

Рубин Дмитрий школа №345 ТЕХНИКА ВОЙНЫ

2010



История создания самолета "Торнадо" в какой-то мере показательна для совместных разработок авиационной техники европейскими странами НАТО. Для нее характерны попытки собрать большую группу разработчиков, длительные споры по согласованию общих требований, острая конкурентная борьба с устранением опасных потенциальных конкурентов и, разумеется, большая пропагандистская шумиха в печати и других средствах массовой информации о "необходимости" наращивания мощи ВВС блока перед лицом "растущей советской военной угрозы"

К середине 60-х годов авиационная промышленность западноевропейских государств не без помощи Соединенных Штатов а основном оправилась от понесенных во второй мировой войне потерь, а с ФРГ и Италии натовские заправилы сняли многие ограничения в области военного производства.

Кроме того, эти страны получили возможность для создания современной технической базы в результате освоения лицензионного производства американских истребителей F-104 "Старфайтер".

Конечно же, не случайно, что фактическим инициатором разработки самолета "Торнадо" выступила в конце 1967 года ФРГ, предложившая проект NKF (Neue Kampf Flugzeug - новый боевой самолет).

После присоединения к программе Великобритании, Италии, Бельгии, Канады и Нидерландов этот проект получил обозначение MRCA-75 (Multi Role Combat Aircraft - многоцелевой боевой самолет). Однако к весне 1969 года Канада, Бельгия и Нидерланды от участия в разработке нового истребителя отказались, а оставшиеся три страны образовали консорциум "Панавиа", в который вошли английская фирма "Бритиш азроспейс", западногерманская "Мессершмитт - Бельков- Блом" и итальянская "Аэриталиа".

Не осталось в стороне и командование Североатлантического блока, объявив программу разработки этого самолета проектом НАТО и образовав для руководства ею специальную организацию - NAMMO (NATO MRCA Management and Production

Organisation) с исполнительным органом NAMMA (NATO MRCA Management Agency). Официальное название "Торнадо" истребителю было присвоено в

начале 70-х годов.

Назначение самолета. Судя по материалам зарубежной печати, "Торнадо" с самого начала его создания разрабатывался в качестве многоцелевого тактического истребителя для выполнения следующих типовых задач: непосредственная авиационная поддержка и изоляция района боевых действий, борьба с авиацией противника на земле и за господство в воздухе, перехват воздушных целей и обеспечение ПВО, нанесение ударов по наземным целям, ведение разведки

Вариант самолета, оптимизированный для действий по наземным и морским целям, условное обозначение IDS (Interdiction Strike), а вариант ПВО - ADV (Air IX-fence Variant). Первый вариант в военной авиации ФРГ и Италии известен под наименованием "Торнадо" (рис. 1), в Великобритании - "Торнадо-GR.1", а второй (в ВВС Великобритании) - "Торнадо-F.2" .

Первоначально истребитель предполагалось создать двухместным ("Панаавиа-200") и одноместным ("Панаавиа-100" - для Италии), однако в итоге появился только двухместный вариант.

Разработка самолета закончилась в 1972 году, для летных испытаний (начались в августе 1974-го) было построено девять опытных и шесть предсерийных образцов. Выпуск серийных машин ведется с 1979 года. Как отмечает иностранная пресса, все варианты самолета "Торнадо" имеют идентичную базовую конструкцию и различаются главным образом бортовым оборудованием

Конструкции

Истребитель "Торнадо" выполнен по нормальной аэродинамической схеме с высокорасположенным крылом изменяемой геометрии и боковыми двухмерными воздухозаборниками

Полумонокковый
цельнометаллический фюзеляж состоит
из трех секций (носовой, центральной и
хвостовой), основными его
конструкционными материалами
являются алюминиевые сплавы.

Каналы подвода воздуха к двигателям прямые, что обеспечивает минимальное искажение потока.

Отвод пограничного слоя осуществляется через щели на верхней поверхности воздухозаборников.

Воздушные тормоза расположены на верхней поверхности хвостовой секции фюзеляжа.



**С великой
победой!!!!**