



**Истребитель Хоукер
«ХАРРИКЕЙН» МК-1**

(окраска Советских ВВС,
1941/42 г.)



**Палубный вариант «СИ ХАРРИКЕЙН»
МК-11С**

(окраска эскадрильи, базировавшейся
на авианосце «Наирана», Англия, 1944 г.
Отдельно показана эмблема
эскадрильи).



**Истребитель «ХАРРИКЕЙН»
МК-11С**

в тропическом исполнении —
с дополнительным
воздухозаборником
(окраска югославских ВВС,
действовавших в Африке в 1944 г.).



«Ураган» над полем боя

В развитии любого вида техники, в том числе и самолетов, периодически наступают моменты, когда возможности традиционных технических решений уже исчерпаны. И тогда машины, созданные в разных странах, становятся похожими друг на друга, как близнецы-братья. Так случилось в конце 20-х — начале 30-х годов. Типичный истребитель тех лет, будь он германский или американский, представлял собой цельнометаллический или полудеревянный биплан с полотняной обшивкой и с убирающимся шасси. Мощность мотора достигла 700 л. с., удельная нагрузка на крыло не превышала 100 кг/м², вооружение состояло из нескольких пулеметов малого калибра. Разумеется, паритет в области истребительной авиации в то время не мог продолжаться долго. Интересы достижения военного превосходства над противником заставляли конструкторов искать новые технические решения.

Конечно, работы в области военной техники велись в большом секрете. Тем не менее основные черты концепции новых истребителей уже были хорошо известны: аэродинамическая схема моноплана с низким расположением крыла и убирающимся шасси, мощный мотор и усиленное вооружение. В разных вариантах эти элементы повторялись практически во всех истребителях 30-х годов. Наиболее радикальным вариантом стал, пожалуй, И-16 авиаконструктора Н. Н. Поликарпова, созданный в 1933 году. Этот самолет имел предельно обжатые размеры и, наверное, минимально достижимый вес. В Германии примерно в то же время появился цельнометаллический моноплан «Мессершмитт-109» — самый рациональный и самый перспективный истребитель начала 30-х годов.

В Англии на фирме «Хоукер», которая была широко известна еще в годы первой мировой войны под названием «Сопвич», под руководством главного конструктора Сиднея Каммпа в начале 30-х годов разрабатывался первый английский истребитель-моноплан «Харрикейн» — «Ураган». Наверное, это был самый консервативный вариант истребителя-моноплана, сохранивший множество элементов бипланов 20-х годов. В том числе достаточно большие размеры крыла и всего самолета 9 целом, сложную многодетальную конструкцию с постоянной обшивкой всех поверхностей, пулеметное вооружение винтовочного калибра. Самолет имел крыло площадью 24 м²; взлетный вес машины достигал 3000 кг; использовался мотор «Мерлин» фирмы «Роллс-Ройс» с мощностью 990 л. с. с деревянным воздушным винтом фиксированного шага. Вооружение «Харрикейна» составляли восемь пулеметов калибра 7,7 мм — мечта пилотов 20-х годов.

Первый полет истребителя состоялся осенью 1935 года. «Харрикейн» вполне оправдал надежды заказчика — Королевских ВВС. Он развивал скорость 507 км/ч на высоте 4900 м, высоту 6000 м набирал за 8 минут 25 секунд, потолок истребителя составлял 10 350 м. С октября 1937 года истребитель выпускался под обозначением Mk-1.

Для серийных истребителей тех лет было характерным постепенное развитие путем внесения 9 конструктивных многочисленных усовершенствований. Таким образом, например, был неузнаваемо изменен «Мессер-111 митт-109»; существенным доработкам подвергся И-16; именно так в значительной мере совершенствовались и другие самолеты времен Великой Отечественной войны. «Харрикейн» в этом отношении остался самым консервативным истребителем в истории авиации. За долгие годы (а выпускался он вплоть до 1944 года) в машину практически не вносились каких-либо изменений, лишь слегка модернизировалось вооружение и заменялись двигатели.

