Зміст

1. B-24: американський важкий бомбардувальник

2. B-25: середній бомбардувальник, який став дальнім

3. Тактичний бомбардувальник «Maryland»

1. B-24: американський важкий бомбардувальник

Майже відразу після того, як на озброєння американської армії надійшли легендарні «літаючі фортеці», бомбардувальники В-17, військове керівництво Сполучених Штатів Америки задумалося про розробку ще більш досконалих і ефективних бомбардувальників. Як відомо, В-17 став дітищем компанії «Боїнг», і тому проектування наступного літака вирішено було довірити одній з конкуруючих фірм, компанії «Консолідейтед еркрафт корпорейшн». Ця компанія підійшла до замовлення з великою відповідальністю, так як атмосфера у світі явно загострювалася.

Роботи велися так швидко, що з часу отримання замовлення до появи на льотному полі першого дослідного екземпляра пройшло менше дев'яти місяців. Спочатку бомбардувальник отримав позначення ХВ-24. За своїм зовнішнім виглядом новий літак різко відрізнявся від В-17. Така відмінність, звичайно, багато в чому було цілком природною, проте чималий внесок в дизайн В-24 був внесений вибором крила, прямо запозиченого у гідролітака. В результаті і сам В-24 став схожим на літаючий човен. Його бомбове навантаження перевищило три з половиною тонни за умови вибору «короткого» радіусу дії. Габарити бомб могли бути значними завдяки просторим і високим внутрішнім відсікам.

Надалі при польотах на далекі відстані В-24 легко довів свою перевагу над «літаючої фортецею» - він міг літати на граничну дальність з половинним вантажем бомб, в той час як В-17 для досягнення такої ж дальності доводилося брати на борт замість озброєння запаси бензину.

Бойове застосування В-24 почалося на морі-літак показав себе непоганим мисливцем за підводними човнами. Проте вже влітку 1942-го року почалося і застосування по наземних цілях. Перші вильоти були не надто вдалими, що пояснювалося, втім, вадами використаної тактики. Невеликі за чисельністю групи В-24 неминуче ставали вигідним об'єктом атаки для німецьких винищувачів, незважаючи на потужне оборонне озброєння, у складі якого було десять великокаліберних кулеметів.

Подальший бойовий досвід наочно довів, що стратегічні бомбардувальники ефективні лише при массированих ударах. До 1944-го року кількість В-24 стало вже достатнім для того, щоб піднімати їх в повітря сотнями, що тут же принесло успіхи, особливо на європейському театрі військових дій. У війні на Тихому океані В-24 наносили удари аж до самої капітуляції Японії.

2. B-25: середній бомбардувальник, який став дальнім

Один з найяскравіших епізодів, завдяки яким американський бомбардувальник середнього радіусу дії B-25 міцно увійшов в історію Другої Світової війни, стався 18 квітня 1942-го року, коли по Токіо, абсолютно несподівано для японців, було завдано бомбового удару. У той час, коли американська армія і флот зазнали кілька поразок, долетіти до японської столиці не міг би жоден з американських літаків з найбільшим радіусом дії. Тим більш вражаючим було те, що удар завдали середні бомбардувальники.

Секрет розкривався просто: B-25 злетіли з авіаносців. Це було феноменальне досягнення, так як B-25-літак суто сухопутний, а авіаносці ще ніколи не ставали стартовим майданчиком для настільки важких машин. Проте одному з головних організаторів рейду, полковнику Дулітл, який командував бомбардувальниками в цьому унікальному рейді, вдалося в короткі терміни підготувати B-25 до невластивого завдання дальнього бомбардувальника.

Шляху назад для американських бомбардувальників не було, і їм довелося приземлятися в материковому Китаї. Одна з машин під час цього рейду потрапила і в СРСР. Її згодом уважно вивчали, проте, взагалі кажучи, з самим бомбардувальником B-25 радянські льотчики вже були знайомі: перша партія цих літаків була доставлена в СРСР у рамках програми ленд-лізу ще в 1941-му році. Правда, освоєння літака почалося майже одночасно з рейдом Дулітла.

Цікаво, що після уважного вивчення всіх особливостей B-25, після пробних фронтових польотів і аналізу отриманих даних радянське командування прийняло рішення використовувати літак в авіації дальньої дії. Так вже вдруге за свою тоді ще коротку біографію B-25 перетворився із середнього в дальній. Це перетворення було обумовлено особливостями радянсько-німецького фронту. Використання B-25 в тактичної авіації виявилося невиправданим - сильна зенітна артилерія вермахту майже не залишала цьому великому за розмірами літаку шансів на виживання. Зате в авіації дальньої дії американському бомбардувальнику вдалося розкрити свої найкращі сторони.

Хороше льотне обладнання і значна вантажопідйомність B-25 були використані для активних дій у глибокому тилу противника, переважно в темний час доби. При цьому, поряд з чисто бомбардувальними завданнями, B-25 успішно вирішував і транспортні. Всі 870 американських літаків, що потрапили в СРСР, були успішно використані в бойових діях.

3. Тактичний бомбардувальник «Maryland»

У 1937 році командування ВПС Сполучених Штатів Америки вирішило відмовитися від одномоторних моделей літаків, які морально застаріли і не відповідали новітнім умовам ведення бойових польотів.

У березні 1938 року всім конструкторським бюро з розробки військових моделей літаків було роздано завдання на створення нового двомоторного бомбардувальника з передбачуваною швидкістю в 200 миль на годину і дальністю польоту в 1200 миль. Був оголошений конкурс моделей, на якому «Модель 167» фірми «Гленн Мартін» отримала заохочувальний приз у 500 тисяч доларів. Переможцем конкурсу стала «Модель 7В» фірми «Дуглас», яка згодом втілилася в легендарний бомбардувальник «Бостон».

Про «Моделі 167» згадали, коли ситуація в Європі різко загострилася і стало ясно, що війни не уникнути. Франція, не здатна в короткі терміни налагодити виробництво власних бомбардувальників, звернулася до уряду США з проханням про імпорт військових машин. У січні 1939 року, між країнами було підписано контракт на постачання бомбардувальників «Maryland».

Машина являла собою моноплан з суцільнометалевим дюралевим покриттям. Для підвищення аеродинамічних властивостей літака конструктори немов «обжали» модель, крім того, з цією же метою були прибрані переходи між кабінами. Екіпаж літака становив 3 особи - штурмана-бомбардира, пілота і радиста-стрільця. Вони могли перемовлятися один з одним тільки через переговорний пристрій. Шасі літака з олійно-пневматичною амортизацією забиралися назад у спеціальні мотогондоли, хвостове колесо не забиралося. Модель була легкою, витонченою і володіла прекрасними льотними характеристиками.

Літак був двомоторним з встановленими 14-ти циліндровими зіркоподібними моторами потужністю в 1050 кінських сил. Мотори містили вентиляторні накладки для поліпшення охолодження циліндрів моторів.

У фюзеляжі літака перебував бомбовий відсік, куди закладалися бомби малого та середнього калібру. Бомбове навантаження літака було дуже мале, тому було вирішено оснастити модель зовнішніми підкрильними бомботримачами. У центральній частині літака розміщувалися 4 кулеметні установки типу «Браунінг».

Ні наступальні, ні оборонні характеристики літака вже не відповідали вимогам часу. Розробники не стали вантажити літак бронезащитою, щоб не зменшувати обсяг паливних баків. Розрахунок конструкторів спирався на маневреність і швидкість бомбардувальника, але цей розрахунок не виправдався. «Maryland» не міг суперничати з швидкісними моделями ворожих винищувачів.