

1941 - 1945

Конструкторы оружия Победы Авиация



2018 год



1941 - 1945

Тема посвящена ученым и конструкторам, внесшим свой вклад в победу над немецко-фашистскими захватчиками. Их активное участие в решении оборонных задач позволило в ходе войны постоянно совершенствовать и поставлять современную авиационную технику и вооружение в армию, добиться перелома общей стратегической ситуации на фронтах и окончательно разгромить врага.



Ильюшин Сергей Владдимирович (1894-1977гг.)

Родился 18 (31) марта 1894 года в деревне Дилялево Вологодской губернии (ныне в составе Вологодского района Вологодской области) в семье крестьянина.

Выдающийся советский авиаконструктор, разработчик самого массового боевого самолёта в истории — штурмовика Ил-2. Трижды Герой Социалистического Труда (1941, 1957, 1974). Единственный лауреат семи Сталинских премий, генерал-полковник инженерно-технической службы (1967; с 1971 года — генерал-полковник-инженер), академик АН СССР (1968).

Самолетов конструкции С.В. Ильюшина за годы войны выпустили более чем разработанных любыми другими нашими КБ. Генеральный конструктор самолетов Ил-2 и Ил-4. Экипажи самолетов Ил-4 составляли основу дальней авиации — Авиации дальнего действия всю войну; на них бомбили как дальние стратегические цели врага, так и его фронтовой тыл. Появление в 1941 г. бронированных штурмовиков Ил-2 явилось полной неожиданностью для противника. Несмотря на тактические недостатки и большие собственные потери, они наносили ему серьезный урон, оказывали на врагов деморализующее действие, с большим успехом громили танковые и моторизованные колонны немцев. Ил-2 постоянно совершенствовались и принимали участие во всех сражениях Великой Отечественной, составляя в 1943 — 1945 гг. от 30 до 35% парка наших ВВС.



Ил-2 Штурмовик

Принимал участие в боях на всех театрах военных действий Великой Отечественной Войны, а также в войне с Японией.

Самый массовый самолёт ВОВ, всего было выпущено 36163 самолёта.





«Оружие победы» Ил-2 атакует...

Немецкие пилоты за способность переносить повреждения называли его «Бетонный самолёт». У наземных войск вермахта самолёт пользовался дурной репутацией и заслужил несколько нелицеприятных прозвищ, таких как «мясник», «мясорубка».



Ил-4 (ДБ-3Ф)

Дальний бомбардировщик относится к числу известнейших советских самолетов Второй Мировой войны. Наиболее известным достижением этих самолетов были бомбардировки Берлина в начале Великой Отечественной войны.



Петляков Владимир Михайлович (1891—1942) Родился 27 июня 1891 г. в селе Самбек близ города Таганрога в семье чиновника. Советский авиаконструктор. Лауреат Сталинской премии первой степени (1941).

Создатель самого массового советского двухмоторного бомбардировщика Пе-2. Находясь в заключении, получил задание возглавить постройку скоростного высотного двухмоторного истребителя, оснащенного турбокомпрессорами. Однако когда самолет «100» был готов, Петлякову было предписано

срочно переделать его в пикирующий бомбардировщик. Всего 45 дней выделили коллективу на переработку конструкции. После выполнения и этого задания, успешных испытаний, самолет под обозначением Пе-2 запустили в серийное производство на двух авиазаводах, конструктора В.М. Петлякова и его единомышленников освободили из тюрьмы.

Количество самолетов новых типов постепенно возрастало. Так, если к началу вражеского наступления на столицу в октябре 1941 г. на всех фронтах действовали 95 Пе-2 (19% всей фронтовой бомбардировочной авиации), то к 5 декабря, когда началось контрнаступление под Москвой, имелось уже 172 Пе-2 (или 29%). Этими самолетами были полностью укомплектованы три первых бомбардировочных авиакорпуса Резерва Ставки, применявшиеся во втором и третьем периодах войны на направлениях главных ударов.

Погиб 12 января 1942 г. в авиакатастрофе при перелете из Казани в Москву.

Пе-2 стал самым массовым фронтовым пикирующим бомбардировщиком, который когда-либо производился в СССР. Всего с 1940 по 1945 год было выпущено 11 427 данных машин.



Пе-8 (другие обозначения ТБ-7 и АНТ-42)

Советский четырёхмоторный тяжёлый бомбардировщик дальнего действия. Использовался в основном для стратегических бомбардировок тылов противника (в частности, Пе-8 бомбили Берлин и Кёнигсберг).





Яковлев Александр Сергеевич (1906–1989гг.).

Родился 19 марта (1апреля) 1906 года в Москве, в семье служащего.