Поэтому основные модификации этого истребителя перечислить совсем нетрудно. Так, с 1940 года серийно выпускался «Харрикейн» Mk-IIД, отличавшийся от исходного Mk-I только более мощным двигателем «Мерлин-XX» (1260 л. с.). Первые же воздушные бои второй мировой войны продемонстрировали слабость пулеметного вооружения «Харрикейна», поэтому оно было усилено... уста* новкой еще четырех пулеметов калибра 7,7 мм. Этот вариант под названием Mk-IIIВ выпускался с 1941 года. Вскоре английские конструкторы все-таки поняли бесперспективность даже двенадцати пулеметов малого калибра, и тогда в варианте истребителя обозначенном Mk-11С, пулеметы заменили на четыре 20-мм пушки, дополнительно добавив держатели для двух бомб по 226 кг, что позволило использовать «Харрикейн» как истребитель-бомбардировщик. Этот вариант самолета стал основным — по крайней мере более 5000 из 14 233 построенных «Харрикейн-нов» имели обозначение Mk-11С.

Пушечные «Харрикейны» вместе с более легкими и скоростными «Спит-файрами» применялись для защиты Англии от налетов германских бомбардировщиков. При этом, как правило, «Спитфайры» связывали боем истребители сопровождения, а их более тяжелые собратья расправлялись с бомбардировщиками. Примерно такую же тактику когда-то предпринимали наши военные стратеги в попытке научно обосновать одновременное использование в авиационных частях скоростных монопланов И-16 и маневренных бипланов И-15.

Эти тактические концепции оказались несостоятельными. Реальные боевые действия показали, что каждый самолет-истребитель должен быть и скоростным, и маневренным, и хорошо вооруженным. Таким и стал «Спитфайр», а «Харрикейн» вскоре утратил свое значение как истребитель. Тем не менее он еще активно использовался англичанами в Африке, в Бирме и других странах. Самолет был хорошо освоен в серийном производстве, поэтому фирма всячески пыталась продлить его существование и в 1942 году предложила новый вариант — Mk-IIД. Это был все тот же самолет, но вооруженный двумя пушками калибра 40 мм и двумя 7,7-мм пулеметами. Он предназначался для уничтожения танков противника; было построено около 300 таких «Харрикейнов». в дальнейшем на этой машине была установлена броня для защиты жизненно важных агрегатов, а двигатель заменили на новый мощностью в 1620 л. с. Так появился последний вариант «Харрикейна» — Mk-IV. Он мог нести и неуправляемое ракетное оружие.

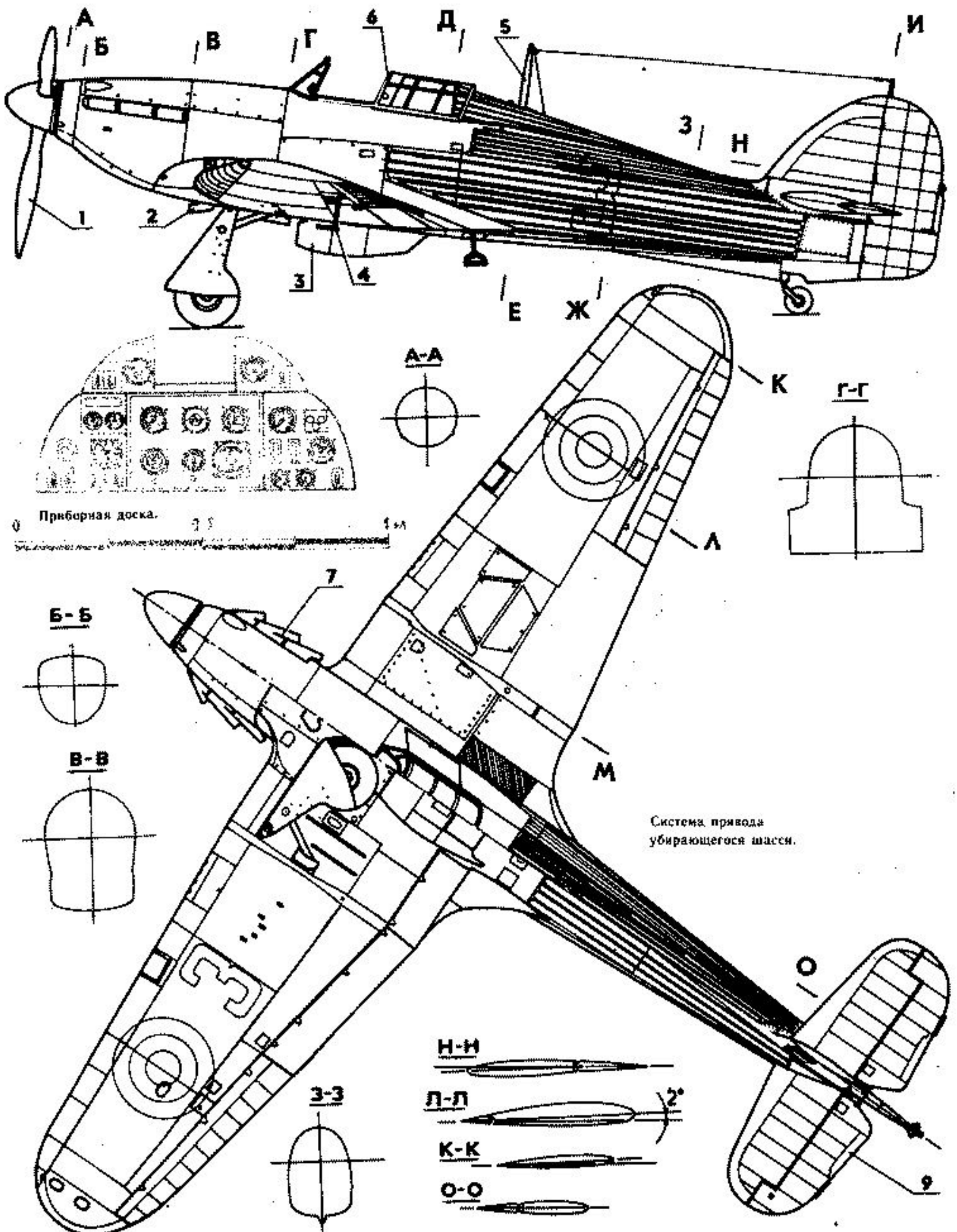
Некоторое количество истребителей в различных вариантах использовалось с кораблей военно-морского флота.

