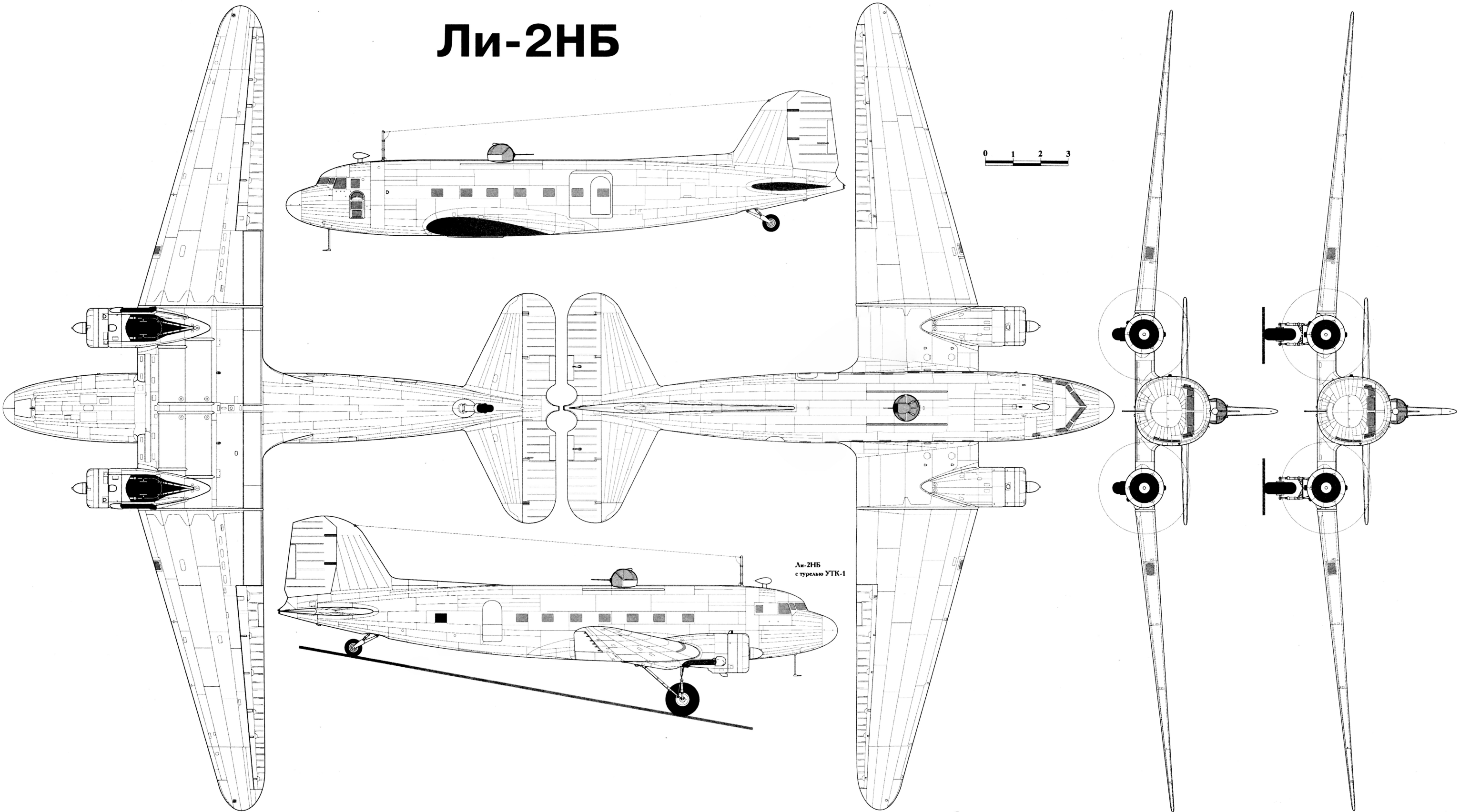
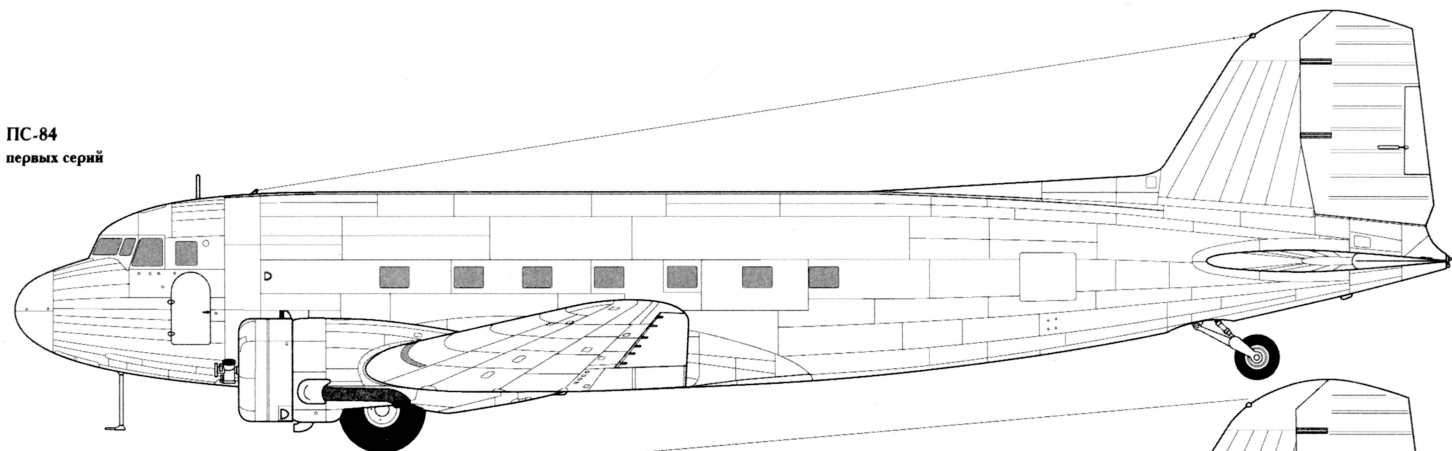