Авиаконструктор. Генерал-полковник-инженер. Дважды Герой Социалистического труда, Генеральный конструктор с 1956 года.

Всего ОКБ создало свыше 200 типов и модификаций летательных аппаратов, в том числе более 100 серийных:

- лёгкие самолеты различного назначения: спортивные, многоцелевые, в том числе реактивные;
- истребители Великой Отечественной войны;
- первые советские реактивные истребители и перехватчики десантные планеры и вертолёты, в том числе самый большой в мире в 1950-е вертолёт Як-24;
- семейство сверхзвуковых самолетов, включающее первые советские сверхзвуковые бомбардировщики, разведчики и перехватчики
- первые в СССР самолёты короткого и вертикального взлёта и посадки, включая сверхзвуковой, не имеющий аналогов;
- реактивные пассажирские самолёты;
- беспилотные летательные аппараты.

За 70 лет построено 70 000 самолётов «Як». Во время Великой Отечественной войны для фронта было построено 40 000 самолётов «Як». На самолётах КБ Яковлева установлено 74 мировых рекорда.

Организованная в Июле 1943 года, группа «Меч» собрала лучших пилотов соединения. Этим и объяснялась высочайшая результативность, с которой летчики группы проводили воздушные бои, неважно - одиночные или групповые. В составе необычного подразделения асов поначалу было 16 истребителей Як-1. В Июне 1944 года 150-й ГвИАП, одним из первых в советских ВВС, перевооружил на новые Як-3.



Як-3 группы «Меч»

**Пилот - С.В.Носов (17 побед) 150-й ГИАП, 13-я ИАД
Самолеты группы 'Меч' имели характерную отличительную окраску - кок винта и передняя часть фюзеляжа до кабины летчика были красного цвета.**



Як-3 полк Нормандия-Неман

После окончания войны 41 боевой самолет-истребитель Як-3, на которых воевали французские летчики полка Нормандия-Неман, был передан Франции. 20 июня 1945 года французские летчики на этих самолетах вернулись на Родину

Як-1 командира 2-й эскадрильи 296-го ИАП
капитана Б.Н. Ерёмина. Март 1942 года.



Самолеты Як были одними из основных истребителей Великой Отечественной войны, являлись самыми многочисленными в Военно-Воздушных Силах Советского Союза. Выпускались сериями: Як-1 - 8721 машина, Як-7 - 6399, Як-9 - 16 769, Як-3 - 4848. Всего было выпущено 36737 экземпляров истребителей Яковлева

Як-7А



Як-9





Лавочкин Семен Алексеевич (Шлёма Айзикович Магазинер) (1900–1960гг.).

Родился 20 августа (11 сентября) 1900 года в Смоленске (в некоторых документах указывается - местечко Петровичи Рославльского уезда Смоленской губернии). Сын учителя гимназии.

Авиаконструктор. Генерал-майор инженерно-авиационной службы. Дважды Герой Социалистического труда, Генеральный конструктор с 1956 года.

Под его руководством были созданы самолёты-истребители "ЛаГГ-3" (совместно с М.И. Гудковым и В.П.Горбуновым).

. "Ла-5", "Ла-7" и ряд их модификаций, имевшие высокие боевые качества и сыгравшие большую роль в годы Великой Отечественной войны 1941-1945. На истребителях конструкции Лавочкина трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб сбил 62 фашистских самолёта. Работы Лавочкина в послевоенный период посвящены развитию реактивной авиационной техники: созданный им самолёт впервые в СССР достиг в полёте скорости звука. Под руководством Лавочкина создан ряд образцов ракетной техники Награждён 3 орденами Ленина, орденом Красного Знамени, орденами Кутузова 1-й и 2-й степеней, а также медалями.



Ла-5
1942г.



Ла-5Ф 1943г.



Ла-5ФН
1943г.



Ла-7 1944г.



Ла-7 Ивана
Кожедуба

Истребители, ставшие одной из самых удачных разработок конструкторского бюро Лавочкина.

Самолеты имели очень простую конструкцию, которая при этом отличалась удивительной надежностью. Крепкие Ла оставались в строю даже после нескольких прямых попаданий. Двигатель его суперсовременным не был, но зато характеризовался мощностью. А система воздушного охлаждения делала его гораздо менее уязвимым, чем моторы с жидким охлаждением, широко распространенные в то время.

Самолеты Ла показали себя послушной, динамичной, маневренной и скоростной машиной. Советские летчики любили его, а враги панически боялись.