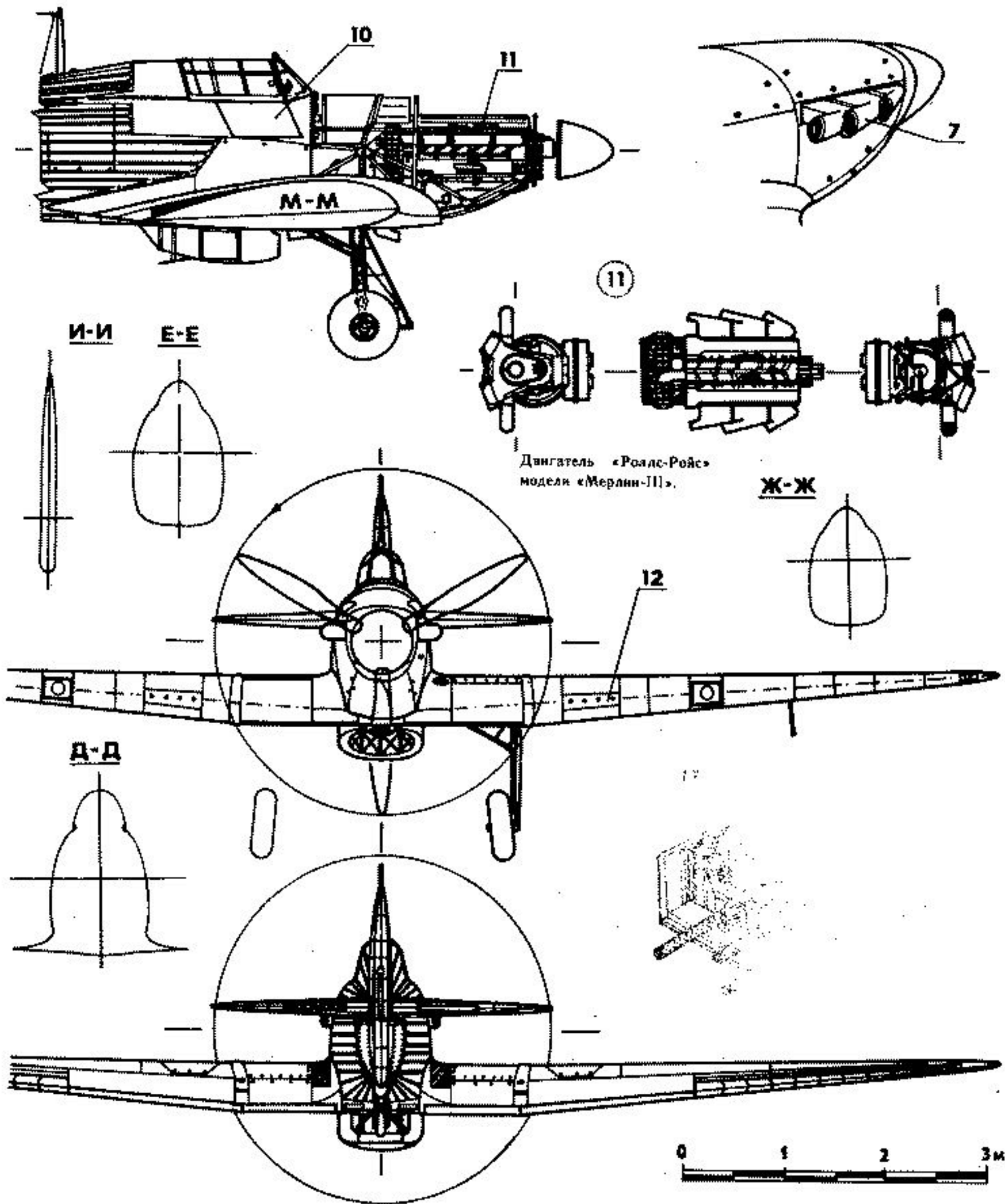
Они носили название «Си Харрикейн». Причем в самые тяжелые для Англии времена эти самолеты применялись как одноразовые: запускались с катапульт, установленных на кораблях, не приспособленных для посадки самолетов. После выполнения задания летчик покидал истребитель с парашютом или производил посадку на воду рядом со своим кораблем. Позднее на «Си Харрикейны» установили крюк, позволявший производить посадку на палубу авианосцев, оборудованных аэрофинишерами. Такие самолеты серийно выпускались не только в Англии, но и в Канаде.