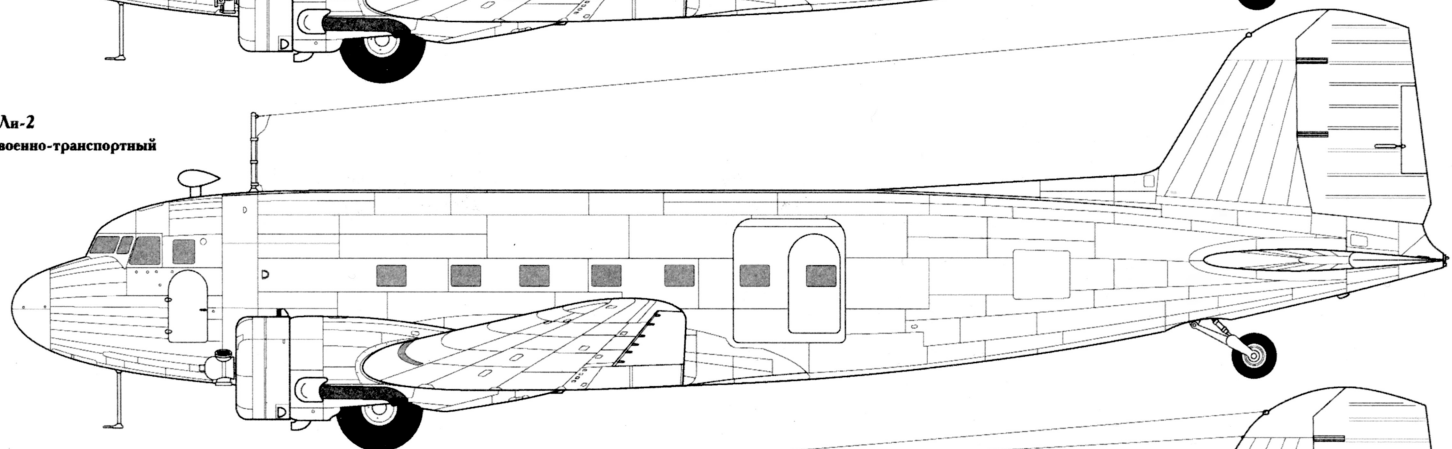
Ли-2НБ



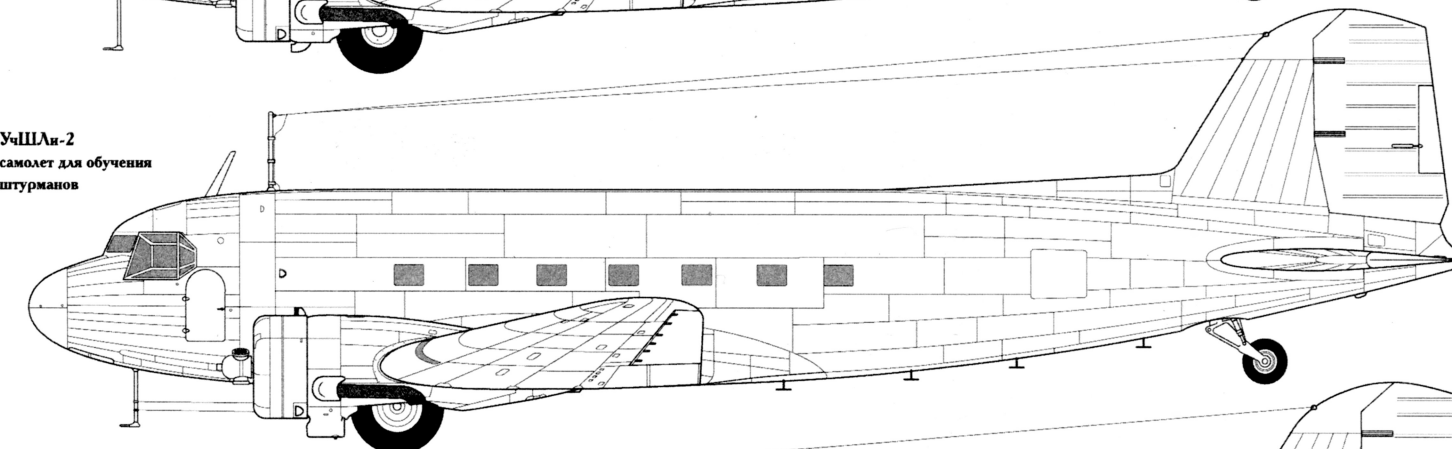
ПС-84
первых серий



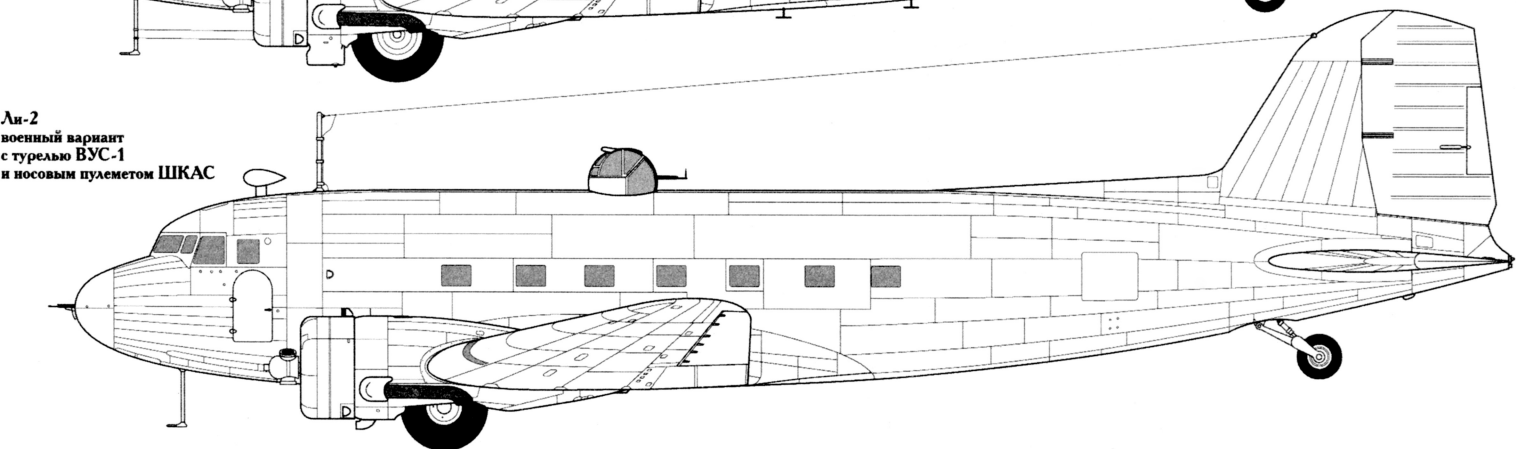
