



Высотный истребитель МиГ-3

К началу войны СССР требовался высотный истребитель, созданный в 1940 году в КБ Микояна и Гуревича. Новый истребитель МиГ-3 представлял собой низкоплан смешанной конструкции. Несмотря на значительный взлётный вес (3350 кг), скорость МиГ-3 у земли превышала 500 км/час, на высоте 7 тыс. м достигала 640 км/час. Это была тогда наивысшая в мире скорость, достигнутая на серийных самолётах. На высоте более 6 тыс. м он был по манёвренности лучше других истребителей. МиГ-3 был «тяжёлым» в управлении, маломанёвренным на малых и средних высотах. Именно поэтому сохранившиеся машины после прекращения их выпуска в декабре 1941 года применялись главным образом в ПВО, где, прежде всего, требовалось догонять на большой высоте немецкие бомбардировщики и самолеты-разведчики. К 1942 году уцелевшие МиГ-3 стали использовать как ночные истребители и разведчики, в частности при обороне Москвы. А всего с 1940 по 1941 год советская промышленность выпустила более 3,3 тысяч истребителей данной модели всех типов.



Истребитель И-16

И-16 (ЦКБ-12) «истребитель шестнадцатый» (в просторечии — «Ишак», «Ишачок») — советский одномоторный истребитель-моноплан 1930-х годов, созданный в Опытном конструкторском бюро советского авиаконструктора Николая Поликарпова. Один из первых в мире серийных истребителей-монопланов с убирающимся в полёте шасси, был на вооружении РККА с 1934 по 1942 гг. Всего было выпущено 10292 самолета . Старичок И-16 к началу Великой Отечественной войны состоял на вооружении советской авиации в качестве основного истребителя. Деревянный каркас, фанерная обшивка, слабое вооружение и малые размеры делали самолет неустойчивым в полете, что требовало большого внимания от летчика, так, как самолет реагировал на малейшее движение ручки. Этой крылатой машине тяжело было противостоять новейшим немецким «Мессершмиттам» и «Фокке-Вульфам», но именно И-16 известен как истребитель, на котором совершил свой великий подвиг советский летчик Иван Иванов.



ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ

1945



Истребитель Як-1

Максимальная скорость – 592 км/ч
Дальность полёта – 700 км
Практический потолок – 10 500 м
Вооружение – 20 мм пушка, 12,7 мм пулемёт
Экипаж – 1 человек

Истребитель Як-1

Разработку этого истребителя советские авиаконструкторы начали ещё в довоенные годы. Советскому воздушному флоту остро был необходим новый, быстрый и манёвренный истребитель, способный противостоять грозным немецким крылатым машинам. Таким самолетом стал первый истребитель КБ Яковлева Як-1. Тяжести первого периода войны выпали именно на судьбу этой модели. Як-1 вступил в бой с самого первого дня войны. В начале войны этот самолет был лучшим истребителем, которым располагала Красная армия. Самолет Як-1 приняли на вооружение СССР в 1940 году. За четыре года производства было построено почти 9 тысяч экземпляров истребителя и разработано несколько модификаций. Летчики очень любили этот истребитель. Самолет отличался неприхотливостью в обслуживании, простотой в управлении и высокими летно-техническими характеристиками, благодаря которым он без проблем противостоял немецким истребителям. Многие советские асы сражались с врагом на истребителях Як-1, и именно этот самолет выбрал французский истребительный авиационный полк "Нормандия-Неман".



