

АВИАЦИЯ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945



РОЛЬ АВИАЦИИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

- В Великой Отечественной войне победили наши славные Вооруженные Силы. Они не только выдержали чудовищной мощи удар, но и сломали хребет гитлеровским полчищам, повергли в прах самую мощную военную машину империалистического мира того времени, достойно выполнили свою патриотическую и интернациональную миссию. За годы войны Вооруженные Силы СССР провели девять военных кампаний, основу которых составили свыше 50 наступательных и оборонительных операций стратегического масштаба, а также 250 фронтовых операций. В ходе их наши Вооруженные Силы разгромили и пленили 607 вражеских дивизий. Одни только эти факты убедительно свидетельствуют о масштабах битвы с фашизмом, о высоком уровне стратегического и оперативного руководства, о боевом мастерстве военных кадров, о силе духа и стойкости всех наших воинов.
- Неувядаемой славой в суровые годы Великой Отечественной войны покрыли себя и воины-авиаторы. В тесном взаимодействии с другими видами Вооруженных Сил и самостоятельно Военно-воздушные силы успешно громили врага на суше, на море и в воздухе. Без участия ВВС в годы Великой Отечественной войны не проводилась ни одна операция Советских Вооруженных Сил. Завоевав в середине 1943 года стратегическое господство в воздухе, они удерживали его до конца войны и тем самым создали условия для успешного проведения крупнейших стратегических наступательных операций, оказали решающее влияние на исход войны.

Ее величество Авиация

- Самолеты ВОВ – одни из главных военных персонажей в плане техники. На тот момент в Советском Союзе еще только начинала развиваться эта промышленность. Создавая самолеты ВОВ, СССР завоевала право называться мощной авиационной державой.



Испытание первым огнем

- Первой летной кабиной практически для всех начинавших военных летчиков того времени становился знаменитый «кукурузник» У-2. Самолеты ВОВ и по сей день остаются образцами боевой техники, но этот биплан стал легендой, учитывая, какой весомый вклад он внес в выковывание победы



И-16



- Первую партию **И-16**, тип 5 в количестве 31 истребителя в сопровождении летчиков первой бригады из Брянска доставили из Советского Союза на Пиренейский полуостров в октябре 1936 года на советском транспорте «Мурманлес». Истребители выгрузили в порту Картахена, оперативно собрали на близлежащем аэродроме Лос-Алькасарез и облетали. Из доставленных самолетов были скомплектованы три эскадрильи. Первоначально в их летный состав входили только советские пилоты. Для оперативности управления все эскадрильи **И-16** объединили в истребительную группу под командованием капитана Тархова. Он же возглавил и первую эскадрилью.
-
- Большую роль **И-16** сыграли при обороне Москвы. Москву прикрывал 6-й истребительный авиакорпус противовоздушной обороны. По состоянию на 10 июля 1941 года в составе 6-го ИАК насчитывалось 783 истребителя, из них 223 экземпляра **И-16**. Естественно, что количество **И-16** в московской зоне ПВО уменьшалось: на 1 октября здесь имелось 117 «ишачков», в начале декабря уже только 90.

