



# Тяжёлый истребитель

По 3



1. [Технические характеристики](#)
2. [Создание самолета](#)
3. [Историческая справка](#)

□ Рогов Алексей Георгиевич – Герой Советского Союза



# Тяжёлый истребитель

## Технические характеристики



- Максимальная скорость: 535 км/ч
- Масса: 5730 кг
- Длина: 12,67 м
- Дальность полета: 2150 км
- Первый полет: август 1941 г.
- Тип двигателя: М-105Р
- Мощность двигателя : 100 л.с.

**Пе-3** - тяжелый двухмоторный истребитель, цельнометаллический **моноплан**, созданный под руководством [В. М. Петлякова](#). Пе-3 использовались для патрулирования над охраняемыми объектами. Первое успешное боевое крещение получили экипажи Пе-3 95 полка при сопровождении транспортных самолётов, перевозивших английскую делегацию из Вологды в Москву. Несколько машин пережили войну и эксплуатировались до 1946 года, а последние Пе-3 дожили до начала 50-х годов.

Назад (Пе-3)



# Тяжёлый истребитель

## Пе-3 Создание самолета



Владимир Михайлович  
Петляков

С началом войны надобности в двухмоторных высотных истребителях поначалу не возникало. Однако периодически возникала необходимость сопровождения или истребительного прикрытия на большом удалении от аэродрома базирования, и для этих задач привлекали бомбардировщики Пе-2.

Уже 2 августа 1941 года **Петлякову** была поставлена задача — в четырёхдневный срок на базе серийного Пе-2 разработать истребитель.

С самолёта сняли бомбодержатели, а в бомбоотсеке установили дополнительный топливный бак на 250 л, бомбы вешались только на наружную подвеску и в дополнительные отсеки гондол шасси. Убрали место стрелка, зашили верхний люк и установили ещё два бака на 225 литров. Нижний люк кабины стрелка оставили. Вооружение усилили вторым пулемётом БК и неподвижным ШКАС в хвостовом коке. Демонтировали тормозные решётки, автомат пикирования, радиополукомпас РПК-2, самолёт стал двухместным.

[Назад \(Пе-3\)](#)

[Далее](#)



# Тяжёлый истребитель

## Пе-3 Историческая справка

На испытания самолет Второй мировой войны Пе-3 поступил 7 августа 1941 года. В целом, за исключением максимальной скорости и некоторых маневренных характеристик, тяжелый истребитель Пе-3 удовлетворил заказчика и уже 14 августа было принято решение начать серийное производство Пе-3 на заводе № 39.

В процессе изготовления самолета Пе-3 планировалось усилить вооружение, сменить рацию, усилить броню и внести ряд других изменений. Все доработки проводились в несколько этапов на протяжении всего серийного производства самолета Пе-3.



Назад (Пе-3)

