

ПОЛОЖЕНИЕ АВИАЦИИ КРАСНОЙ АРМИИ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И ЕЕ МОДЕРНИЗАЦИЯ В ВОЕННЫЕ ГОДЫ

Шаруда Артем Андреевич

студент, Армавирского государственного педагогического университета, РФ, г. Армавира

Ярмонова Владислава Владимировна

студент, Армавирского государственного педагогического университета, РФ, г. Армавира

Хлопкова Виктория Михайловна

научный руководитель, канд. ист. наук, доцент Армавирского государственного педагогического университета, РФ, г. Армавир

Еще в годы Первой Мировой войны авиация играла значительную роль, хотя, стоит отметить, что ее потенциал замечали не все. Так, например, французский генерал Жозеф Жоффр отводил авиации только вспомогательную роль по обеспечению войск припасами и ведение воздушной разведки. Однако технический прогресс не стоял на месте, менялись принципы ведения войны, менялась военная доктрина и тактика, вследствие чего авиация прочно закрепила за собой роль основной боевой мощи любой армии.

Говоря о численности и эффективности ВВС СССР перед войной, стоит подчеркнуть, что основными легкими самолетами РККА на тот момент были И-16, он же «Ишак», «Ишачок», и И-153 – «Чайка». Из бомбардировщиков на вооружении состояли СБ, ДБ-3, Пе-2 – «Пешка». Модели этих самолетов хорошо показали себя в годы гражданской войны в Испании и в ходе Финской войны, но к началу Великой Отечественной войны они не то что устарели, они не могли конкурировать с немецкими Messerschmitt Bf 109, Focke-Wulf FW-190 «Würger», Junkers Ju 87, Heinkel He 111, а также Dornier Do 17, что, собственно, не удивительно, хотя бы потому, что легкие самолеты не имели защитного стекла (от потока воздуха летчика защищали лишь очки), системы катапультирования и даже рации, «ведущий» руководил звеном жестами рук или же покачиваниями крыльями своего самолета, что не позволяло «ведомым» отходить от командира далеко, вследствие чего значительно снижалась маневренность и эффективность всего звена [7].

Справедливости ради, стоит подчеркнуть, что на момент начала военных действий советские инженеры уже разработали удачные образцы самолетов – Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, но данных моделей в воздушных частях было катастрофически мало, однако стоит осветить все перечисленные истребители и их дальнейшие модификации, так как позже они сыграют свою роль.

Як-1 – советский одномоторный самолет истребитель времен Второй Мировой войны. Данная модель была первой в серии самолетов Як, разработанная на заводе №115 под руководством А. С. Яковлева. В 1940 г. начались испытания нового самолета. В результате тестирования первый полет прошел успешно, но второй привел к гибели пилота и потере самого самолета, однако дефект был быстро обнаружен и еще до полного завершения проектирования руководство страны приняло решение запустить Як-1 в серийное производство [1].

Як-1 производился с 1940 по 1944 гг. Всего за войну было собрано свыше 8,5 тыс. самолетов данной модели. Именно на Як-1 в войне принимал участие полк «Нормандия-Неман». Также на данном истребителе воевал единственный женский авиаполк РККА.

В 1943 г. А. С. Яковлев осознал необходимость модернизации своего самолета, вследствие появления под Сталинградом новых немецких истребителей, превосходивших советские боевые машины. Начались модернизационные работы с уже зарекомендовавшим себя Як-1.

Конструкторскому бюро необходимо было повысить живучесть, летные характеристики и огневую мощь новой модели. Для выполнения поставленной задачи им требовалось снизить вес самолета и увеличить его мощность и скорость [2].

С целью улучшения летных характеристик нового самолета изготовили два самолета с двигателем ВК-105ПФ.

Опытный вариант будущего Як-3 получил название Як-1М. От Як-1 он отличался укороченным крылом (Як-1 имел площадь крыла 17,15 м.², а Як-1М 14,85 м.²), уменьшенным хвостовым оперением и фанерной обшивкой фюзеляжа вместо металлической у Як-1. Также новый самолет был снаряжен двигателем ВК-105ПФ2. Буква «П» в названии двигателя означает пушечный вариант – 20 мм. Пушка устанавливалась между блоками цилиндров и стреляла сквозь втулку воздушного винта.

Новый самолет соответствовал всем, заданным изначально, параметрам, поэтому был пущен в серийное производство. За годы войны было выпущено около 5 тыс. единиц Як-3.

Отметим, что конструкторское бюро Яковлева не было единственным в Советском союзе, поэтому помимо самолетов серии Як имелись и другие, например, ЛаГГ, в частности, ЛаГГ-3, являвшийся одномоторным поршневым истребителем-монопланом.

Данный самолет использовался в качестве истребителя, истребителя-перехватчика, самолета-разведчика или даже истребителя-бомбардировщика (пикирующего бомбардировщика).

