

Митчелл Б-25



ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ЛА

Когда Военно-воздушное ведомство США выдвинуло условия конкурса на новый двухмоторный бомбардировщик, ответом компании North American Aviation стал проект под кодовым названием NA-40, который представлял собой двухмоторный самолёт с высоким расположением крыла, шасси с третьим колесом в носовой части фюзеляжа, и который был способен нести боевую бомбовую нагрузку в 544 кг. Защитное вооружение составляли пулемёты калибра 7,62 мм, расположенные в носовой и хвостовой частях, а также в специальных окнах по бортам самолёта.

- Прототип был построен на фабрике в г. Ингвуд (*Inglewood*) и совершил свой первый полёт в январе 1939 года под управлением лётчика-испытателя Пола Бэлфора. Самолёт приводился в движение двумя двигателями Pratt & Whitney R-1830-S6C3-G мощностью 1100 л. с. каждый, которые однако, были вскоре заменены на два двигателя Wright CR-2600-A71 Cyclone, мощностью по 1300 л. с. Эта модель получила обозначение NA-40-2, и в марте была представлена комиссии ВВС США для лётных испытаний. Этот самолёт потерпел крушение через две недели в результате ошибки

- Представители ВВС были вполне довольны теми показателями, который потенциально могла показать новая машина, однако компанию попросили рассмотреть возможность доработки проекта до варианта среднего бомбардировщика, и North American приступила к этой работе и присвоила новому проекту обозначение NA-62. В сентябре 1939 основные работы были закончены и в том же месяце самолёт был заказан к производству. Контракт был подписан на производство 184 машины под обозначением B-25.



КОНСТРУКЦИЯ ЛА



Фюзеляж самолета состоял из четырех секций: носовой, передней, центральной и хвостовой. Конструкция фюзеляжа состояла из шпангоутов, лонжеронов и обшивки, соединенных заклепками. Ширина фюзеляжа составляла всего 144 см, то есть ровно столько, чтобы втиснуть рядом двух пилотов. В особенностях конструкции данного самолета выделяют следующие аспекты:

- Трапециевидное крыло «Митчелла» имело гладкую, несущую обшивку, и оснащалось металлическими посадочными щитками и элеронами, обтянутыми полотном.
- Двигатели R-2600 различных модификаций были карбюраторными, звездообразными, 14-цилиндровыми и имели двухступенчатые приводные нагнетатели.
- Дополнительный бак с горючим (металлический или резиновый) можно было установить в бомбоотсеке
- Шасси самолёта трёхколёсное, с носовой стойкой. Стойки выпускались гидроприводом, аварийный выпуск механический, позже – с помощью ручной гидравлической помпы.

МОДИФИКАЦИИ САМОЛЁТА Б-25

- **В-25А**

Введение в конструкцию самолёта протектированных топливных баков и усиление защиты экипажа за счёт установки дополнительных броневых пластин привело к созданию новой модификации известной как **В-25А**.

- **В-25В**

Эта модель имела пулемётные турели сверху и снизу фюзеляжа, управлявшиеся при помощи электрического привода и укомплектованные двумя 12,7-мм пулемётами каждая.

- **В-25С и D**

Самолёт имел автопилот в качестве штатного оборудования, двигатели Wright R-2600-13 и дополнительные бомбовые подвески под крыльями и фюзеляжем, которые позволяли нести восемь 113 килограммовых бомб и 907 килограммовую торпеду.

- **В-25G**

Специально для атак на японские корабли была разработана модель **В-25G**, на которую в носовой части устанавливали 75-мм пушку, в боевой комплект которой входил 21 снаряд весом 6,8 кг.



МОДИФИКАЦИИ САМОЛЁТА Б-25

- **B-25H**

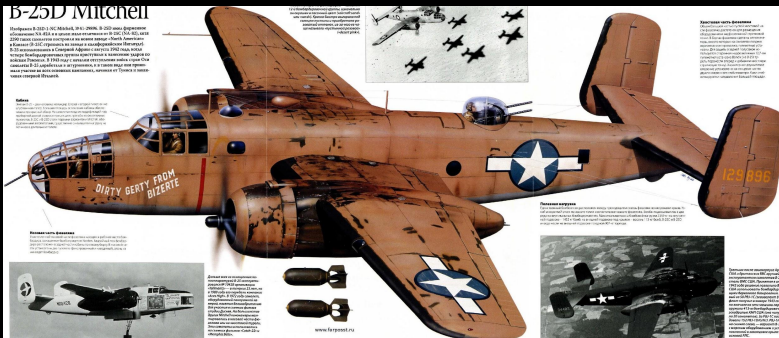
75-мм пушка была заменена на более лёгкую модель, но в дополнение к ней в носовой части были вмонтированы четыре 12,7-мм пулемёта, ещё два ствола установили в выступах с правой и левой сторон фюзеляжа чуть ниже кабины пилота. Турель, снабженная двумя пулемётами, была передвинута ближе к кабине, ещё по два пулемёта располагались по бортам машины и спаренный пулемет монтировался в хвостовой части.

- **B-25J**

Этот самолёт имел полностью остеклённую носовую часть с установленным там бомбовым прицелом, что заставило уменьшить носовое вооружение. Однако более поздние экземпляры имели сплошную носовую часть, в которой устанавливались восемь 12,7-мм пулемётов, что довело общее количество стрелкового вооружения до 18 единиц. Кроме того, самолёт был способен нести восемь ракет на подкрыльных подвесках.

- **F-10**

В качестве самолёта-разведчика использовалась модель под кодовым номером **F-10**, которая впервые была представлена в 1943 году. Для этой цели использовали 10 самолётов B-25D, убрав с них стрелковое вооружение, разместив дополнительные топливные баки в бомбовых отсеках и установив камеры в хвостовой и носовой частях фюзеляжа.



ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ Б-25

- **Экипаж:** 6 (два пилота, штурман, бортиженер, стрелок-радист, стрелок)
- **Длина:** 16,1 м
- **Размах крыла:** 20,6 м
- **Высота:** 4,8 м
- **Площадь крыла:** 57 м²
- **Масса пустого:** 9580 кг
- **Масса снаряженного:** 15200 кг
- **Максимальный взлетная масса :** 19000 кг
- **Двигатель:** 2× Wright R-2600 «Cyclone» по 1850 л. с. (1380 кВт)
КАЖДЫЙ
- **Максимальная скорость:** 442 км/ч
- **Крейсерская скорость:** 370 км/ч
- **Боевой радиус:** 2170 км
- **Перегоночная дальность:** 4300 км
- **Практический потолок:** 7600 м
- **Скороподъёмность:** 4 м/с
- **Нагрузка на крыло:** 270 кг/м²
- **Энерговооружённость:** 182 Вт/кг



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