Ли-2
военно-транспортный



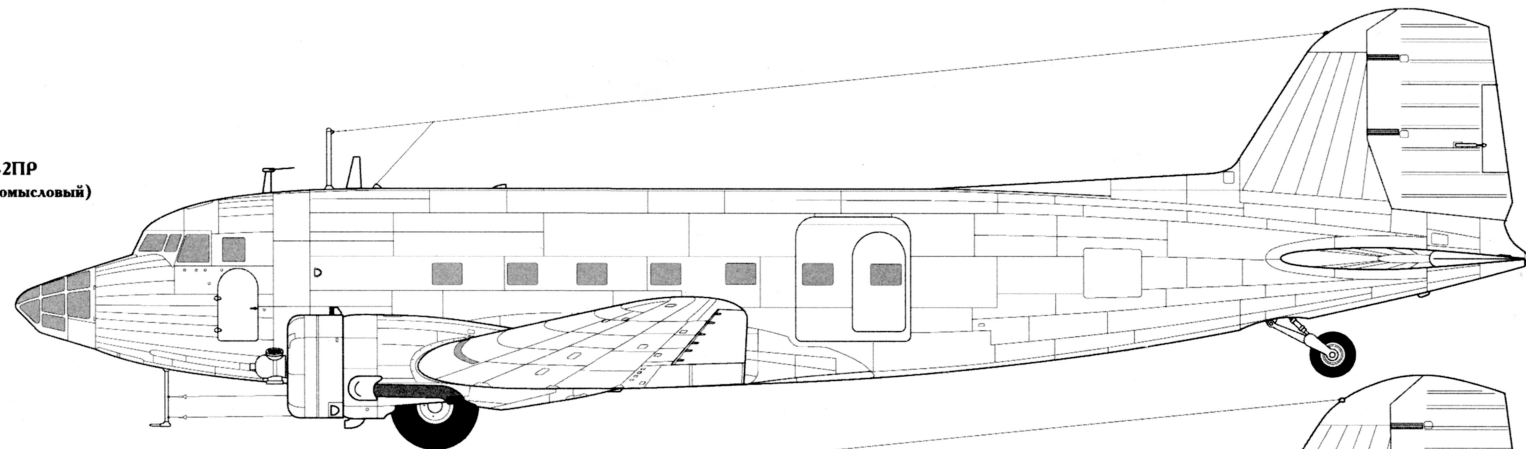
УчШЛи-2
самолет для обучения
штурманов



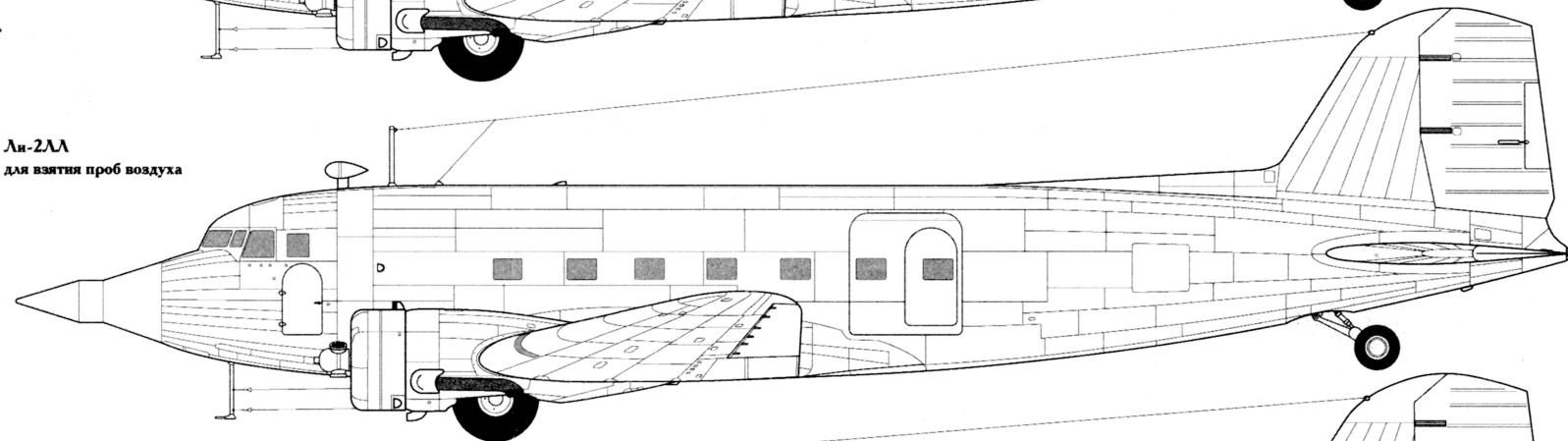