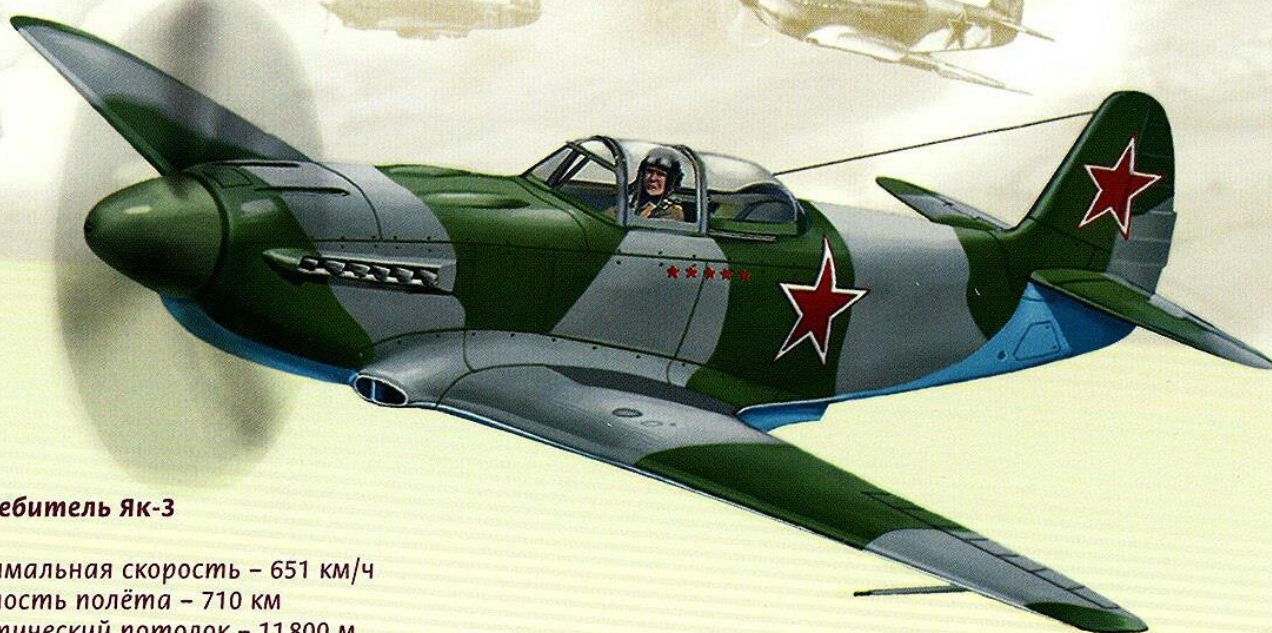
Истребитель Ла-5

Ла-5 — советский одномоторный истребитель, созданный ОКБ-21 под руководством С. А. Лавочкина в 1942 году в Горьком. Самолёт представлял собой одноместный моноплан цельнодеревянной конструкции с убирающимся шасси и закрытой кабиной. Легендарный «Лавочкин» стал настоящей рабочей лошадкой советской авиации: именно этот самолет пользовался наибольшей популярностью среди советских асов — самых результативных пилотов отечественной авиации. На Ла-5 сражались Иван Кожедуб, Николай Гулаев, Кирилл Евстигнеев — список можно продолжать очень долго! На этом самолете летал знаменитый Алексей Маресьев. Конструктивно этот истребитель был очень простым — например, в кабине не было ни одного гироскопического прибора, как, например, авиагоризонта или гироскопа. Но летные характеристики и ремонтпригодность оказались на должном уровне: его главным преимуществом перед самолетами Люфтваффе оказалась скорость. Наиболее широко Ла-5 применялся во время Курской битвы.



ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ

1945



Истребитель Як-3

Максимальная скорость – 651 км/ч
Дальность полёта – 710 км
Практический потолок – 11 800 м
Вооружение – 20 мм пушка, 12,7 мм пулемёт
Экипаж – 1 человек

Истребитель Як-3

Среди истребителей разных стран на фронтах Второй Мировой войны Як-3 был самым легким и маневренным. Немцы называли его "маленьким свирепым зверем". Самолет Як-3 был создан в 1943 году ОКБ Александра Сергеевича Яковлева на основе истребителя Як-1. Основной задачей Як-3 была борьба с истребителями противника, так как из-за ограниченного запаса топлива он имел продолжительность полета всего 40-45 минут и не подходил для сопровождения бомбардировщиков и штурмовиков. На фронте Як-3 не заменил другие советские истребители, обладавшие большей дальностью полета и более мощным вооружением, но прекрасно дополнил их. Зная об ограниченном запасе топлива Як-3, этот истребитель обычно использовали по вызову наземных постов наблюдения для усиления. Всего до 1947 года было выпущено 4848 истребителей Як-3 различных модификаций. Истребитель Як-3 вошел в историю советской авиации как самый скоростной серийный поршневого самолет и получил всеобщее признание как один из лучших истребителей Великой Отечественной войны.



