

A-A

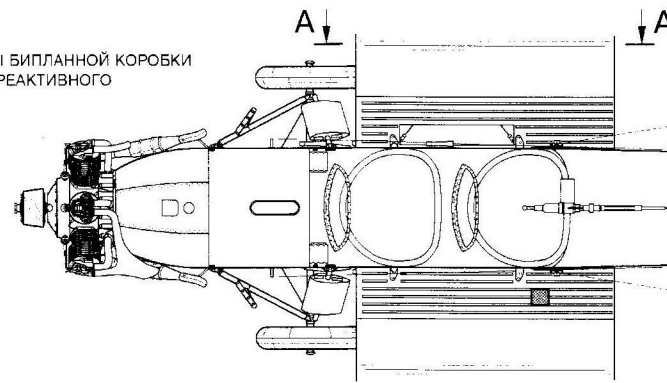


$\frac{1}{2} 2^{\circ} 20'$

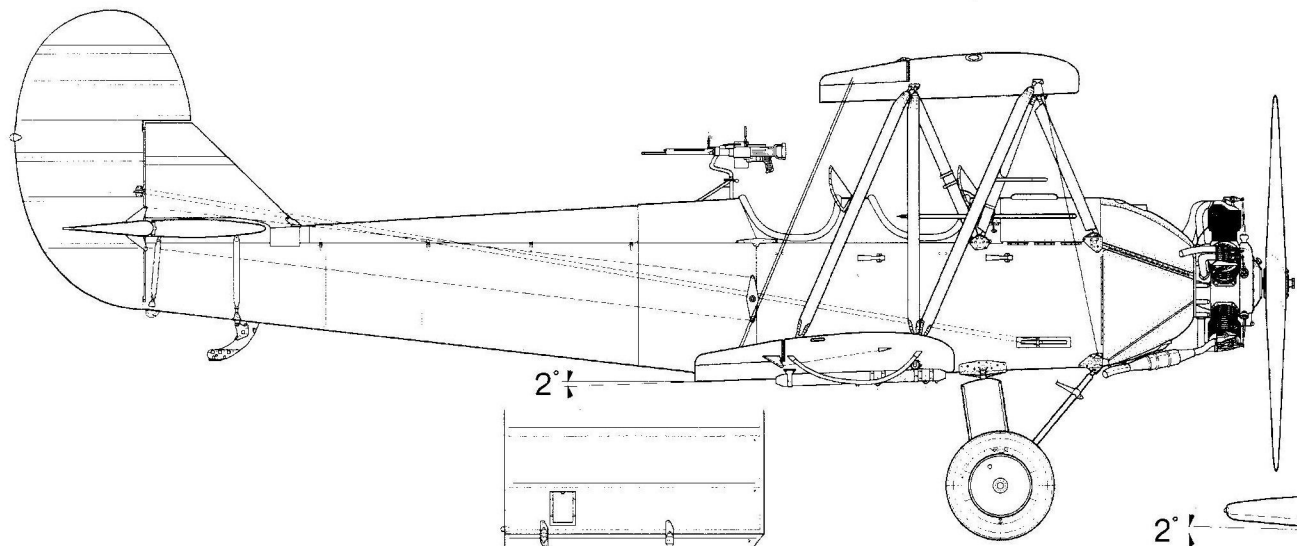
УГОЛ УСТАНОВКИ ЛЕВОЙ ПОЛОВИНЫ БИПЛАННОЙ КОРОБКИ  
НА  $20'$  БОЛЬШЕ ДЛЯ КОМПЕНСАЦИИ РЕАКТИВНОГО  
МОМЕНТА ВОЗДУШНОГО ВИНТА