МИГ-3



- По состоянию на 1 июня в пяти западных округах находилось 4727 истребителей, в том числе 77 МиГ-1 (исправных 55) и 845 МиГ-3 (786 исправных). С МиГами-1 успело познакомиться 196 пилотов, с МиГами-3 - только 322. В Ленинградском ВО находилось 164 МиГ-3, в Прибалтийском ВО - 31 МиГ-1 и 109 МиГов-3, в Западном ВО - 37 МиГов-1, в Одесском ВО - 8 МиГов-1 и 181 МиГов-3.
- В первые же часы войны именно МиГи понесли наиболее ощутимые потери: из 917 машин пяти западных округов через двое суток остались лишь 234. Наиболее пострадавшей оказалась 9-я смешанная авиационная дивизия, располагавшая накануне войны 37 самолетами МиГ-1 и 196 МиГ-3 - к 25 июня она потеряла все самолёты, успев правда сбить 85 вражеских машин.
- На МиГ-3 был совершен и первый за войну воздушный таран. У младшего лейтенанта Дмитрия Васильевича Кокорева 22 июня пулеметы замолчали после первых выстрелов по врагу — в 4.15 утра (по другим данным, на машине отсутствовали боеприпасы). Тогда лётчик пошел на таран и винтом отрубил киль стабилизатора самолета противника, который он опознал как Do 215 (на самом деле это оказался Ju-88), после чего благополучно посадил поврежденный МиГ-3. Впоследствии Кокорев на этом МиГ-3 сбил еще пять самолетов, 12 октября его самолет был сбит зенитным огнем, и лётчик погиб.
- Неподалеку от города Серпухова Московской области около шоссеной дороги возвышается необычный монумент истребителю **МиГ-3** — самолету, на котором советские лётчики в первые годы войны защищали наши города от гитлеровских стервятников. Но мало кто знает, что свой первый бой **МиГ-3** принял ещё за несколько месяцев до начала войны, 15 апреля 1941 года в районе Ровно совершил вынужденную посадку немецкий разведывательный самолет Ju 86R-1. Этот Юнкерс был атакован Мигом, который сумел повредить двигатель немецкого разведчика.

Як-1



- Появление в Испании нового немецкого истребителя Messerschmitt Bf.109 стало для наших лётчиков неприятным сюрпризом. Сначала на его появление пытались отреагировать очередной модернизацией нашего заслуженного «Ишак» [И-16 \(Подробнее о нем...\)](#), но когда немцы в течение короткого времени ответили на эти улучшения появлением вместо модели В моделей С, D и Е, крыть нам уже было нечем – резервы модернизации И-16 были уже исчерпаны. Некоторое время руководство страны питало надежды на то, что вскоре будет готов новый самолёт Поликарпова, но в этот раз король истребителей оплошал – его очередное детище И-180, убившее на своих испытаниях самого Чкалова, так и не было доведено до ума.
- Поэтому в начале 1939 года правительство СССР поставило перед советскими авиаконструкторами задачу ускорить создание новых образцов военной техники. Особое внимание, естественно, уделялось самолетам-истребителям.
- Спроектированный ими истребитель представлял собой моноплан смешанной конструкции. Ферменный каркас фюзеляжа был сварен из хромоникелевых труб. Дюралюминиевая обшивка носовой части состояла из отдельных крышек, а боковые стенки хвостовой части фюзеляжа имели полотняную обшивку на деревянных стрингерах. Деревянное двухлонжеронное крыло имело 10-метровый размах и 17,15-метровую площадь.
- Приближающаяся война заставила форсировать темпы производства. Так, до конца 1940 года ВВС было передано 64 самолета, с декабря 1940 года называвшегося Як-1 в первой половине 1941 года – 335, а до конца года – ещё 1019 машин. Всего же за годы войны построен 8721 самолет.
- Самолеты Як защищали небо Москвы в 1941 году. Они были вооружены 4 из 11 истребительных авиационных полков, входивших в систему ПВО Москвы.
- На самолетах Як-1 и Як-1М начинали свой боевой путь и советско-французская эскадрилья «Нормандия». Французы легко освоили этот самолёт, так как до поражения Франции летали на Моранах и Девуатенах, построенных на сходных конструктивных принципах. Кроме того, прототипами двигателей М105 были французские моторы Hispano-Suiza 12Y.