Модель Ла-5 стала первой из отечественных самолетов периода ВОВ, которая не уступала немецким коршунам и могла вести с ними бой на равных. Именно на Ла-5 совершил свои подвиги Алексей Мересьев. Также за штурвалом Ла-7 сидел Иван Кожедуб.



Гудков Михаил Иванович (1904-1983гг.).

Родился в семье рабочего 8 (21) декабря 1904 года в г. Баку, Советский авиаконструктор и организатор авиапромышленности, один из руководителей конструкторского коллектива по созданию истребителя ЛаГГ-3, главный конструктор по самолётостроению (1939-1943), начальник опытно-конструкторских бюро и главный конструктор ряда крупных предприятий авиационной промышленности СССР, лауреат Сталинской премии 1 степени (1941г.)



Горбунов Владимир Петрович (1903-1945гг.)

Родился в с.Спас-Журавна, Каширского уезда, Тульской губернии (ныне с.Журавна, Зарайский района, Московской обл.) в семье крестьянина.

Горбунов являлся инициатором создания скоростного истребителя из дельта-древесины.

Под руководством Горбунова созданы скоростные истребители ЛаГГ-1, затем ЛаГГ-3. СКБ-31 под руководством В. П. Горбунова разработало новые для 40-х годов, особые «мягкие» бензобаки для самолёта, конструкция которых используется авиастроителями и по настоящее время. Лауреат Сталинской премии 1 степени (1940г.)



ЛаГГ-1



ЛаГГ-3 на лыжном шасси, на котором летал Герой Советского Союза Сергей Горелов

ЛаГГ-3 1-й серии из 44-го ИАП. Ленинградский фронт, осень 1941 г.



ЛаГГ-3 4-й серии одного из истребительных авиаполков, Южный фронт. Машина несет два тактических номера.



ЛаГГ-3 29-й серии, Южный фронт. Необычно написано тактическое номера перед фюзеляжной звездой.



ЛаГГ-3 29-й серии со звездой «кремлевского» типа на фюзеляже.



ЛаГГ-3 29-й серии с нестандартным трехзначным номером на фюзеляже и вторым номером на руле направления.



Артем Иванович (Ануш Ованесович) Микоян (1905-1970гг.). Родился 23 июля (по старому стилю 5 августа) 1905 года в маленьком горном селении Санаин, Тифлисской губернии, Российской империи и был пятым (младшим) ребенком в семье.

Выдающийся советский авиаконструктор, генерал-полковник инженерно-технической службы, глава ОКБ-155. Академик АН СССР (1968 г.), дважды Герой Социалистического Труда, шестикратный лауреат Сталинской премии, лауреат Ленинской премии (1962 г.).

В 1940 под его руководством (совместно с М.И. Гуревичем) были созданы истребитель МиГ-1 и его модификация МиГ-3. С 1940 главный конструктор завода №1. В 1940-41 МиГ-3 строился большой серией и участвовал в боевых действиях в начальный период Великой Отечественной войны. С 1942 Микоян - директор и главный конструктор вновь созданного опытного завода. В 1941 - 45 под руководством Микояна создан ряд истребителей с высокими лётно-техническими характеристиками в том числе И-250 с комбинированной силовой установкой.

Микоян - один из пионеров реактивной авиации в СССР. После войны Микоян разрабатывал скоростные и сверхзвуковые фронтовые реактивные самолёты, многие из которых изготовлялись большими сериями и длительное время находились на вооружении ВВС.



Гуревич Михаил Иосифович (1893 - 1976гг.)

Родился 31 декабря 1892 (12 января 1893) года в деревне Рубанщина ныне Суджанского района Курской области в семье рабочего. Советский авиаконструктор, заместитель главного конструктора конструкторского бюро А.И.Микояна.

Занимался модернизацией самолёта-истребителя И-153, в короткие сроки с А.И. Микояном разработал высотный истребитель, получивший название МиГ-1, от аббревиатуры от «Микоян и Гуревич». В январе 1941 года начался серийный выпуск самолёта, ставшего одним из основных истребителей первого периода Великой Отечественной войны.

МиГ-3 по своим скоростным и боевым характеристикам в то время превзошёл зарубежные аналоги, и к началу войны в строю МиГов было значительно больше, чем ЛаГГ-3 и Як-1. На фронтах МиГ-3 применялся в 1941-1943 годах и как высотный ночной истребитель в системе ПВО. Именно на МиГ-3 одержал свою первую победу А.И.Покрышкин.

