





в результате летные свойства и эксплуатационные характеристики самолёта заметно ухудшились. Имели место случаи поломки шасси, лётчики жаловались на тугое управление, истребитель плохо слушался руля поворота, при увеличении оборотов двигателя имел тенденцию к задиранию носа. И-2бис единодушно оценивался по своим характеристикам ниже, чем его предшественник И-2. Вот одна из оценок учебного воздушного боя с участием И-2бис: «В воздушном бою с Р-3 на высоте 1500 м по причине инертности и

роняющегося». Заключение по результатам испытаний И-2бис, подписанное начальником НИИ ВВС Горшковым, гласило: «Самолёт И-2бис, имея малую скорость, скороподъёмность, потолок и слабую манёвренность, не может быть признан современным истребителем. По сравнению с И-2, он уступает по своим лётным данным, но конструктивные и эксплуатационные улучшения делают И-2бис более желательным. После устранения всех недостатков И-2бис может быть использован как тренировочно-переходной самолёт».

соответствующего уровня отечественных истребителей. Опытный образец более совершенного И-3 конструкции Поликарпова только строился, а приобретение современных боевых самолётов за рубежом осложнялось целым рядом обстоятельств. Именно поэтому ещё осенью 1927 г. на совещании у начальника ВВС П.И. Баранова в отношении И-2бис говорилось, что, хотя самолёт не отвечает предъявляемым требованиям, строить его нужно, по крайней мере, для проведения учёбы и тренировок лётчиков.

В первые два года производства на московском заводе № 1 изготовили 50 И-2. Самолёты поступили в Троиц (Гатчину), Брянск и Витебск. Отдельные экземпляры сразу передавались в учебные подразделения. Первые два И-2бис поступили летом 1928 г. в 15-ю авиабригаду в Брянске. До конца года количество «бисов» здесь увеличилось до десятка. В 1929 г. И-2 появились в Борисоглебской лётной школе. В начале 1929 г. по результатам опыта эксплуатации в Брянске подготовили отчёт, в котором И-2бис расценивался как самолёт с достаточно тяжёлым и инертным управлением. Указывалось, что пикировал он устойчиво, на выходе из пикирования имел значительную просадку. Мал был козырёк пилота, а вырез кабины расценивался как слишком большой. Последнее можно понимать так, что, пойдя навстречу пожеланиям лётчиков, которые поначалу жаловались на малый вырез и тесноту

Характеристики серийных истребителей И-2 (№ 1886) и И-2бис (№ 1990)

| | И-2 | И-2бис |
|---------------------------------|---------|---------|
| Длина в линии полёта, м | 7,50 | 7,40 |
| Размах крыльев, м | 9,15 | 9,15 |
| Площадь крыльев, м ² | 23,81 | 23,81** |
| Высота в линии полёта, м | 2,80 | 2,80 |
| Вес пустого, кг | 1130* | 1197 |
| Полётный вес, кг | 1530 | 1597 |
| Максимальная скорость, км/ч | | |
| у земли | 240 | 235 |
| на высоте 1000 м | 239 | 228 |
| на высоте 4000 м | 230 | 207 |
| Практический потолок, м | 5740 | 5340 |
| Разбег, м | 80 – 90 | 160 |
| Пробег, м | – | 210 |
| Время виража, с | 13 | 16 |
| Время набора 3000 м, мин | 8,18 | 9,57 |

*По другим данным – 1149 кг;

**По другим данным – 23,94 м²

Авария И-2бис, Ленинградский военный округ, 1929 г.