P-40



- Истребитель P-40 Tomahawk, некоторые из модификаций которого носили название **Kittyhawk**, стал первым американским боевым самолетом, поступившим в СССР в годы Великой Отечественной войны.
- История этого самолёта, в нашей стране называвшегося **Томатокк**, началась в 1938 году, когда **Донован Берлин** – главный конструктор фирмы **Curtiss** – задумал усовершенствовать уже два года находившийся в производстве экспортный истребитель **Curtiss P-36 Hawk**. Вместо звездобразного 14-цилиндрового 29,978-литрового 1030-сильного мотора воздушного охлаждения Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp Берлин установил на самолёт 12-цилиндровый 28,032-литровый двигатель Allison V-1710-33 жидкостного охлаждения, который при 3000 об/мин развивал 1090-сильную мощность.
- Вместо турбокомпрессора этот мотор был оборудован обычным приводным односкоростным одноступенчатым центробежным нагнетателем и поэтому имел сравнительно небольшую высоту. Первоначально эти двигатели предназначались для дирижаблей, но позднее фирма Allison в целях унификации создала самолётный вариант этого авиадвигателя, предназначенный для самолётов, взлетающих с дирижабля и садящихся на него при помощи специального крюка. Однако после катастрофы дирижабля Akron и Масон дирижаблестроительство в США прекратилось, и моторы оказались невостребованными. Вот тогда-то на них и обратил внимание **Донован Берлин**.
- Вооружение нового истребителя составили два пулемета Colt Browning M2 калибра 12,7 мм, установленных под капотом над блоком цилиндров (боекомплект 235 выстрелов на ствол) и два пулемета Colt Browning калибра 7,62 мм в крыльях. Под фюзеляжем можно было подвесить 500-фунтовую (227 кг) бомбу. Под крыльями предусматривалась возможность подвески двух 100-фунтовых (45 кг) бомб или шести 10-кг бомб (M-42 или I-7) или шести 13,6-кг бомб (M-5). Бронезащита у самолёта отсутствовала, а топливные баки не протектировались.
- Технология сборки самолетов P-40 была довольно необычной. Каркас фюзеляжа склеивался из двух половин – верхней и нижней, стыкующихся по горизонтальной плоскости. Пятилонжеронное (I) крыло состояло из двух консолей, соединенных между собой по оси самолёта болтами через уголкового профиля (фланцевое соединение). Полностью собранное крыло крепилось к фюзеляжу. Но если при сборке на заводе такая технология была оправдана, то в эксплуатации P-40 доставляли обслуживающему персоналу одни мучения. Если для замены поврежденного крыла, например, на истребителе Me-109 требовалось отвернуть лишь три стыковочных болта, то на P-40 надо было сначала отсоединить от фюзеляжа все крыло (а это несколько десятков болтов), а уже затем отстыковать требуемую консоль.

P-39 АЭРОКОБРА



- **История создания Аэрокобры** началась в 1936 году, когда конструкторы Роберт Вуд и Херланд Пойер, служившие на недавно созданной фирме Белл, приступили к проектированию нового одномоторного одноместного перехватчика. Создатели американского истребителя P-39, казалось, сделали все, чтобы он, пополнив многочисленную семью летающих курьезов, прекратил свое существование на стадии испытаний опытного образца. Вуд и Пойер вывернули наизнанку многие принципы конструирования машин такого назначения. Внешне все было привычно, а вот внутри – наоборот. Винт самолета находился там, где ему в большинстве случаев и полагалось быть, – впереди. Но между ним и кабиной, где, по логике, должен стоять мотор, разместили мощную оружейную батарею, включавшую, кроме общепринятых на американских истребителях пулеметов, пушку калибра 25 или 37 мм. Сам же двигатель отдалили от винта и утнали назад – за спину летчика. Это не было изобретением. Английский биплан Уэстленд и голландский моноплан Кольховен имели такую же компоновку, но они были лишь опытными самолетами.