Стоит также подчеркнуть, что ЛаГГ-3 был одним из самолетов нового поколения, принятый на вооружении накануне войны (другими самолетами были, упомянутые выше, Як-1 и МиГ-3).

К достоинствам ЛаГГ-3 можно отнести высокую живучесть, незначительное использование дефицитных материалов в СССР (основным материалом были сосна, береза, фанера и модифицированная смолами древесина, так называемая «дельта-древесина») и огнеупорность.

Однако, несмотря на значительные достоинства данного самолета, он имел и серьезные недостатки, в частности, плохая тяговооруженность, чрезмерный вес, что обуславливалось использованием слабоизученного материала (дельта-древесина является, по сути, первым в мире композитным материалом, примененным на серийных самолётах).

Не взирая на указанные выше недоработки, ЛаГГ-3 успешно справлялся с немецкими авиачастями, вплоть до 1942 г. После того, как данная модель стала не эффективной началась работа по модификации самолета.

В 1943 г. появляется ЛаГГ-5, в конструкции которого были исправлены многие недочеты, поэтому он сразу стал популярен в рядах Красной армии, об этом может свидетельствовать то, что самолетов модели ЛаГГ-5, за годы войны, было выпущено около 10 тыс. единиц [3].

Последним представителем истребителей нового поколения являлся МиГ-3, который сконструировали еще до войны, однако в серийное производство запустить не успели.

Сам МиГ-3 был разработан ОКБ-155 Микояна и Гуревича. Новый истребитель являлся продолжателем МиГ-1. Главным отличием нового самолета было то, что в нем добавлялся фюзеляжный топливный бак на 250 л., что увеличивало дальность полета данной модели, а также в МиГ-3 было обновлено вооружение [4].

Новые самолеты использовали как скоростные истребители-перехватчики, штурмовики и пикирующие бомбардировщики.

Самолёт представляет собой одномоторный одноместный скоростной моноплан с

низкорасположенным крылом. Установлен рядный мотор жидкостного охлаждения АМ-35А с воздушным винтом ВИШ-22Е. Шасси двухстоечное, с хвостовым костылем, убираемое в полёте.

Конструкция самолёта смешанная. Передняя часть фюзеляжа и центроплан металлические, хвостовая часть фюзеляжа и консоли крыла деревянные. Стабилизатор — цельнометаллический, киль деревянный, рули обтянуты полотном [5].

Последним представителем авиационной мысли советских инженеров является Ил-2, являвшийся штурмовиком Второй Мировой войны, созданные в ОКБ-240 под руководством С. В. Ильюшина.

Данный самолет был очень успешен в рядах ВВС СССР, так как он, по словам конструктором, являлся «летающим танком», ведь вооружения данной модели было более чем существенным. Немецкие пилоты прозвали его «бетонным самолетом» от немецкого Betonflugzeug [6].

Серийно Ил-2 стали производить с 1941 г. Первые партии Илов собрали в феврале того же года в Воронеже на заводе №18, который в ноябре 1941 г. был эвакуирован в Куйбышев. Также Ил-2 производился на авиационных заводах №1 и №18 в Куйбышеве, на авиационном заводе №30 в Москве.

Всего за годы войны было произведено более 35 тыс. самолетов Ил-2, что делает этот самолет самым массовым за годы Второй Мировой войны [7].

Подводя итог, стоит отметить, что советские ВВС встретили войну на устаревших моделях самолетов, что, несомненно, сказалось на общем положении на фронте, однако, в годы войны советскому командованию удалось наладить производство довоенных образцов самолетов нового поколения (Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3), а также модернизировать уже имеющиеся модели, что позволило, со временем, занять доминирующее положение в воздухе.

Список литературы:

1. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР 1938-1950 гг. М.: «Машиностроение», 1988. 557 с.
2. Степанец А. Т. Истребители ЯК периода Великой Отечественной войны. М.: «Машиностроение», 1992. 249 с.
3. Арлазоров М. С. Фронт идёт через КБ. М.: «Знание», 1969 г. 114 с.
4. Ивицкий А. Истребитель МиГ-3 – утраченные возможности // «Авиация и космонавтика». № 5. май 2013. С. 13-37
5. Горох А., Бобков Е. Истребитель МиГ-3. – Новосибирск: Типография «Медведь», 2007. 122 с.
6. Шахурин А. И. Крылья победы. М.: Политиздат, 1985. 65 с.
7. Полетаева В. Шагнущие к звёздам. ЦСКБ-Прогресс, 2006. 201 с.
8. Подлинная история Люфтваффе. Взлёт и падение детища Геринга. М., 2006. 608 с.
9. Харук А. И. Истребители Второй Мировой. Самая полная энциклопедия. М.: Яуза, ЭКСМО, 2012. 368 с.
10. Дегтев Д. М., Зубов Д. В. Всевидящее око фюрера: Дальняя разведка люфтваффе на Восточном фронте. 1941-1943. М.: Центрполиграф, 2012. 255 с.