

Иллюстрированный сборник

Часть III

Александр Брюханов

# Палубная авиация во Второй мировой войне



Александр Брюханов

**Палубная авиация  
во Второй мировой войне.  
Иллюстрированный  
сборник. Часть III**

«Издательские решения»

**Брюханов А.**

Палубная авиация во Второй мировой войне. Иллюстрированный сборник. Часть III / А. Брюханов — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-855086-7

Иллюстрированный сборник предназначен для широкого круга любителей военной истории и истории авиации и отражает этапы зарождения палубной авиации, её становления в качестве основной ударной силы военно-морских флотов в ходе Второй мировой войны (Часть I) и краткий обзор основных классов палубной авиации Великобритании, США и Японии принятых на вооружение в период с 1942-го по 1945 годы (до окончания боевых действий) — истребители (Часть II), торпедоносцы и бомбардировщики (Части III, IV).

ISBN 978-5-44-855086-7

© Брюханов А.  
© Издательские решения

## Содержание

Часть III. Торпедоносцы и бомбардировщики (Великобритания, США)	6
Предисловие	7
Торпедоносцы Великобритании	8
Конец ознакомительного фрагмента.	13

**Палубная авиация  
во Второй мировой войне  
Иллюстрированный сборник. Часть III**

**Александр Брюханов**

© Александр Брюханов, 2017

ISBN 978-5-4485-5086-7

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## **Часть III. Торпедоносцы и бомбардировщики (Великобритания, США)**



## Предисловие

Иллюстрированный сборник составлен на основе авторских статей о зарождении палубной авиации в начале 20-го века, её становлении в качестве основной ударной силы военно-морского флота в войне на море в ходе Второй мировой войны (Часть I) и кратком обзоре основных классов палубной авиации Великобритании, США и Японии принятых на вооружение в период с 1942-го по 1945-й годы (до окончания боевых действий) – палубные истребители (Часть II) и палубные торпедоносцы и бомбардировщики (Части III, IV).

Статьи, предназначенные для широкого круга любителей военной истории и военной техники, написаны простым, понятным языком и не перегружены подробными техническими описаниями.

Материал для написания статей взят из литературных источников открытой печати, графический материал (фотографии и рисунки) из интернет-ресурсов на правах свободного доступа («public domain»). Таблицы тактико-технических характеристик самолётов палубной авиации составлены автором по данным военно-исторической и справочной литературы отечественных и зарубежных авторов.

## Торпедоносцы Великобритании

Разработка нового палубного ударного самолёта для флота Её величества, призванного заменить устаревшие бипланы-торпедоносцы, была начата фирмой «Фейри» ещё в 1937 году. Однако англичане долго не могли согласовать окончательные требования к универсальному ударному самолёту, сочетающему в себе качества палубного торпедоносца, пикирующего бомбардировщика и разведчика.



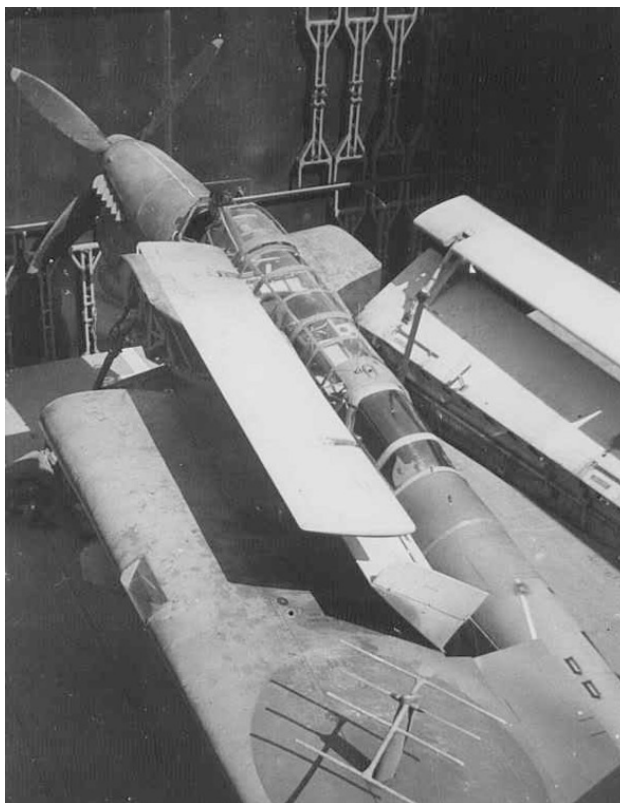
*В полёте торпедоносец «Фейри» «Барракуда» ТВ Mk. I*

Прототип нового самолёта «Фейри», названного «Барракудой» (разновидность морской щуки) совершил свой первый полёт только в декабре 1940 года. Это был трёхместный однодвигательный моноплан с высокорасположенным крылом. Необычность его виду придавали новые закрылки Янгмена, установленные в подвешенном положении под задней кромкой крыла, которые в зависимости от угла отклонения увеличивали подъёмную силу крыла (при взлёте) или играли роль воздушных тормозов (при посадке или в пикировании).