Ли-2
военный вариант
с турелью ВУС-1
и носовым пулеметом ШКАС



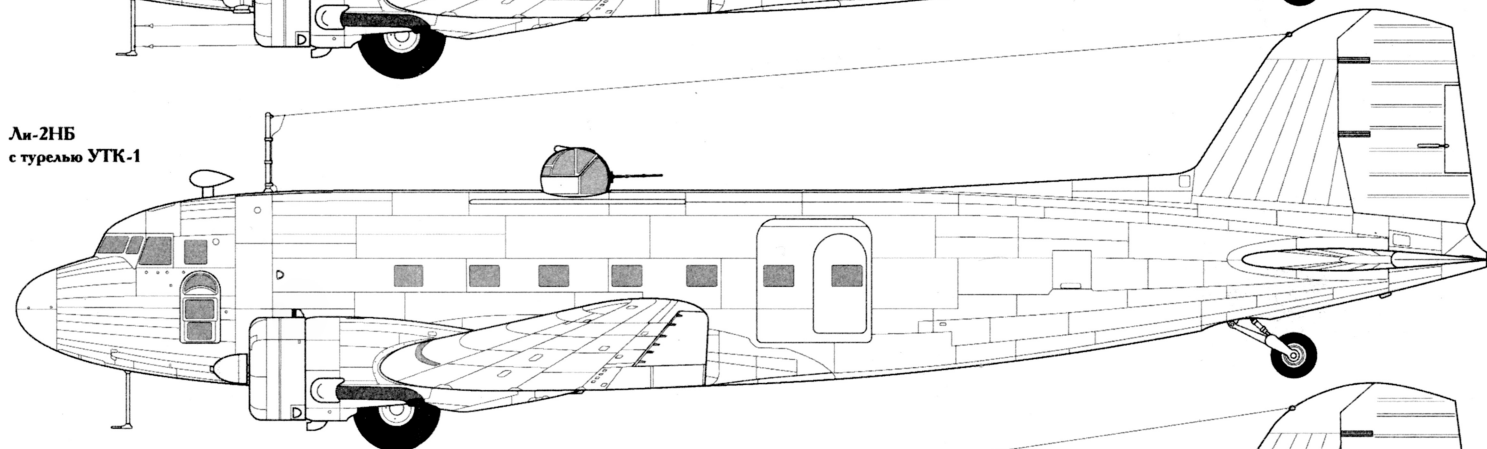
Ли-2ПР
(промысловый)