МиГ-1 (И-200)



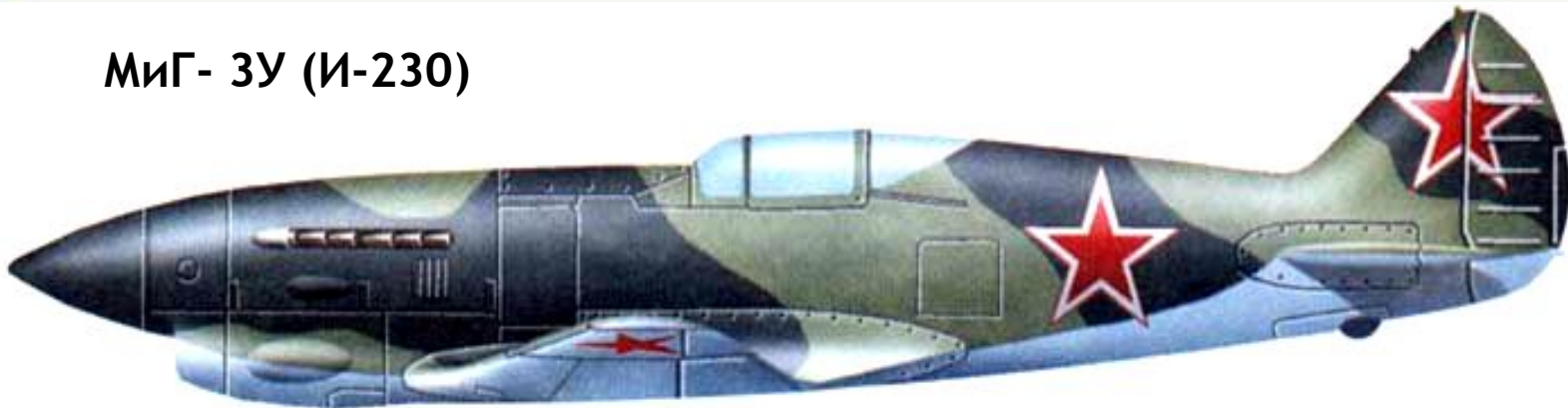
МиГ-3 из состава 122-го ИАП, на котором лейтенант В. В. Рыбалко летал весной 1942 года в период боёв на Западном фронте.



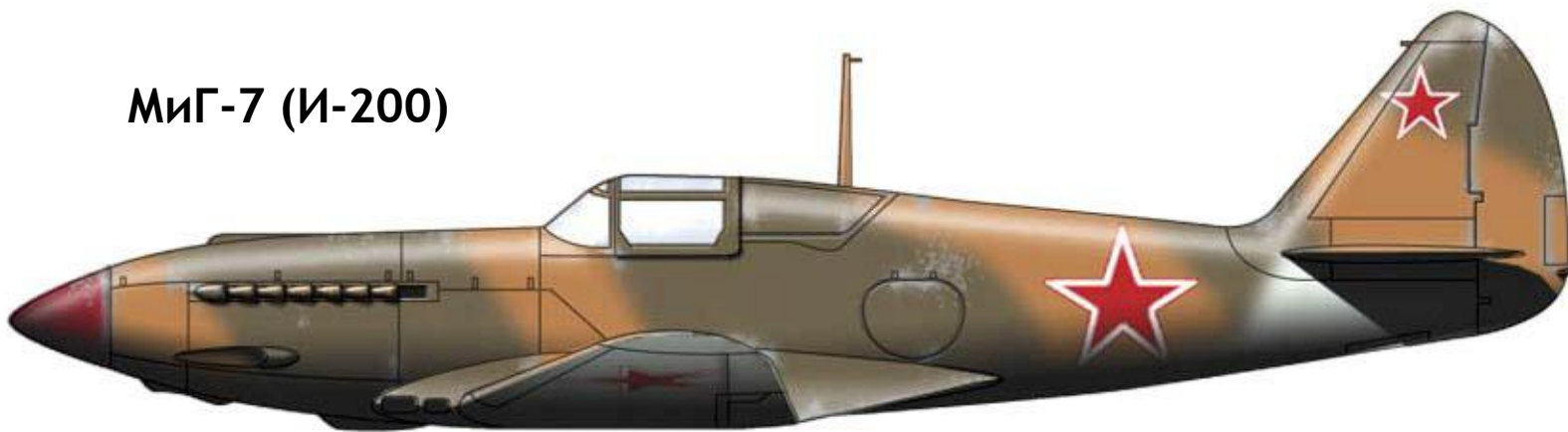
Рисунок М. Ю. Бькова.