*«Фейри» «Барракуда» ТВ Mk. I (хорошо видны закрылки Янгмена)*

Для компенсации сильного воздействия возмущённого воздушного потока от установленных под отрицательным углом щитками на рули высоты самолёт получил высокорасположенное хвостовое оперение. Для удобства размещения на авианосцах «Барракуда» получила складывающееся и поворачивающееся на шарнирах вдоль фюзеляжа крыло (при этом часть консоли, с установленными закрылками Янгмена, поворачивались вверх) и тормозной крюк (гак).



*«Барракуда» Mk. II со сложенными крыльями на самолётоподъёмнике авианосца*

Экипаж «Барракуды» размещался в трёхместной кабине с общим фонарём. Для удобства наблюдения за обстановкой на маршруте полёта штурман и стрелок пользовались прямоугольными иллюминаторами в фюзеляже.



*Торпедоносец «Фейри» «Барракуда» ТВ Мк. II на полевом аэродроме*

Первой серийной моделью стала «Барракуда» ТВ Мк. I, совершившая свой первый полёт 18 мая 1942 года. На самолёте был установлен двигатель мощностью 1260 лошадиных сил. Сразу стало очевидно, что перетяжёлённому торпедоносцу такой мощности не хватает. Максимальная скорость «Барракуды» ТВ Мк. I на высоте 535 метров составляла 378 км в час, а крейсерская 311 км в час (и это без боевой нагрузки). Дальность полёта с нагрузкой составляла 845 км, а практический потолок 5608 метров (без подвесок).



*Торпедоносец-бомбардировщик «Фейри» «Barracuda» ТВ Мк. I*

С началом полётов первых серийных «Барракуд» ТВ Мк. I произошла серия авиакатастроф, вызванная нарушениями скоростных ограничений при работе с закрылками (самолёты сваливались в перевёрнутое пике и, не имея запаса по высоте, падали в воду).

Модификацию ТВ Мк. I выпустили небольшой серией (30 машин) и оснастили ими только учебные эскадрильи.



*«Барракуда» ТВ Мк. II заходит на посадку (закрылки Янгмена и тормозной гак в соответствующем положении)*

Самой массовой военной модификацией «Барракуды» стала ТВ Мк. II. первый полёт новой «Барракуды» состоялся уже в августе 1942 года. Самолёт, оснащённый более мощным 1640-сильным двигателем «Мерлин-32» и четырёхлопастным винтом, показал несколько лучшие лётные характеристики.



*Торпедоносец-бомбардировщик «Фейри» «Барракуда» Мк. II*

Максимальная скорость горизонтального полёта без нагрузки на высоте 535 метров составила 386 км в час, а на высоте 6100 метров – 367 км в час. Практический потолок без нагрузки составил 6585 метров, а с торпедой только 5060 метров. Дальность полёта с боевой нагрузкой не превышала 1104 км, а в разведывательном полёте (без нагрузки) составила около 1850 км. Данные показатели были хуже не только чем у своих «современных» собратьев по цеху, но и уступали по боевой дальности полёта своим предшественникам: торпедоносцам «Фейри» «Суордфиш» и «Альбакор».



*Торпедоносец «Барракуда» ТВ Мк. II в момент сброса торпеды*

Вооружение всех «военных» модификаций было практически одинаковым. Для обороны задней полусферы стрелок-радист использовал спаренный 7.7-мм пулемёт «Виккерс». Основным вооружением торпедоносца была 457-мм (735-кг) авиационная торпеда, подвешиваемая под фюзеляжем. Вместо торпеды могли подвешиваться: одна 744-кг или 680-кг морская мина либо одна 726-кг броневой бомба либо одна-две 227-кг авиабомбы. Под крыльями на шести узлах подвески могли подвешиваться обычные или глубинные бомбы: две 227-кг или четыре 204-кг (глубинные) или шесть 113-кг, а также осветительные бомбы (16 шт.), гидроакустические буи (16 шт.) и плавучие дымовые шашки (4 шт.). Общий вес боевой нагрузки не превышал 816 кг.



*«Фейри» «Барракуда» Мк. II на борту авианосца «Индефатигейбл» со 113-кг глубинными бомбами под крылом, Тихий океан, 1945 год*

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.