

Истребители войны – от бипланов к реактивным.

Вступление

Чем так привлекательно для истории авиации время, приходящееся на II Мировую войну?

Наверное, в истории развития техники, ещё не было временного отрезка, в котором так быстро не прогрессировали и не внедрялись бы технические новшества. Страны, вступившие в войну с самолётами мало



отличающимися своим видом от бипланов Первой Мировой, лёгкими танками и стрелковым оружием разработанным на заре века, вышли из неё со стоявшими на вооружении баллистическими ракетами, реактивными самолётами, тяжёлыми танками и ядерной бомбой.

Оговоримся сразу – по мнению автора, Вторая Мировая война началась не 1 сентября 1939 года, а тремя годами ранее – в Испании. Именно там пошла отработка применения новых технических средств ведения войны.

В Испанию ввозились новейшие, ещё не до конца опробованные и испытанные самолёты и танки. Революционные бои стали их испытательным полигоном. Причём отрабатывались не только тактика использования новых средств ведения боя, но и стратегия их применения. В историю вошла варварская бомбардировка города Герника, однако, через несколько лет тактика «ковровых» бомбометаний станет стандартной для авиации всех стран и уничтожение целых городов за одну ночь, если и будет кого-то шокировать масштабами трагедии, то по крайней мере перестанет кого-либо удивлять.

Однако, несмотря на трагедию, принёсшую непоправимые потери людям планеты – прогресс, работающий на Войну, изменил мир в лучшую сторону!

Война как таковая (а точнее война глобальная, мировая), стала практически невозможной. То количество оружия, которое накопили сверхдержавы совместно со своими союзниками, просто уничтожат планету буквально через пару часов после её начала. Это давно осознали руководители всех государств, поскольку высказывание А. Эйнштейна о том, что в четвёртой мировой войне будут воевать дубинами и камнями достаточно точно отражает современную действительность.

Но кроме этого, Вторая Мировая оставила после себя и такие достаточно приятные вещи как:

- начало эры реактивной авиации и прогресс авиации пассажирской;
- развитие электроники, что привело к всемирному внедрению телевидения и появлению

персональных компьютеров;

- скачок в развитии технологи массового производства продуктов повседневного потребления;
- освоение околоземного космического пространства;
- автомобилизация всей планеты и т.д. и т.п.

Как ни неприятно об этом говорить, но технологический скачок, благодаря которому мы получаем сейчас то, что имеем, произошёл из-за величайшего на земле бедствия.

Авиация в этом списке стоит на особом месте. Именно в этой области прогресс оказался наиболее силён. Вступив во 2-ю Мировую войну тихоходным бипланом, боящимся сильных порывов ветра, воздушный аппарат вышел из неё мощным реактивным лайнером, преодолевающим за считанные часы расстояние между континентами. На чертёжных досках авиационных **КБ** (Конструкторских Бюро) ко времени окончания войны уже были в разработке чертежи гиперзвуковых межконтинентальных бомбардировщиков, самолётов - «невидимок», сверхманевренных истребителей. Конечно, в военное время, когда все силы промышленности уходили на постройку необходимой фронту продукции, многие проекты так и остались только в макетах и чертежах, но и этого хватило на всё послевоенное развитие авиации!

И особенно этот прогресс был замечен в области истребительной авиации. Правда, произошло это не сразу.

Дело в том, что кризис истребителя наступил сразу после окончания Первой мировой войны.