Як-3



- В феврале 1943 года на базе истребителя Як-1 в конструкторском бюро Яковлева был создан самолёт, первоначально названный Як-1М.
- Он представлял собой дальнейшее развитие самолета Як-1, от которого отличался, в основном, меньшим весом и крылом меньшей площади. Летные данные машины заметно улучшились: максимальная скорость на высоте 4430 м возросла до 633 км/ч, время набора высоты 5000 м при взлетном весе 2655 кг сократилось до 4,1 минуты. В сентябре 1943 г. года был подготовлен улучшенный вариант – Як-1М «Дублер». У этого самолета полотняную обшивку хвостовой части фюзеляжа заменили на фанерную толщиной 2 мм, доработали системы охлаждения воды и масла, применили безмагтовую антенну, кольцевой прицел с мушкой сменили на коллиматорный, улучшили бронирование и поставили новый винт.
- Летчики-испытатели остались довольны новым истребителем, как можно быстрее внедрить данный экземпляр в серийное производство взамен Як-1 и Як-7. Так очередной истребитель получил путевку в жизнь, а заодно и новое имя – Як-3.
-
- Одноместный фронтальный истребитель Як-3 был свободно-несущим монопланом с убирающимся шасси. Двигатель жидкостного охлаждения ВК-105ПФ V-образный, 12-цилиндровый мощностью 1250 л. с. с металлическим трехлопастным воздушным винтом изменяемого шага типа ВИШ-105СВ.
- Фюзеляж – ферменный, сварной из стальных труб, с обшивкой из дюралюминия в носовой части и фанеры – в хвосте. Моторамба выполнена как единое целое с фермой фюзеляжа. Фонарь летчика каплевидной формы, со сдвижной средней частью, которая при возникновении аварийной обстановки сбрасывалась в полете.
- Крыло Як-3 было двухлонжеронным, с фанерной обшивкой. Оно воспринимающей силовую нагрузку. Между лонжеронами расположены два бензобака емкостью 120 л каждый. В средней части крыла установлен небольшой расходный бачок. Все три бака были протектированы резиной для предотвращения вытекания бензина при простреле. Крыло снабжено посадочными щитками.

Ил-2



- В период Великой Отечественной войны бронированный штурмовик **Ил-2** был уникальной боевой машиной, не имевшей аналогов ни в одной из воевавших тогда стран. За время Второй мировой войны самолетов этого типа было вытущено больше, чем любого другого (36163 машины). Являясь основной ударной силой советской авиации, штурмовик **Ил-2** сыграл выдающуюся роль в войне и оказал заметное влияние на ход боевых действий на советско-германском фронте.
- Идея создания самолета, предназначенного для атаки наземных целей, то есть самолета-штурмовика, родилась еще до Первой мировой войны. Практика Первой мировой войны, а также последующих локальных конфликтов показала, что низко летящие истребители или разведчики, которые пытались использовать в качестве штурмовиков, несли большие потери от ружейного и пулеметного огня наземных войск. Поэтому довольно быстро стало ясно, что штурмовик должен иметь эффективное бронирование и одновременно обладать мощным наступательным вооружением. Попытки построить такой самолет предпринимались неоднократно и в разных странах. Однако успехов в этом деле все не было. Между тем роль авиации в борьбе с наземными войсками неуклонно возрастала и потребность в штурмовике ощущалась все острее.
- 12 октября 1940 года советский лётчик Владимир Коккинаки начинает испытания второго варианта одноместного самолёта-штурмовика конструкции Сергея Ильюшина. В конце этого же года самолёт будет запущен в производство под маркой Ил-2 и станет главной ударной силой советской авиации во Второй мировой.
- Впервые решить эту задачу удалось С.В. Ильюшину. Ещё в начале 1938 года Ильюшин написал письмо Сталину, в котором обещал создать бронированный штурмовик с достаточно высокими ПД – скорость 450 км\ч, дальность 800 км.

Пе-2 (пешка)

- Пе-2 (Пешка)— советский пикирующий бомбардировщик Второй мировой войны. Самый массовый фронтовой бомбардировщик производства СССР. Пе-2 активно применялся в фронтовых частях, а так же в частях морской авиации с первых дней Великой
- Отечественной войны и до ее конца, а также принимал участие в боях с японскими войсками летом 1945 года.



МиГ-3

- МиГ-3 — советский высотный истребитель времён Второй мировой войны. В годы Великой Отечественной войны МиГ-3 использовался в различных вариантах. Его основные качества — большой потолок (12 тыс. м) и скорость на высотах более 5 тыс. м позволяли
- нашим лётчикам успешно вести бои с вражескими бомбардировщиками и разведчиками.