«Харрикейны» хорошо знали во многих странах, в том числе и в Советском Союзе, куда эти истребители поставлялись по ленд-лизу в начальный период Великой Отечественной войны. Они активно использовались на всех фронтах, причем преимущественно как машины для борьбы за превосходство в воздухе, поскольку в то время нам остро не хватало самолетов именно такого назначения.

Увы, подобная задача «Харрикейнам», устаревшим, пожалуй, ещё в 1937 году, оказалась не по зубам: они по всем статьям уступали и немецким, и новым советским истребителям. Тем не менее при острой нехватке авиационной техники «Харрикейны» сыграли определенную роль. Наиболее удачливыми оказались самолеты, перевооруженные в СССР. По предложению известного летчика-североморца Б. Ф. Сафонова во фронтовых мастерских многочисленные пулеметы заменялись на две 20-мм пушки ШВАХ и два 12,7*мм пулемета БС. К середине 1942 года «Харрикейнов» в Советском Союзе практически не осталось.

В 1942 году английское правительство предложило для поставки в СССР истребитель «Харрикейн» Mk-III с двигателем мощностью 1300 л. с., вооруженный четырьмя 20-мм пушками «Испано». Один такой самолет даже проходил у нас государственные испытания в НИИ ВВС. При этом было определено, что взлетный вес машины составляет 3455 кг, а с двумя подвесными баками даже 3800 кг. Mk-III развивал максимальную скорость 496 км/ч на высоте 5150 м и 412 км/ч у земли, высоту 5000 метров набирал за 8>3 минуты, потолок его составлял 9850 м, а дальность полета 890 км (1610 км с подвесными баками). Для 1942 года такие данные уже считались недостаточными, и поставки «Харрикейна» в СССР не возобновлялись.