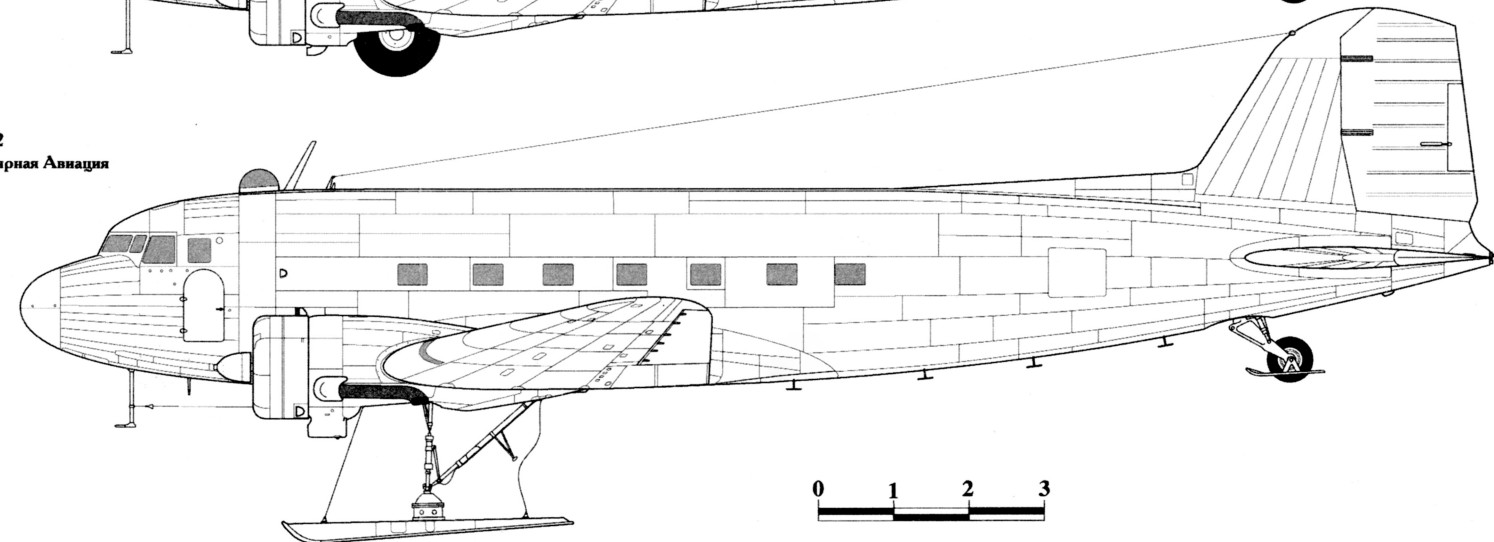
Ли-2ЛЛ
для взятия проб воздуха



Ли-2НБ
с турелью УТК-1



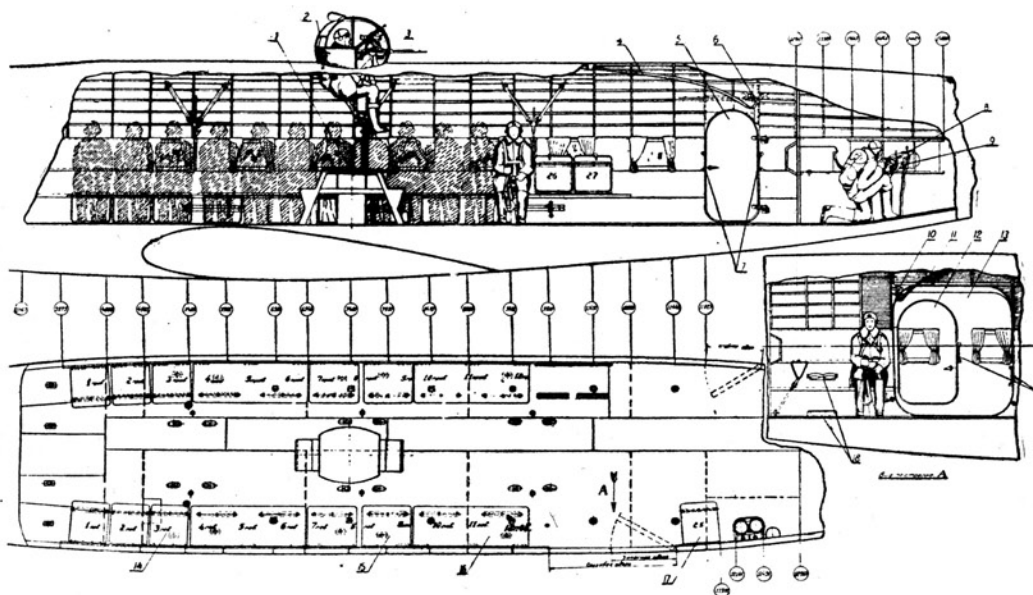
Ли-2
Полярная Авиация



по правому борту, можно было разместить 340 кг багажа. При такой компоновке пассажирский салон ПС-84 длиной 8,4 метра с тремя рядами кресел (два ряда слева и один ряд справа) вмещал 21 пассажира. Сзади находился буфет и место буфетчицы (о стюардессах тогда и не слышали), туалет и заднее багажное отделение на 227 кг.

В Ли-2 послевоенного выпуска за кабиной пилота слева находился борттехник (или штурман), а справа бортрадист. В полярной авиации и на специальных линиях полеты выполнялись экипажем в составе до пяти человек.

В машинах Ли-2П послевоенного выпуска пассажирский салон (длина 8,45 м, ширина 2,34 м, высота 1,98 м) вмещал 24 человек. Переднее багажное отделение на правом борту допускало загрузку 794 кг груза, сзади находились гардероб, туалетная комната и грузовой отсек на 680 кг. В пассажирских самолетах всех выпусков полы устилались коврами, имелась общая и индивидуальная вентиляция, освещение, система отопления, теплозвукоизоляция. В верхней части салона по всей его длине проходили полки для личных вещей пассажиров.



Салон боевого самолета. В центре установлена тумба-постамент, на который становился верхний стрелок