МиГ-3 проектировался для боевых действий на высоте, где он очень хорош. Старшему лейтенанту А. И. Покрышкину самолёт нравился (в первом же бою сбил на нем противника, он его сравнивал с норовистым конём). Имея один из самых высоких официальных результатов по числу воздушных побед, Покрышкин был автором, проводником и носителем новых тактических построений и приёмов воздушного боя, несгибаемым борцом с рутинной, образцом бойца - искусного, яростного и благородного. «Ахтунг! Ахтунг! Покрышкин в воздухе!» - эта фраза была не только находкой советской пропаганды: начиная уже с весны 1943 г. немецкие посты оповещения, используя агентуру, настоятельно предупреждали - знаменитый русский ас в воздухе.

МиГ-3У (И-230)



МиГ-7 (И-200)



МиГ-9м-82 (И-210)





Поликарпов Николай Николаевич (1892—1944гг.) Родился 26 июня (8 июля) 1892 г. в Георгиевской слободе ныне Ливенского района Орловской области, в семье сельского священника.

В 1928 г. был разработан уникальный самолет У-2 (По-2). Самолет оказался дешевым в производстве, простым в эксплуатации и легким в управлении. У-2 использовали для перевозки почты, больных и аэрофотосъемок, в сельском и лесном хозяйстве.

На У-2 летали и во время войны почти до победы и в различных модификациях выпускали до 1953 г.

В 1931 г. Поликарпов был назначен руководителем 2-й бригады (истребителей) в составе ЦКБ С. В. Ильюшина. В 1933—1938 гг. он возглавил разработку истребителей И-1, И-15, И-16 и И-153 «Чайка».

Истребитель И-16 был самым скоростным и новаторским для своего времени. Это первый отечественный скоростной моноплан с убирающимися шасси и винтом изменяемого шага.

Конструктор был доктором технических наук. Награжден двумя орденами Ленина и орденом Красной Звезды, удостоен Государственной премии СССР.



В годы ВОВ У-2 и его модификации производились на заводе № 387, эвакуированном в Казань, а также на заводах: 464 г.Долгопрудный, № 471 (г. Шумерля), № 494 (г. Козловка). В Москве на авиазаводе № 51 строились модифицированные самолёты У-2: на поплавках, и также специальные — для ведения радиопередач с воздуха.

После смерти Н. Н. Поликарпова в 1944 году, самолёт в честь его создателя переименовали в По-2. У-2 строился серийно до 1953 года, было построено 33 000 машин.



И-15 Республиканских ВВС во время Гражданской войны в Испании



И-16 принимали участие в Великой Отечественной войне с самых первых ее часов. Этот истребитель добыл первую воздушную победу для советских ВВС в этой войне: 22 июня в 3.30 в небе над Брестом был уничтожен немецкий Vf.109.



Истребитель И-153 «Чайка» принимал активное участие во множестве военных конфликтах тридцатых годов XX века. Эти машины сыграли неоценимую роль в отражении гитлеровской агрессии в самый тяжелый период Великой Отечественной войны. Конструкция И-153 была доведена до совершенства, и этот самолет по праву считается самым удачным истребителем-бипланом в мире. Однако создан он был в тот период, когда время бипланов подошло к концу.



Туполев Андрей Николаевич (1888–1972гг.)

Родился 29 октября 1888-го года в многодетной семье в деревне Пустомазово, расположенной на территории современной Калининской области

Советский учёный и авиаконструктор, генерал-полковник-инженер, доктор технических наук. Академик АН СССР. Герой Труда. Трижды Герой Социалистического Труда. Генеральный конструктор с 1956 года

- Под руководством инженера сделаны проекты более чем ста типов самолетов
- На самолетах конструктора было установлено около восьмидесяти выдающихся рекордов, сделано три десятка нестандартных перелетов
- Был автором многих новых инженерных проектов, таких как аэродинамические трубы и гидроканалы
- Награжден множеством советских городов и медалей
- Почетный член престижных авиационных обществ Великобритании и США
- Награжден восемью орденами Ленина

Туполев воспитал плеяду видных авиационных конструкторов и учёных, возглавивших самолётные ОКБ. В их числе В. М. Петляков, П. О. Сухой, В. М. Мясищев, А. И. Путилов, В. А. Чижевский, А. А. Архангельский, М. Л. Миль, А. П. Голубков, И. Ф. Незваль, А. А. Туполев.



За время серийного производства было создано несколько модификаций Ту-2, по своим характеристикам этот самолет можно назвать одним из лучших фронтовых бомбардировщиков своего времени. Всего советская промышленность выпустила 2527 самолетов Ту-2, из них около 800 было изготовлено во время войны.

Использованные источники

<http://ru.wikipedia.org>

<http://gym6.narod.ru/1/63/index.htm>

http://chaltlib.ru/articles/resurs/jubilei_goda/65_let_pobed/nagrady_velikojj_otechestvennoj_vojny/