ЛаГГ-3

- ЛаГГ-3 — одноместный одномоторный поршневой истребитель-моноплан, стоявший на вооружении ВВС РККА перед и во время Великой Отечественной войны. Использовался в качестве истребителя, истребителя-перехватчика, истребителя-бомбардировщика,
- самолёта-разведчика, производился в 1941—1944 гг. Один из трёх истребителей нового поколения, принятых на вооружение перед самой войной (Другие два — МиГ-3 и Як-1).
- Название расшифровывается по фамилиям конструкторов: Лавочкин, Горбунов, Гудков.
- Положительные качества: мощное вооружение на первых сериях, высокая живучесть, минимальное использование дефицитных материалов — основной материал сосна и фанера пропитанная смолой — дельта-древесина, доступность технологии изготовления.



Советские летчики-асы ВОВ



- Кожедуб Иван Никитович - личные победы: 64
- Трижды Герой Советского Союза. Маршал авиации.

Советские летчики-асы ВОВ



- Речкалов Григорий Андреевич
- Личные победы: 61
- Дважды Герой Советского Союза, лётчик-истребитель, генерал-лейтенант.

Советские летчики-асы ВОВ



Покрышкин
Александр Иванович

- Личные победы: 59
- Первый трижды Герой Советского Союза. Маршал авиации

Семейный экипаж.

Муж летчик, жена стрелок-радист.

Пересыпкин
Федор Иванович
14.10.1920/17.03.1989

Гвардии старший лейтенант
замкомэска 93-го гвардейского
штурмового авиационного
полка 5-й гвардейской
штурмовой авиадивизии. В
Советской Армии – с 1940 года.
Участие в боях – с апреля 1943
года.

Герой Советского Союза.
За время пребывания на
фронте совершил 163 успешных
боевых вылета.



Тростянская (Пересыпкина)
Вера Федоровна
18.06.1922/08.10.2005

Гвардии старший сержант
Воздушный стрелок 93-го
гв. шап 5-й гв. шад.
В Советской Армии – с 1942
года. Участие в боях – с
1942 года.

За время пребывания на
фронте совершила 151
успешный боевой вылет,
отмечена орденами и
медалями.



Раскова Марина Михайловна

28.03.1912/04.01.1943

Летчица – штурман,
майор Военно – воздушных сил Красной армии,
Герой Советского Союза.



Литвяк Лидия Владимировна

18.08.1921/01.08.1943

Герой Советского Союза.

Занесена в Книгу рекордов Гиннесса как женщина-лётчик в звании младший лейтенант, одержавшая наибольшее число побед в воздушных боях, за всю историю боевой авиации.



дети руководителей СССР на войне

Василий Иосифович Сталин

в 1943 году уходит на фронт, получив под командование авиационный полк. Воевал Василий героически. 27 вылетов совершил командир полка. Сбил два самолета лично, и три самолета уничтожено в группе. Он вернулся с войны прославленным летчиком.



Степан Анастасович Микоян

Летчик-истребитель. Герой Советского Союза.



Леонид Никитович Хрущев

летчик-бомбардировщик, погиб в воздушном бою в 1943 году.



За успешное выполнение боевых заданий командования, проявленные мужество и отвагу свыше 200 тысяч воинов-авиаторов награждены орденами и медалями. 2420 авиаторов получили звание Героя Советского Союза, 65 лётчиков удостоены этого звания дважды, а А.И. Покрышкин и И.Н. Кожедуб – трижды. Советские военные лётчики за годы войны совершили более 600 воздушных таранов, при этом 34 лётчика дважды таранили вражеские самолёты, А.С. Хлобыстов – трижды, а Б.И. Ковзан – четырежды. Свыше 500 лётчиков повторили бессмертный подвиг Н.Ф. Гастелло. Орденами СССР были награждены 897 авиасоединений и частей. 708 – получили почётные наименования и 228 – удостоены звания гвардейских.