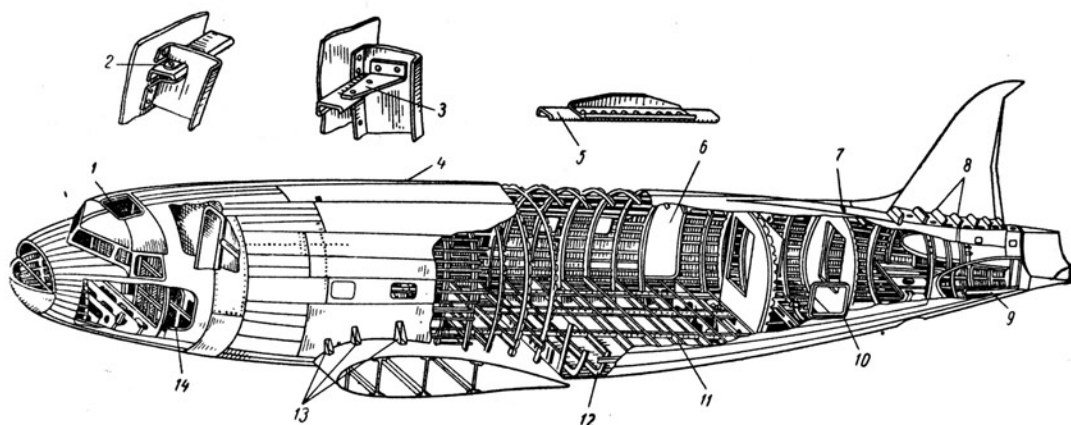
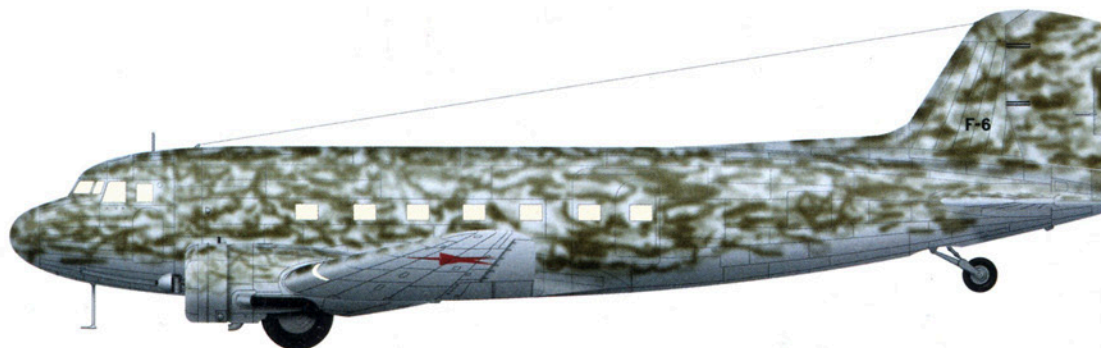
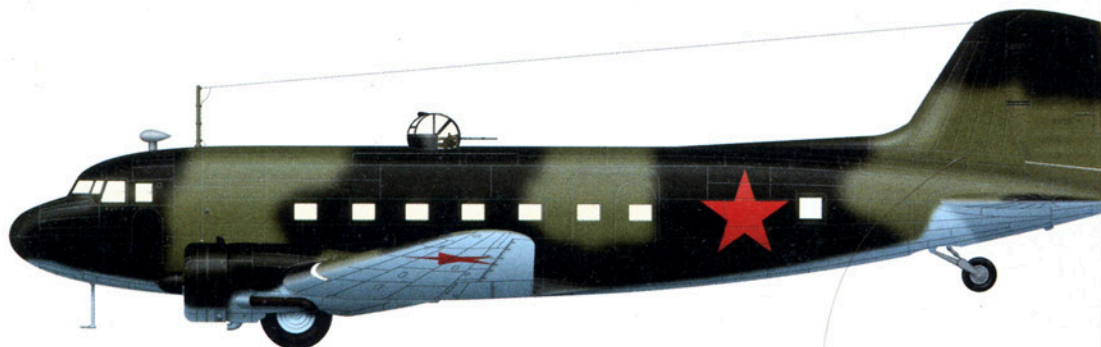


Рис. 4. Конструкция фюзеляжа:

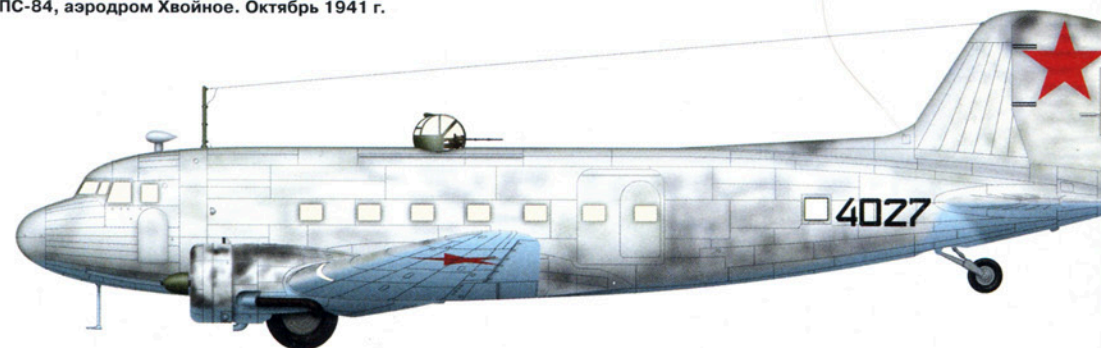
1 — аварийный люк; 2 — крепление стрингера к шпангоуту с отбортовкой; 3 — крепление стрингера к шпангоуту с угольником; 4 — обшивка; 5 — стык частей стрингера; 6 — входная дверь; 7 — узел крепления троса; 8 — килевые шпангоуты; 9 — окантовка выреза под стабилизатор; 10 — дверь заднего багажника; 11 — каркас пола; 12 — шпангоут; 13 — узлы крепления фюзеляжа к центроплану; 14 — дверь переднего багажника