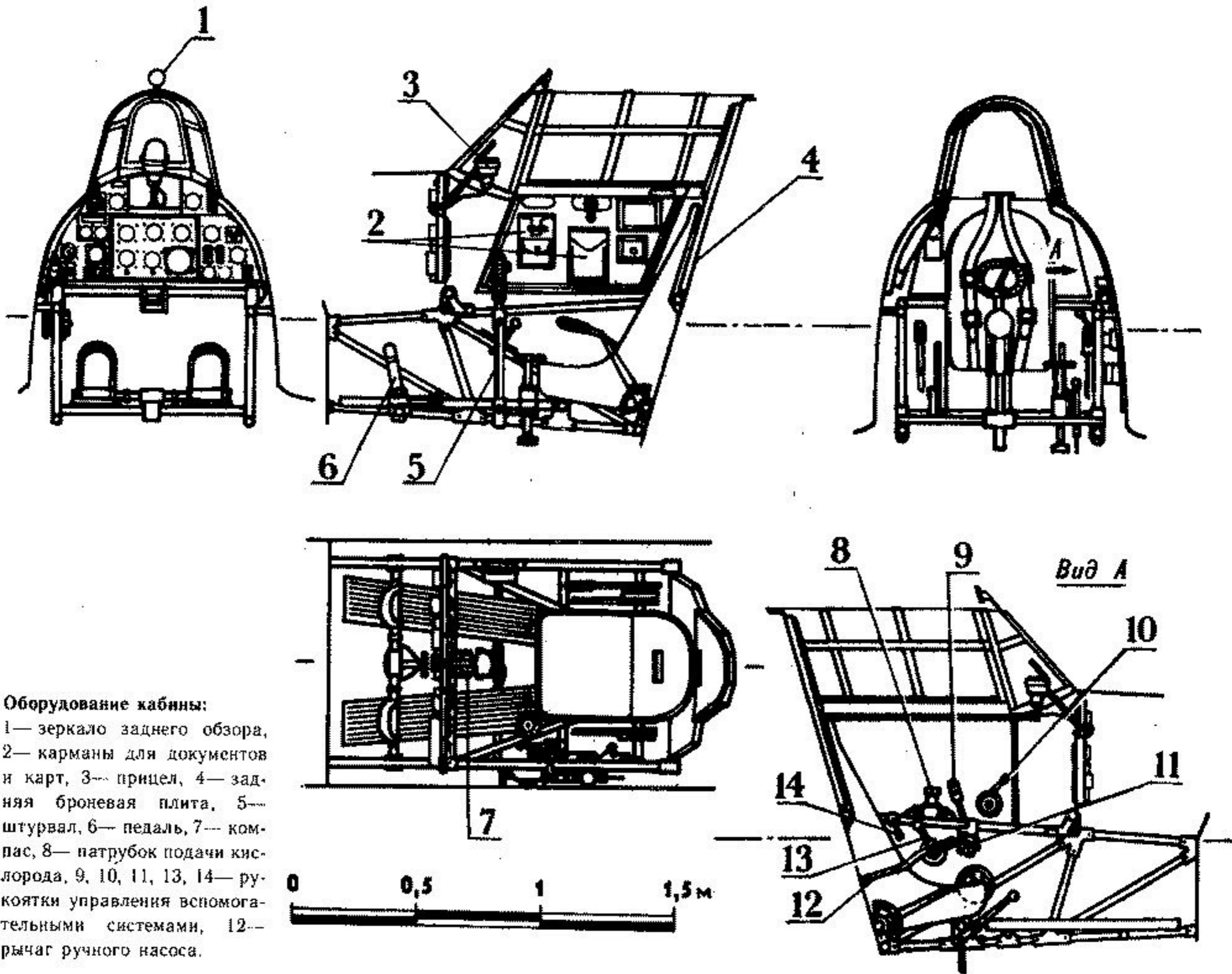




Истребитель Хоукер «Харрикейн» Mk-Ia (Hawker «Hurricane» Mk-Ia):

1 — воздушный винт Де Хэвилленд, 2 — воздухозаборник компрессора, 3 — воздухозаборник радиатора, 4 — трубка Питго, 5 — стойка антенны, 6 — фонарь кабины (в сдвинутом положении), 7 — вы-

ходной патрубок, 8 — гидроцилиндр убирания шасси, 9 — триммер, 10 — дверь кабины (только с правого борта), 11 — двигатель «Роллс-Ройс» модели «Мерлин-III» (1030 л. с.), 12 — блок пулеметов, 13 — рукав подачи пулеметных лент, 14 — гильзоотражатель, 15 — пулемет «Браунинг».



Оборудование кабины:

1— зеркало заднего обзора,
 2— карманы для документов
 и карт, 3— прицел, 4— зад-
 няя броневая плита, 5—
 штурвал, 6— педаль, 7— ком-
 пас, 8— патрубок подачи кис-
 лорода, 9, 10, 11, 13, 14— ру-
 коятки управления вспомога-
 тельными системами, 12—
 рычаг ручного насоса.