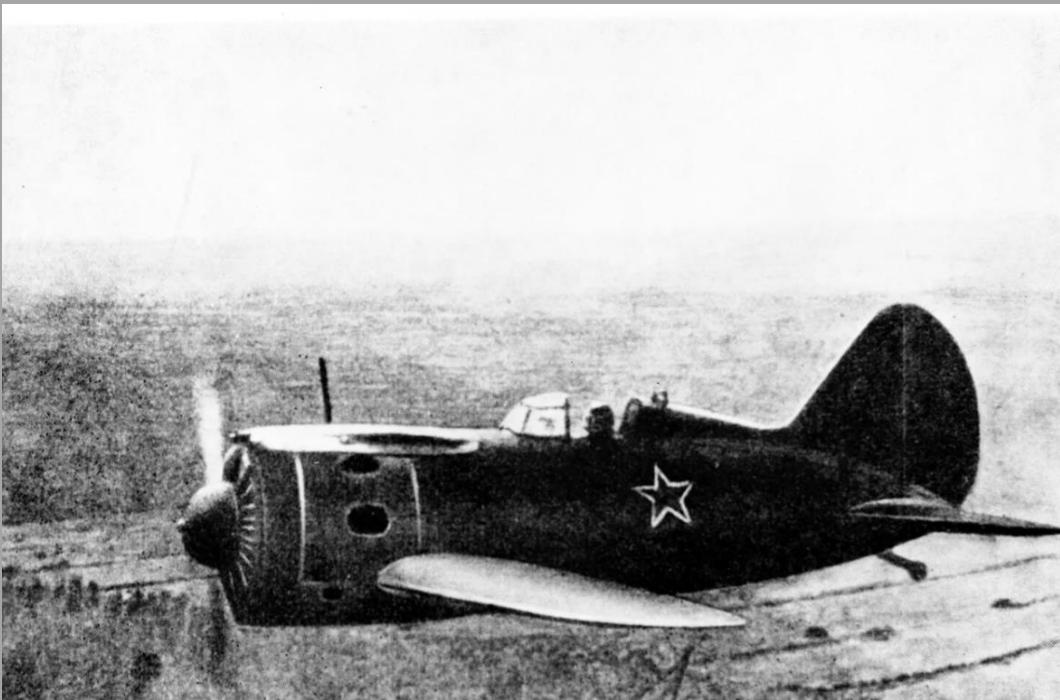


Ж е л е з н ы е п т и ц ы п о б е д ы



Победу в Великой Отечественной войне нашей стране добыли и замечательные самолеты, которыми управляли отважные летчики, не жалевшие своих жизней в воздушных схватках с асами Люфтваффе. Советские конструкторы и инженеры смогли обеспечить ВВС Красной Армии парком самолетов, отвечающих жестким требованиям военного времени. А рабочим в тылу удалось развернуть масштабное производство различных боевых машин, которые вернули Красной Армии превосходство в воздухе.

Истребители



I-16

В конфликтах, которые разворачивались в тридцатые годы XX века, основными боевыми самолетами в СССР были разработанные в КБ Поликарпова И-15. В 1934 в эксплуатацию поступила новая модель - И-16, прозванная советскими летчиками "ишачок". В испытаниях истребителя участвовал Валерий Чкалов.

Самолет стал одним из самых распространенных в годы войны - всего было выпущено более десяти тысяч И-16. С эксплуатации его сняли только в 1944 году. Самолет считался сложным в управлении из-за задней центровки и малых размеров, но демонстрировал исключительные для того времени скоростные качества. Тем не менее, к моменту начала войны "ишачок" уступал более современным немецким моделям.



Ла-7

Ла-7 поступил на фронт только в 1944 году, полностью вытеснив более раннюю модель Ла-5. При этом самолеты, разработанные под руководством Семёна Лавочкина, активно использовались советской авиацией в годы войны.

Ла ГГ-3, который поступил на вооружение перед началом Великой Отечественной имел ряд недостатков. Двигатель был недостаточно мощным, а применение плохо изученной дельтадревесины значительно утяжеляло самолет. При этом модель обладала хорошей выживаемостью. Замена мотора, которую произвели на Ла-5, который поступил на вооружение вместо Ла ГГ-3 в 1942 году, позволила устранить имеющиеся недостатки.

Однако наиболее удачной моделью, произведенной под руководством Лавочкина во время войны, считается Ла-7. Это один из лучших истребителей своего времени. Он сумел сохранить маневренность и живучесть предыдущих моделей, но улучшенная аэродинамика позволяла ему развивать большую скорость. Всего до конца Второй мировой было выпущено более 5700 таких истребителей. На Ла-7 летали легендарные советские пилоты Иван Кожедуб и Алексей Маресьев.



Як-9

Самым массовым советским истребителем Великой Отечественной войны стал Як-9. Его производство началось в 1942 году и до 1948 года было произведено около 17 тысяч таких машин. На вооружении он состоял до 1950 года.

Истребитель считался очень удобным в управлении, что и вызвало такую его популярность.

При этом самолет мог дать достойный отпор машинам люфтваффе. Его главным противником считался Мессершмитт Bf-109. Одним из главных достоинств советского истребителя была способность модифицироваться для выполнения поставленных боевых задач.

Штурмовики



Ил-2

"Летающий танк", "бетонный самолет", "черная смерть" — все это прозвища Ил-2, самого массового боевого самолета в истории. За годы войны было произведено 36183 самолета.

Изначально модель планировалось сделать двухместной, но в таком варианте бронированный самолет был

очень тяжелым и медленным. В условиях конкуренции с другими КБ Ильюшин принял решение создать одноместную модификацию, которая позволяла сэкономить на броне для второго стрелка, и за счет этого приобретала в скорости. Позднее была выпущена двухместная модель с местом для бортового стрелка, однако оно было плохо защищено броней. Устранить этот недостаток удалось только в более поздней модели - Ил-10.

При этом потери Ил-2 были достаточно высокими: одноместные модели было плохо защищены от атак истребителей противника. Но даже размещение бортового стрелка не проблемы выживаемости штурмовиков. Поскольку они активно использовались для поражения наземных целей, им приходилось долгое время проводить под огнем зенитной артиллерии вермахта.

Бомбардировщики



У-2

У-2 был одним из самых старых самолетов, использовавшихся во время Второй мировой. Изначально он создавался как учебный самолет, но в годы войны его активно использовали для решения боевых задач. В 1943 году на фронте действовало около 70 авиаполков, оснащенных У-2. За все время производства было выпущено около 33 тысяч самолетов.

Самолет использовался преимущественно для ночных бомбардировок. Это было обусловлено тем, что летать У-2 мог достаточно низко, а при приближении к цели приглушал мотор и становился почти незаметным. Днем же такой самолет мог стать легкой

добывчей для истребителей противника и зенитчиков.

Именно У-2 стоял на вооружении у 46-го гвардейского бомбардировочного полнотью состоявшего из женщин. За этими летчицами закрепилось данное немцами прозвище "ночные ведьмы".



Пе-2

Разработка самого массового пикирующего бомбардировщика СССР началась перед войной. Всего было выпущено более 11 тысяч таких самолетов. Модель применялась до окончания Второй мировой.

Помимо непосредственных задач бомбардировщика, самолет также применялся для разведки. При этом наличие хорошего оборонительного вооружения делало его трудной целью для вражеских истребителей, хотя сам самолет особой живучестью не отличался.