирование D.500 уже близилось к концу, в задание внесли коррективы, подняв максимальную скорость до 350 км/ч, но снизив требования по продолжительности полета до 2,25 часов. Не успели завершить сборку прототипа, как военные снова передумали, увеличив требуемую продолжительность полета до 3

часов. Но, главное, существенно пересмотрели требования по вооружению: вместо традиционной для истребителей того времени пары пулеметов винтовочного калибра новый истребитель должен был нести четыре пулемета, или две пушки, или же одну пушку и два пулемета. В конкурсе приняли участие десять фирм, представивших 15 проектов – тот же «Девуатин», помимо низкоплана D.500, предложил ещё два самолета с таким же фюзеляжем, но измененным крылом: D.560 с крылом типа «чайка» и D.570 – моноплан-парасоль. Состав самолетов, представленных на конкурс, был чрезвычайно разнообразен. Что характерно, бипланов среди них практически не было – серьезно рассматривался лишь один SPAD S.510 (в конечном итоге, несмотря на недостаточную устойчивость, попавший в серийное производство наряду с «Девуатином» D.500). Весьма передовыми в аэродинамическом отношении были свободносесущие монопланы «Бернар» 260, «Вибо» 313 и «Анрио» 110. Последний вообще выглядел достаточно необычно – он имел двухбалочную компоновку с задним расположением двигателя с толкающим винтом (радиатор при этом находился в носовой части центральной gondoly). У «Морана-Солнье» MS.325 низкорасположенное крыло поддерживалось системой подкосов. «Ньюпор-Деляж» NiD.122 представлял собой моноплан-парасоль, снабженный оригинальными плоскими радиаторами, расположенными в крыле. Сразу три самолета – «Луар» 43, «Мюро» 170 и «Гурду-Лезье» GL.482 – имели крыло типа «чайка» с подкосами снизу.

Наиболее невезучим оказался «Луар» 43 – его прототип разбился ещё до начала официальных испытаний. Против NiD.122 сыграли его новаторские радиаторы, оказавшиеся слишком капризными. «Мюро» 170 забраковали из-за плохого обзора с места пилота, MS.325 – из-за излишнего веса и флаттера рулей. GL.482 и «Ан-

* Надо отметить, что 20-мм пушка «Испано-Сюиза», выпускавшаяся в модификациях HS S7, HS S9 и наиболее совершенной HS 404, была отличным оружием, существенно превосходя пушки аналогичного калибра – немецкую MG FF и советскую ШВАК. Масса снаряда у французской пушки составляла 130 г против 90 г у немецкой и 96 г у советской. И хотя по скорострельности HS S9 уступала ШВАК (800 выстр./мин против 1000; у MG FF этот показатель составлял всего 540 выстр./мин), по массе секундного залпа у неё не было конкурентов: 1,73 кг против 1,6 кг у советской и 0,9 кг у немецкой. Кинетическая энергия французского снаряда превосходила аналогичный показатель советского на 60%, а немецкого – в 3,75 раза!



рио» 110 неотягивали по скоростным показателям, а «Вибо» 313 имел недостаточную скороподъемность. Были претензии и к D.500, причем немаленькие: непривычно высокая посадочная скорость (на самолете не было ни посадочных щитков, ни закрылков, способных погасить её), большие усилия на ручке, сложность вы-

**«Кунсткамера» участников конкурса 1930 г.:
«Анрио» 110, «Луар» 43, «Мюро» 170,
«Моран-Солнье» MS.325**

вода из штопора, недостаточная эффективность рулей в некоторых ситуациях. Но зато по скорости, особенно на малых высотах, D.500 обставил всех соперников, а за счет малой массы выигрывал и в скороподъемности. В итоге, самолет приняли на вооружение и запустили в серийное производство.

Особняком стояла ночная истребительная авиация. В первой половине 30-х гг. во Франции (так же, как и во всех остальных странах, где существовала эта разновидность истребительной авиации) она считалась чем-то вроде отстойника, куда направлялись устаревшие машины перед их списанием. Это и понятно, если учесть, что отсутствие надежных средств обнаружения воздушных целей в ночном небе (экипажу приходилось полагаться лишь на остроту собственного зрения и зенитные прожекторы) исключало наведение истребителей и делало ночной перехват событием, в общем-то, случайным. Одно время во Франции ночными истребителями числились ...тихоходные разведчики «Бреге» 19! А в 1934–1935 гг. в ночные истребители переделали 40 разведчиков «Мюро» 113.

Несколько слов следует сказать об истребителях морской авиации. Франция располагала авианосцем «Беарн», а также гидроавиатранспортом «Коммандан Тест». В состав авиагруппы первого в 30-е гг. входили истребители «Девуатин» D.373 и D.376 – палубные модификации моноплана D.37 (кстати, первые в мире палубные истребители-монопланы). Для применения с катапульт «Коммандан Теста», а также крупных боевых кораблей (линкоров и крейсеров) был создан поплавковый истребитель-моноплан «Луар» 210, поступивший на вооружение буквально накануне начала войны.