Далее

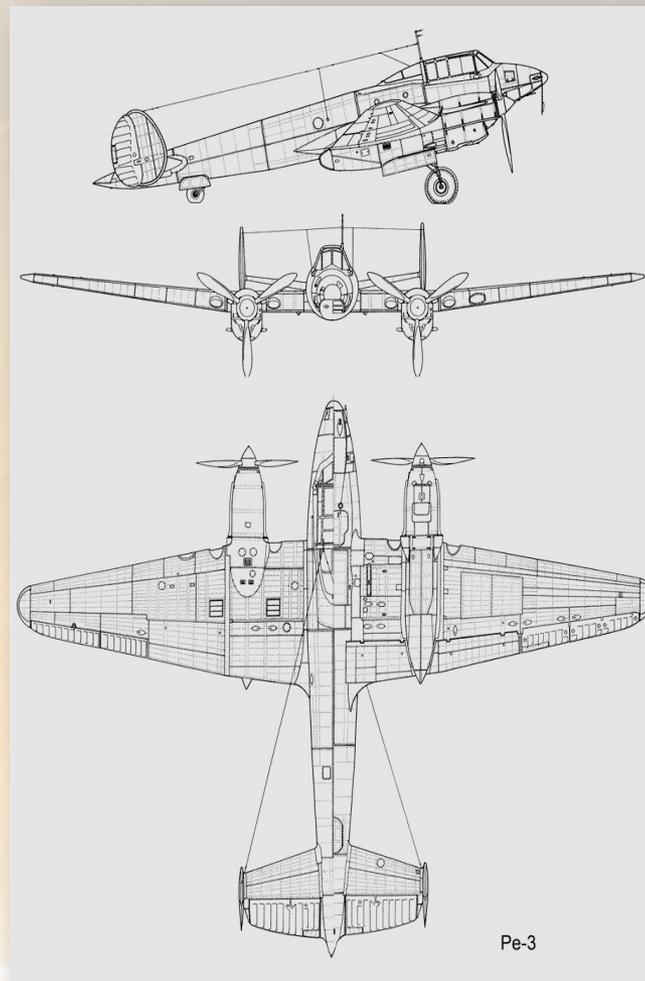


# Тяжёлый истребитель

Активная **Пе-3** эксплуатация выявила **недостатки** самолёта, в первую очередь — слабое вооружение. В октябре-ноябре 1941 года самолёт экстренно дорабатывался силами заводских бригад, ПАРМ и л/с полков — в носовой части смонтировали неподвижную установку с пушкой ШВАК, второй БК переместили на правый борт, на место ШКАСа. Для обороны кормы установили у штурмана шкворневую установку ФТ с пулемётом УБТ.

В хвостовой части фюзеляжа установили гранатомёт ДАГ-10 с десятью гранатами АГ-2. На часть машин установили ракетное вооружение — реактивные снаряды РС-32 или РС-132.

В **Назад (Пе-3)** построили 196 Пе-3.



Пе-3

**Далее**



# Тяжёлый истребитель

## Пе-3



В период битвы под Москвой *полк*, вооруженный преимущественно Пе-3, использовался для нанесения бомбовых ударов и разведки. Он выполнил 365 самолето - вылетов и сбросил на врага 218 тонн бомб.

15 декабря 1941 г. полк был преобразован из скоростного бомбардировочного в авиационный полк разведчиков Главного Командования Красной Армии.

Экипажи проходили переучивание, не выходя из боев. Теперь они стали глазами **Ставки Верховного Главнокомандования** и вели стратегическую разведку на широком фронте от предгорьев Кавказа до Капинина.

Назад (Пе-3)

Далее



# Тяжёлый истребитель Пе-3

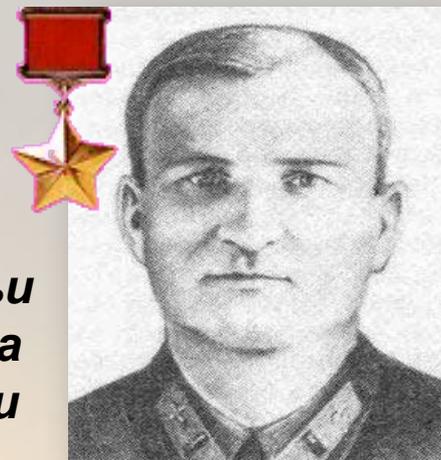


Самолеты полка регулярно появлялись над крупнейшими немецкими **аэродромами Сеща, Олсуфьево, Брянск и Орел**, отслеживали движение железнодорожных эшелонов в глубине оккупированной территории. В период подготовки операции на окружение 6-й немецкой армии в **районе Сталинграда** полк участвовал в фотографировании оборонительных позиций немецких, румынских и итальянских войск, в результате чего была разработана единая фотокарта всего района, предназначенная для высшего военного руководства.

Назад (Пе-3)



# Рогов Алексей



**Герой Советского Союза, командир эскадрильи 40-го бомбардировочного авиационного полка 4-й бомбардировочной авиационной дивизии Западного фронта, капитан.**

Родился **22 января 1913** года в городе Туле в семье рабочего.

Окончил 7 классов. Затем учился в электромеханическом техникуме. **Рогов** работал на заводе. В **1932 году** по путёвке райкома комсомола поступил в Борисоглебское военное авиационное училище. В **1935 году** окончил Борисоглебское авиационное училище и направлен в лётную часть в Белоруссии. Через несколько лет стал командиром экипажа, затем заместителем командира эскадрильи. На фронтах Великой Отечественной войны с **июня 1941** года. Командир эскадрильи 40-го бомбардировочного авиационного полка капитан А. Г. Рогов **совершил 60 боевых вылетов** для нанесения ударов по железнодорожным узлам, скоплениям войск и переправам противника. **8 октября 1941 года** при полёте к железнодорожному мосту через р. Угру, близ города Юхнов, самолёт, пилотируемый командиром второй эскадрильи полка капитаном Роговым Алексеем Георгиевичем был подбит зенитной артиллерией. Экипаж направил горящий самолёт на мост и таранил его.

Взрывом самолёта (около трёх тонн горючего и полутора тонн авиабомб) мост

**Назад (Pe-3)**