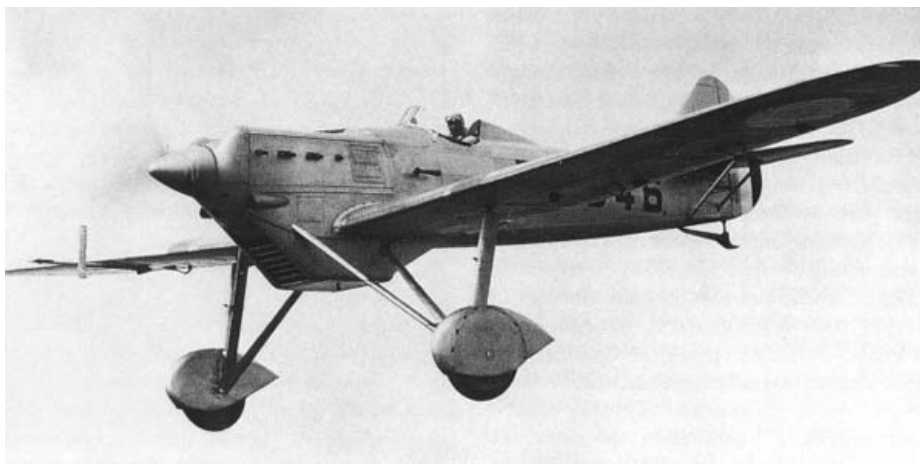
Сначала мир находился в эйфории, считая, что после столь страшной войны других войн больше никогда не будет (сколь наивны были наши предки!).

Поэтому новых типов истребителей не

разрабатывали, улучшая уже

имеющиеся экземпляры. Затем грянул экономический кризис, названный «**Великой Депрессией**», и **КБ** всех стран стало не до разработки новых летательных аппаратов. Однако, когда в воздухе «запахло жареным» все авиационные державы спешно бросились разрабатывать новые поколения самолётов.

Пятнадцатилетний застой в области развития военной техники сменился периодом высокой активности по подготовке новой войны. Прогресс, произошедший за 10 лет, с 1935 по 45гг. таков, что



скорость самолётов за это время увеличилась в 3-5 раз, дальность в 5-10, грузоподъёмность в 3-6, а вооружение с пулемётного (винтовочного калибра), сменилось на пушечное. Самолёты стали бронированными, на них появилась радиосвязь и автопилоты. Бомбоприцелы могли обеспечивать точность попадания в круг радиусом до 50 метров с высоты сброса бомб 8-10 километров.

Но наибольшие изменения произошли в области истребительной авиации. Из биплана самолёт превратился в моноплан. Однако, при этом изменилась не только «внешность». Сменились принципы постройки летательных аппаратов.

Самолёт стали в буквальном смысле слова – «вылизывать».

Шасси создают дополнительное сопротивление? Поставить обтекатели. Мало? Тогда сделать шасси убираемым!

Два крыла с толстым профилем также несовершенны в плане аэродинамики? Оставить одно тонкое крыло, улучшив его сопряжение с фюзеляжем зализав! А заодно упрятать в крыло шасси, баки, пулемёты и после всего этого умудриться впихнуть на оставшееся свободное место механизацию и автоматический предкрылок...!

Двадцать километров в час съедает открытый фонарь? Фонарь станет закрытым. Хвостовой костыль отбирает ещё 10 км/ч? Он тоже станет убираемым. Мачта антенны ещё минус 5 км/ч? Она примет наивыгоднейший профиль!

А сколько вариантов профилей крыла, его толщины и формы!



Сколько вариантов размещения двигателей, оперения, оружия! И всё это не просто уложилось в серию экспериментов в продолжение какого-то десятка лет, но активно летало, стреляло, воевало. Не даром стала уже расхожим штампом фраза, что: «бои Второй Мировой войны начинались на конструкторских досках»!

За ошибки конструкторов расплачивались своими жизнями строевые пилоты. Десятки известных, а ещё более – неизвестных лётчиков-испытателей, положили свои жизни в мирное время для того, чтобы десяткам тысяч рядовых пилотов достался шедевр техники, аэродинамики и вооружения.

Истребитель всегда был на пике прогресса. Именно ему требовалась полная отдача от конструкции для достижения максимума в формуле – «скорость-высота-манёвр-огонь»!

Именно истребитель всегда находится в гуще воздушного боя, не только уничтожая врага, но и прикрывая (а в некоторых случаях действительно прикрывая своим «телом») охраняемые им самолёты.

Именно в истребительной авиации были самые большие потери лётчиков, а значит и самый высокий уровень героизма, самопожертвования и самоотдачи.

И именно истребитель привлекает к себе внимание своими плавными линиями и красотой конструкции не только любителей авиации, но и всякого, кто только видит это техническое чудо!

Прогрессу авиации, её красоте и силе посвящена эта книга.