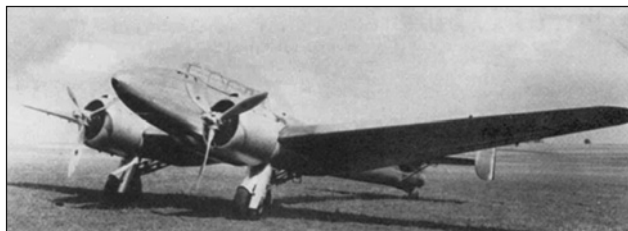
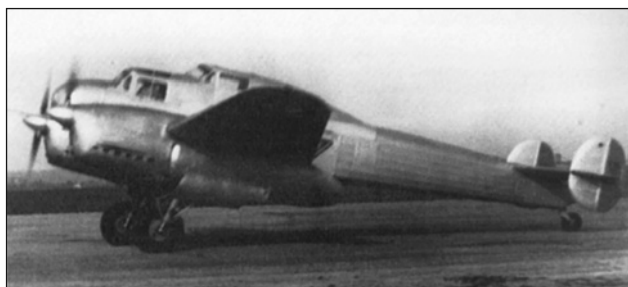


**Вверху: ночной истребитель «Мюро» 113
Внизу: палубный истребитель «Девуатин» D.373**



Планов громадьё...

Поворотным пунктом в формировании нового облика Армэ де л'Эр стал 1934 г., когда был принят ряд решений, имевших огромное значение для развития как французских ВВС, так и авиационной промышленности. Прежде всего, в июле приняли к исполнению так называемый «План I», определявший перспективный состав Армэ де л'Эр. В соответствии с ним к началу 1936 г. ВВС должны были располагать 1023 самолетами первой линии и 432 – оперативного резерва. В это число (не учитывавшее учебных машин) должны были войти 474 бомбардировщика, 480 истребителей, 411 разведчиков и 90 связных самолетов. Достичь этих количественных показателей предполагалось, прежде всего, за счет самолетов, не то чтоб старых, но – существующих, представляющих не завтрашний, а сегодняшний (а местами – даже вчерашний) уровень мировой авиации. В отношении истреби-



телей это касалось, прежде всего, самолетов NiD.629, D.510 и «Луар» 46. Но одновременно велась разработка тактико-технических требований к самолетам нового поколения.

Особое внимание французское руководство уделяло самолетам категории BCR (Bombardement, Chasse, Reconnaissance – бомбардировщик, истребитель, штурмовик), представлявшей собой дальнейшее развитие «мультиплас де комба». Требования к такой машине были опубликованы 31 октября 1934 г. Однако теперь не требовалось совместить все эти качества в одной машине, а создать ряд специализированных вариантов, различающихся вооружением и оборудованием, на основе общего планера и силовой установки. Приоритетными считались истребительные варианты, в частности, самолет класса СЗ. Во Франции существовал порядок, в соответствии с которым назначение самолета и состав экипажа указывались сочетанием буквы (или букв) и цифры после номера модели. В данном случае речь шла о трехместном истребителе. Его предполагалось использовать в качестве лидера и воздушного командного пункта для групп одноместных истребителей, управлять которыми должен был по радио офицер наведения. Другими вариантами нового многоцелевого самолета должны были стать С2 – двухместный тяжелый истребитель сопровождения и истребитель-штурмовик, а также ночной истребитель CN2. Два последних варианта отличались лишь составом радиосвязного оборудования: ночной истребитель должен был нести несколько радиостанций для связи с командным пунктом ПВО, аэродромом базирования и другими экипажами.

Технические требования к многоцелевому самолету были весьма высокими. В частности, взлетная масса в первой редакции требований (ещё неофициальной) ограничивалась 3000 кг. Максимальная скорость должна была составлять 450 км/ч (на высоте 4000 м), крейсерская – 370 км/ч. Время набора рабочей высоты в 4000 м не должно было превышать 15 мин. Продолжительность же полета определялась в 4 часа. Стрелковое вооружение должно было состоять из двух 20-мм пушек и одного 7,5-мм пулемета (на оборонительной установке). Однако ряд важных моментов в задании не был освещен. В частности, не конкретизировался способ размещения бомбовой нагрузки (в бомбоотсеке или на внешней подвеске) при применении самолета в качестве истребителя-штурмовика, а также тип оборонительной пулеметной установки (турельная или шкворневая). В результате процедура согласования официальных требований неоправданно затягивалась, что вызвало отрицательную реакцию со стороны некоторых фирм – например, «Блох» вообще заморозил разработку своего многоцелевого самолета MB.170. Другие разработчики (а всего в конкурсе приняли участие пять фирм), прежде всего «Потэз» и «Бреге», одолажили проектирование, одновременно пытаясь добиться от заказчика смягчения требований по взлетной массе, поскольку уложиться в предписан-