ОРУЖИЕ ПОБЕДЫ

1945



Штурмовик Ил-2

Максимальная скорость – 391 км/ч

Дальность полёта – 765 км

Практический потолок – 6000 м

Вооружение – 2х23 мм пушки, 12,7 мм и 2х7,62 мм пулемёта

Боевая нагрузка – до 600 кг бомб,

4–8 реактивных снарядов

Экипаж – 2 человека

Штурмовик Ил-2

Военный самолет Ил-2 – самый известный и массовый боевой самолет времен Второй мировой войны. Он разрабатывался конструктором Сергеем Ильюшиным как противовес успешной немецкой модели штурмовиков Юнкерс. Советские заводы выпустили почти 40 тысяч машин этой модели. Немецкие солдаты называли его «бетонным танком» и «чумой», он внес свой важный вклад в победу над Германией. Это один из немногих самолетов, который встретил первые бои в составе регулярных частей и прошел всю войну до самого Берлина. Основным назначением самолетов Ил-2 была поддержка с воздуха сухопутных войск, он применялся для уничтожения живой силы и техники противника, так как умел на бреющем полете довольно точно сбрасывать большой боезапас. С самого начала боевых действий Ил-2 зарекомендовал себя как очень прочный и «выносливый» боевой самолет. Многим летчикам он спас жизнь, сохраняя летучесть при таких повреждениях, которые для любого другого самолета были, что называется, «несовместимыми с жизнью». Эти штурмовики

смогли отвоевать небо, внесли ощутимый вклад в разгром фашистских войск.



Пикирующий бомбардировщик Пе-2

Разработка пикирующего бомбардировщика Пе-2 была начата под руководством В.М. Петлякова в специальном КБ НКВД силами заключенных авиаконструкторов. Пе-2 стал самым массовым фронтовым пикирующим бомбардировщиком в СССР. В частях самолет называли «Пешка». Всего с 1940 по 1945 год было выпущено 11 427 данных машин. Данный самолет применялся в роли бомбардировщика, разведчика и даже истребителя. С осени 1941 года Пе-2 уже активно применялись на всех фронтах, а также в морской авиации Балтийского и Черноморского флотов. Во время контрнаступления под Москвой Пе-2 составляли примерно четверть от сосредоточенных для операции бомбардировщиков. Однако наносить удары с пикирования оказалось крайне сложной задачей и требовало от летчика большого мастерства: нужно было не попасть под разлет осколков от собственных бомб. В начале полетов командование старалось не рисковать. Внедрить тактику бомбардировки с пикирования в войска смог дважды Герой Советского Союза Иван Полбин. В

ходе Сталинградской битвы появилась «полбинская вертушка»: когда наклонное колесо из десятков пикировщиков наносило точечные удары по немцам. Самолеты Пе-2 применялись во всех крупных сражениях вплоть до конца войны.



Пикирующий бомбардировщик Ту-2

Знаменитый советский бомбардировщик Ту-2 — двухмоторный пикирующий бомбардировщик, разрабатывался под руководством А.Н. Туполева в тюремном конструкторском бюро НКВД. Проектирование машины началось на рубеже 1939/1940 гг. Фронтовые пилоты очень высоко оценили Ту-2. Они подчеркивали высокую эффективность самолетов, способных сбрасывать на цель бомбы большой массы, мощное оборонительное вооружение, легкость в пилотировании и высокие летные качества. Пилотировать Ту-2 было гораздо легче, чем Пе-2. Самолет без труда мог лететь только на одном двигателе. Показал самолет и достаточно выдающуюся скорость, до 547 км/ч. Потолок машины составлял 9 500 метров при бомбовой нагрузке в 1 тонну, в перегруз же самолет мог взять на борт до 3 тонн бомб. С этим фронтовым бомбардировщиком связано немало славных страниц советских ВВС. Именно этот самолет являлся основным фронтовым бомбардировщиком на

заключительном этапе Великой Отечественной войны. Полки Ту-2 участвовали в налетах на немецкие позиции при освобождении Белоруссии летом 1944 года. Советские «тушки» буквально висели у немцев над головой при штурме Кенигсберга и взятии Берлина.