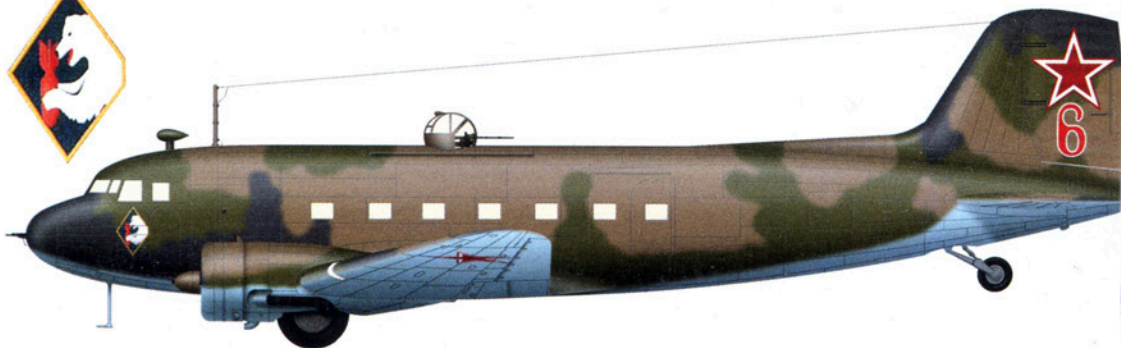
DC-3, Халхин-Гол. 1939 г.



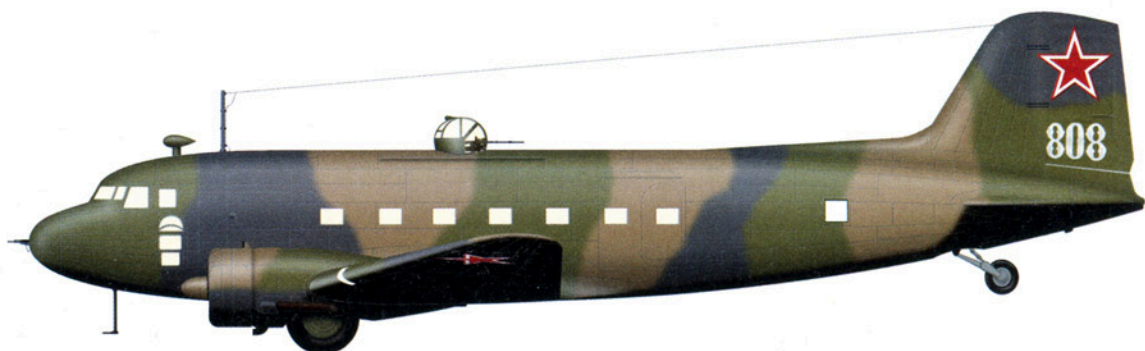
ПС-84, аэродром Хвойное. Октябрь 1941 г.



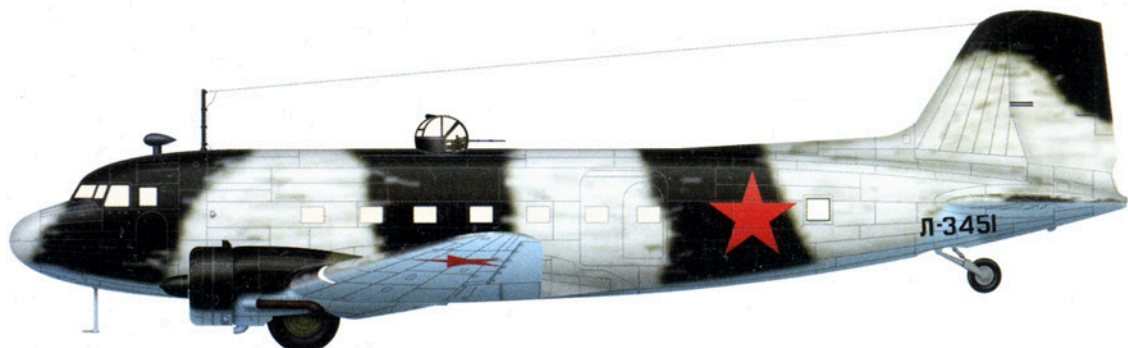
Ли-2, Мелитополь. 1943 г.



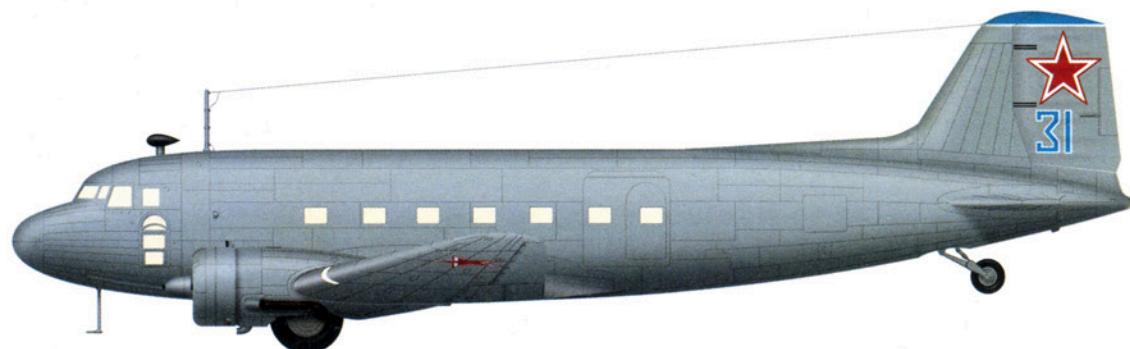
Ли-2 №1848703. Май 1945 г.