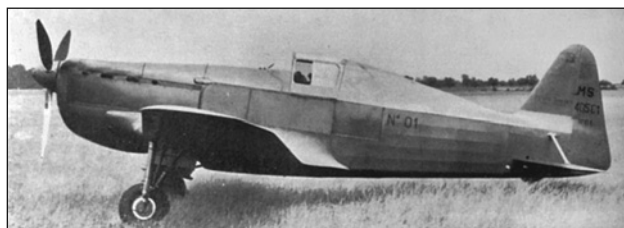
Участники конкурса 1934 г. на «мультиплас де комба», сверху вниз: «Романо» R.110, «Потез» 630, «Анрио» 220 и «Бреге» 690

ные 3000 кг представлялось невозможным. К концу 1934 г. этого удалось добиться – верхний предел взлетной массы подняли до 3500 кг. Однако в свою очередь чиновники технического отдела начали повышать требования к скороподъемности: сначала до 13 мин, за которые самолет должен был подняться на 4000 м, а к середине 1936 г. – до 10 мин. К тому времени определились и с величиной бомбовой нагрузки – 400–600 кг. Но, поскольку к тому времени ряд проектов уже вступил в стадию постройки прототипов, способ размещения бомб (внутри фюзеляжа или снаружи) оставили на усмотрение конструкторов.

В качестве силовой установки для многоцелевого самолета определили 14-цилиндровые двухрядные малогабаритные двигатели воздушного охлаждения класса мощности 600–700 л.с., разрабатывавшиеся в то время ведущими моторостроительными фирмами «Испано-Сюиза» (HS 14A) и «Гном-Рон» (GR 14M). Как обычно бывает, параллельная разработка двигателя и самолета не способствовала соблюдению сроков создания последнего. А в случае с многоцелевым самолетом это ещё и усугублялось далеко не всегда чистой конкурентной борьбой. Когда стало известно, что расчетные характеристики самолета «Бреге» Br.690 существенно превосходят таковые конкурента – «Потэз» P.630 – Анри Потэз развернул бурную «подковерную» борьбу, добившись распоряжения министерства авиации направлять все выпускаемые моторы HS 14Ab-02/03 на завод в Мельте, где начиналось производство P.630. В итоге, прототип Br.690, заверченный сборкой к весне 1937 г., десять месяцев простоял в ожидании всего пары двигателей. В конце концов, самолет «Бреге» так и не выпускался в истребительном варианте, трансформировавшись в бомбардировщик-штурмовик (и, надо сказать, довольно удачный). Прототип же P.630 испытывался с августа 1936 г., а в феврале 1938 г. началось серийное производство двухмоторных истребителей «Потэз».

В июле 1934 г. были опубликованы требования и к новому самолету класса C1 – то есть, одноместному истребителю. Такая машина должна была развивать скорость 450 км/ч на высоте 4000 м (так же, как и для двухмоторного истребителя), а главное вооружение должно было состоять из одной-двух 20-мм пушек. Конкурс на создание такой машины официально объявили в сентябре 1934 г., но, как и в случае с двухмоторными истребителями, на согласование деталей тактико-технических требований понадобилось дополнительное время, и окончательная их редакция была утверждена лишь 16 ноября 1935 г.

Так же, как и в случае с конкурсом 1930 г., приведшим к принятию на вооружение самолета D.500, в новом состязании конструкторов постарались принять участие все фирмы, имевшие опыт в создании истребителей. Из 12 проектов, представленных на конкурс, практически сразу отсеяли семь, а в «полуфинал» вышли пять – «Девуатин» D.513, «Ньюпор-Деляж» NiD.161, «Моран-Солнье» MS.405, «Луар» 250 и «Блох» MB.150. Первые три из них комплектовались 12-цилиндровыми моторами «Испано-Сюиза» HS 12Ycrs мощностью 860 л.с. Такой двигатель устанавливался и на серийно строившихся D.510, а его характерной чертой была возможность установки 20-мм пушки в развале цилиндров (стреляла через вал винта). «Луар»



Истребители нового облика – участники конкурса 1934 г.: «Девуатин» D.513, «Моран-Солнье» MS.405, «Луар» 250 и «Блох» MB.150

250 и MB.150 получили 14-цилиндровые моторы воздушного охлаждения – соответственно HS 14Na (1000 л.с.) и GR 14Kfs (930 л.с.), а их главное вооружение включало две 20-мм пушки, установленные в крыле. Кроме того, каждый самолет имел пару 7,5-мм пулеметов.

Конструкторы «Девуатина» пошли путем наименьшего сопротивления, ограничившись внесением «косметических» изменений в свой D.510, считавшийся до-