Истребитель И-153 «Чайка»

К началу Великой Отечественной войны «Чайка» была уже устаревшим самолетом: она не могла на равных бороться с основным истребителем фашистской Германии Вф-109Е. Кроме того, истребителям И-153 пришлось вести бои в условиях господства немецкой авиации в воздухе. Проявляя чудеса боевого мастерства, мужество и самоотверженность, умело используя маневренные качества И-153 и его оружие, особенно реактивные снаряды, советские летчики нередко одерживали победы даже над численно превосходящим противником. Хорошие пилотажные качества позволяли эффективно использовать И-153 как ночной истребитель для прикрытия промышленных объектов и населенных пунктов от ночных налетов немецких бомбардировщиков. Самолеты И-16 и И-153 применяли своеобразную тактику, получившую название «пчелиный рой», которая заключалась в том, что во

время боя эти истребители держались вместе, энергично маневрируя (главным образом разворотами). Самолеты становились малоуязвимыми для противника, так как с любой стороны неприятель встречал ответный огонь нескольких самолетов. Истребители И-153 участвовали в боевых действиях до середины 1943 года. После этого «Чайки» были переданы в запасные полки и летные училища для подготовки молодых пилотов.



Бомбардировщик По-2 (У-2)

Многоцелевой биплан У-2 (По-2) разрабатывался под руководством Н.Н. Поликарпова в 1928 году как самолет начальной подготовки летчиков. Однако во время Великой Отечественной войны самолет получил новое применение — он был модернизирован под легкий ночной бомбардировщик. Самолет был надежным, легким и послушным в управлении. У-2 мог совершать взлет и посадку на самых малых аэродромах и даже на неподготовленных площадках. В ходе боевых действий даже разработали специальную тактику подавления ПВО. Один самолет вызывал на себя огонь зениток и активно маневрировал, другой самолет прицельно бомбил зенитчиков, таким образом повышалась вероятность

успешного поражения целей основной группой бомбардировщиков. Самолет проявил высокую точность в бомбометании, а в темноте поразить его было сложно. Помогала и низкая скорость По-2: скоростные истребители не могли лететь с такой равной им скоростью. Немцы называли самолет "кофемолка" или "швейная машинка" из-за его мотора. Свое второе название - По-2 - самолет приобрел после смерти Н.Н. Поликарпова в 1944 в честь своего создателя. Всего выпустили больше 33 тысяч самолетов (1928 - 1954 гг.).



Бомбардировщик Ил-4

Ил-4 - это двухмоторный дальний бомбардировщик, спроектированный ОКБ-240 под руководством С. В. Ильюшина. Был дальнейшим развитием бомбардировщика ДБ-3. Наименование Ил-4 самолет получил в марте 1942 года. Всего их было выпущено 5265 штук. Ил-4 является одним из самых известных самолетов Второй мировой войны, который принимал участие во всех важнейших операциях на советско-германском фронте. Наиболее значимым достижением данных машин были бомбардировки Берлина. Помимо выполнения дальних рейдов в тыл противника, летчики на Ил-4 вели ночную охоту за немецкими воинскими эшелонами, уничтожая боевую технику и солдат противника, создавая точечными бомбовыми ударами заторы на

железнодорожных коммуникациях противника. Эффективно использовался данный самолет и для ударов по немецким аэродромам. Экипажи советских бомбардировщиков выслеживали немецкие самолеты, которые возвращались с боевых заданий и в момент совершения ими посадки, когда пилоты люфтваффе на короткое время включали посадочные фары, наносили по стоянкам самолетов бомбовые удары. Ил-4 внес существенный вклад в Великую Победу.