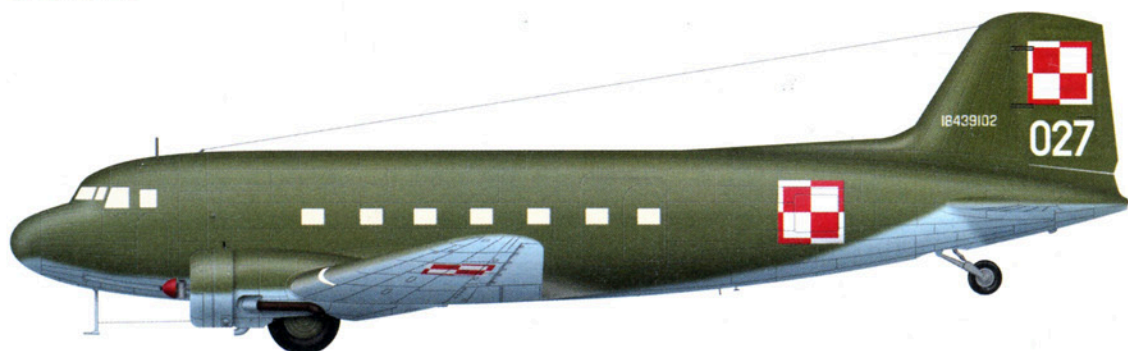
Ли-2. Июнь 1944 г.



Ли-2. 1943 г.



Ли-2Т. 1946 г.



Ли-2 ВВС Польши. 1975 г.

Однако более распространенными уже в послевоенный период являлись грузовые самолеты (максимальная длина грузовой кабины 9,43 м, коммерческая загрузка до 3000 кг), которые также перевозили пассажиров, причем даже с большей эффективностью. На самолетах грузового варианта теплозвукоизоляционная обшивка и отопление устанавливались только в кабине экипажа. По бортам грузовой кабины располагались откидные сиденья для 24 человек. Кабина имела усиленный металлический пол, на котором монтировались кольца для крепления грузов.

На ПС-84 входная дверь размером 1440х657 мм размещалась на правом борту самолета. После модернизации в 1942 г. на левом борту самолета дополнительно оборудовали поднимаемый вверх грузовой люк шириной 1500 мм и высотой 1620 мм. На большинстве машин непосредственно в люке имела запасная дверь 1320х750 мм.

Шасси и посадочные щитки Ли-2 убирающиеся при помощи гидросистемы. Процесс подъема и выпуска шасси фиксируется электросветовой сигнализацией посредством лампочек, установленных на приборной доске. Кроме этого, включался дублирующий звуковой сигнал. Убранное шасси удерживалось цилиндром подъема, выпущенное — запиралось замком.

Колеса основного шасси размером 1200х450 мм, имеют двухколесные тормоза, управление которыми смонтировано на педалях. Значительный ход амортизации (250 мм) и полубаллонные колеса делали посадку мягкой. Хвостовое колесо размером 600х250 мм свободно ориентирующееся, неубираемое. При разбеге стойка хвостового колеса запиралась на замок.

Лыжное шасси использовалось ограниченно, в мирной жизни только при полетах на Крайнем Севере и в Полярной авиации. Основные лыжи размером 3600х1220 мм, хвостовая лыжа — 1240х620 мм.

На основном варианте Ли-2 установлены два девятицилиндровых двигателя АШ-62ИР воздушного охлаждения, номинальной мощностью 820 л. с. у земли. ПС-84 оснащался трехлопастными воздушными винтами ВИШ-21 изменяемого в полете шага. Позднее на Ли-2 использовались трехлопастные автоматические винты АВ-7Н-161, работающие в комплекте с регуляторами числа оборотов типа Р-9СМ2. Эти винты имели возможность устанавливаться во флюгерное положение, что позволяло продолжать полет с нормальным весом при отказе одного двигателя.

Предельно допустимая передняя центровка самолета с выпущенным шасси составляла 14 % САХ, задняя — 26% САХ. Рекомендуемая центровка для полета — 22-24 % САХ.

Основные данные и характеристики Ли-2

Размах крыла (м)	28,813
Длина в линии полета (м)	19,647
Высота в стояночном положении (м)	5,153
Высота в линии полета (м)	7,093
Угол стоянки самолета	11°30'
Площадь крыла (м ²)	91,70
Колея шасси (м)	5,639
Максим. взлетный вес пассажирского самолета (кг)	10700
Максимальный взлетный вес грузового самолета (кг)	11500
Вес пустого самолета в пассажирском варианте (кг)	7820

Сводная таблица летных и технических характеристик

	ПС-84	Ли-2НБ	Ли-2Т	Ли-2П
Год	1939	1944	1945	1950
Двигатель	М-62ИР	М-62ИР	АШ-62ИР	АШ-62ИР
Вес пустого (кг)	7283	7310	7100	7900
Полетный вес нормальный (кг)	10886	10540	11000	10700
Полетный вес максимальный (кг)	—	11700	11500	11500
Скорость макс. у земли (км/ч)	309	275	294	300
Скорость макс. (км/ч)	338	295	324	320
на высоте (м)	1760	1700	1800	1650
Время набора высоты (мин/м)	20,6	32,0	24,5	30
	4000	5000	5000	5000
Практический потолок (м)	5750	5200	5700	5500
Дальность полета (км)	2655	2140	2400	2400
Длина разбега (м)	320-372	450*	435	400
Длина пробега (м)	320	375	400	350
Посадочная скорость (км/ч)	105-108	110	108	110