• Значение авиации в ВОВ

- Большой вклад в победу советского народа над фашистской Германией внесли Военно-воздушные силы, основу которых составляла фронтовая авиация. Вместе с другими родами войск фронтовая авиация наносила сокрушительные удары по живой силе и технике противника. В ожесточенных воздушных боях и сражениях наши летчики громили хваленую немецко-фашистскую авиацию.
- Тактика родов авиации отвечала уровню авиационной техники и требованиям боя того времени. В основном правильно решались вопросы применения родов авиации, определялись способы боевых действий, боевые порядки и тактические приемы при выполнении различных задач, в достаточной степени отработывались вопросы управления и боевого обеспечения.
- Однако допущенные просчеты и недостатки в проведении мероприятий по повышению боевой готовности ВВС и подготовке их к отражению фашистской агрессии привели к тому, что нашей авиации пришлось вступить в войну в трудных условиях обстановки.
- С самого начала военных действий на всем советско-германском фронте развернулась ожесточенная борьба за господство в воздухе.
- Истребительная авиация при этом была основным средством борьбы. Однако, при необходимости, она привлекалась и для поражения наземных объектов противника.
- Наиболее важными задачами, решаемыми фронтовыми истребителями в ходе Великой Отечественной войны, были: [73] прикрытие сухопутных войск и объектов тыла от ударов с воздуха и воздушной разведки противника; обеспечение боевых действий других родов авиации и прикрытие аэродромов их базирования; нанесение ударов по войскам и технике противника; ведение воздушной разведки.
- На прикрытие войск и объектов тыла фронтов в начале войны выделялись практически все истребительные части и соединения. В дальнейшем, по мере увеличения самолетного парка истребителей и с заменой пулеметного вооружения на пушечное, появилась возможность использовать часть истребительной авиации для решения других задач. Основными способами боевых действий истребителей при выполнении задачи прикрытия войск являлись: перехват из положения дежурства на аэродроме или из засад, патрулирование (дежурство в воздухе), свободная охота.
- Перехват самолетов противника из положения дежурства на аэродроме был более экономичным способом действий, однако его эффективность зависела прежде всего от надежности работы систем наблюдения, оповещения и связи. Поэтому более широкое применение он получил в третьем периоде войны с поступлением на вооружение ВВС радиолокационных станций.
- Наиболее распространенным способом боевых действий истребителей при прикрытии войск являлось патрулирование над полем боя. В назначенные зоны дежурства в воздухе высылался наряд истребителей, состав которого зависел от наличия сил, активности противника, характера боевой задачи. Однако эффективность этого способа вначале была низкой. Истребители в зонах дежурства выполняли полет большими группами в сомкнутых боевых порядках, что сковывало их маневр, затрудняло управление в бою. При этом такая группа представляла легко уязвимую для истребителей противника цель, особенно со стороны верхней полусферы. Используя слабые стороны в организации патрулирования наших истребителей, противник нередко сковывал их действия незначительными силами и безнаказанно наносил удар по нашим войскам.
- Учитывая эти недостатки в боевых действиях истребителей, советские летчики уже в воздушных сражениях на Кубани (весна 1943 года) впервые применили эшелонирование истребителей в зонах дежурства в воздухе по высоте. Одним из первых такой боевой порядок применил выдающийся мастер воздушного боя капитан А.И.Локрышкин, впоследствии Трикжды Герой Советского Союза, маршал авиации. [74] Он в числе первых перешел на патрулирование в зоне дежурства в воздухе на повышенных скоростях полета с использованием вертикального маневра. Это сокращало время сближения, повышало внезапность атаки по противнику, обеспечивало истребителю сохранение инициативы в бою. Родившаяся в небе Кубани тактическая формула «высота — скорость — маневр — огонь» стала для всех советских летчиков-истребителей основной формулой победы.



СПАСИБО, ЗА ВНИМАНИЕ!