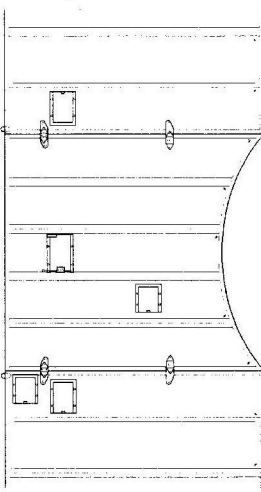
Н.Поликарпов



ВИД СВЕРХУ НА ПЕРЕДНЮЮ  
ЧАСТЬ ФЮЗЕЛЯЖА

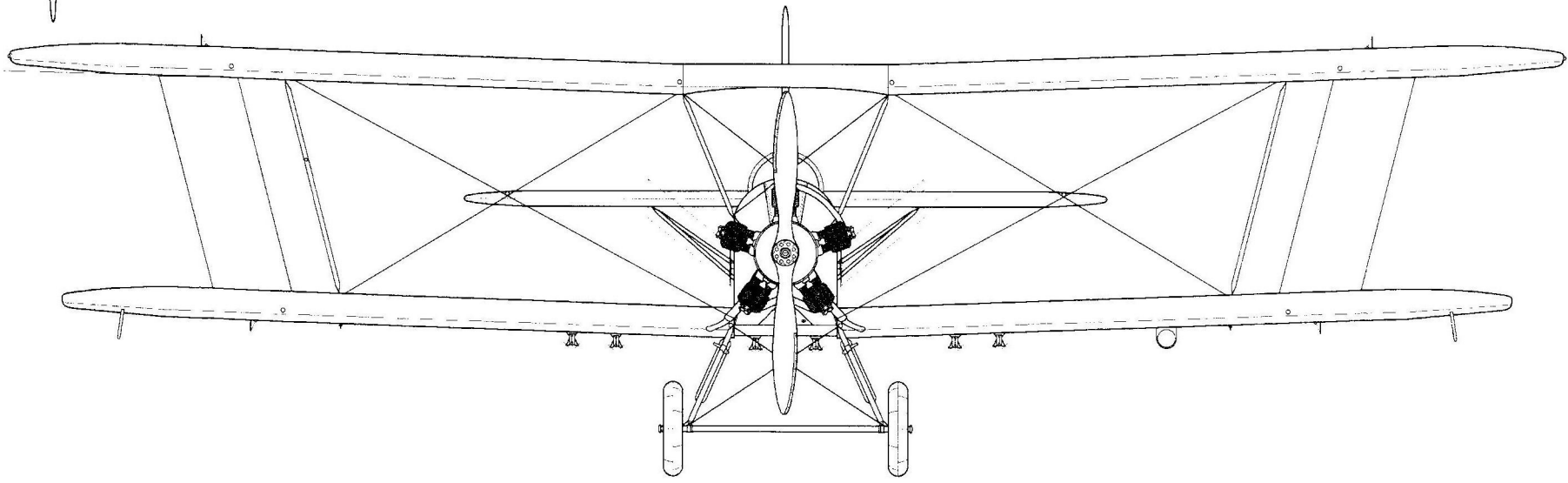


$2^{\circ} 1'$



ВИД СНИЗУ НА ЦЕНТРОПЛАН  
И КОРНЕВЫЕ ЧАСТИ  
КОНСОЛЕЙ

$2^{\circ} 1'$



У-2 с мотором М-11Г выпуска 1938 г.

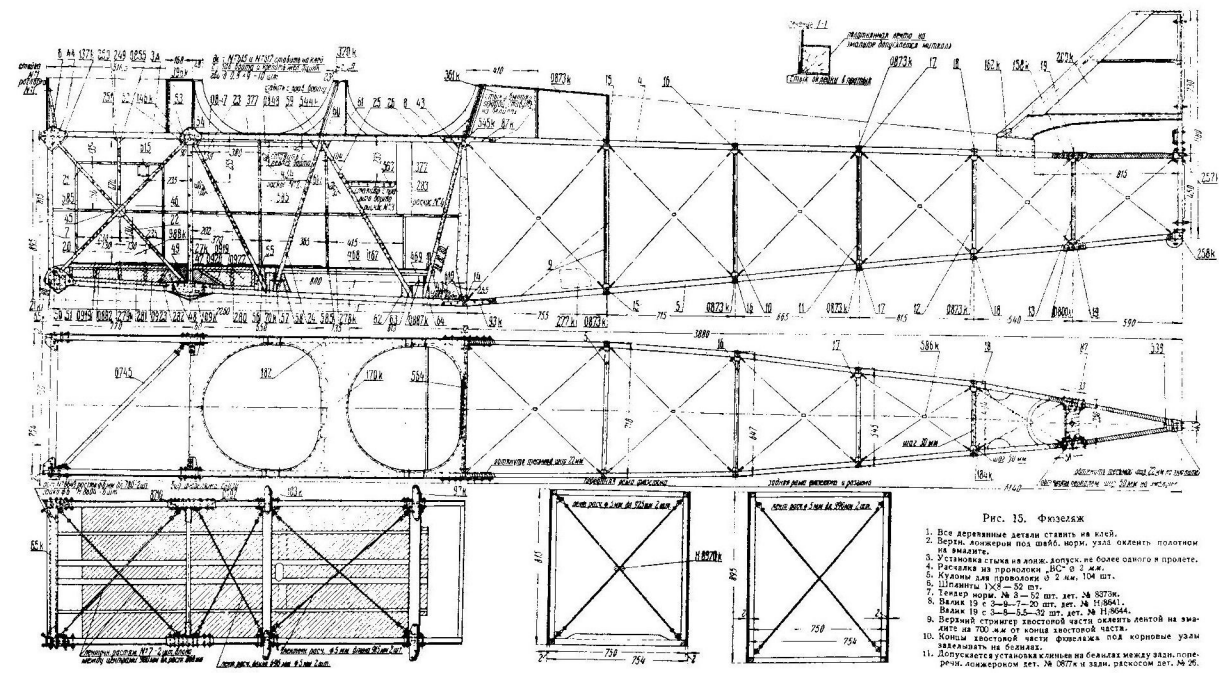
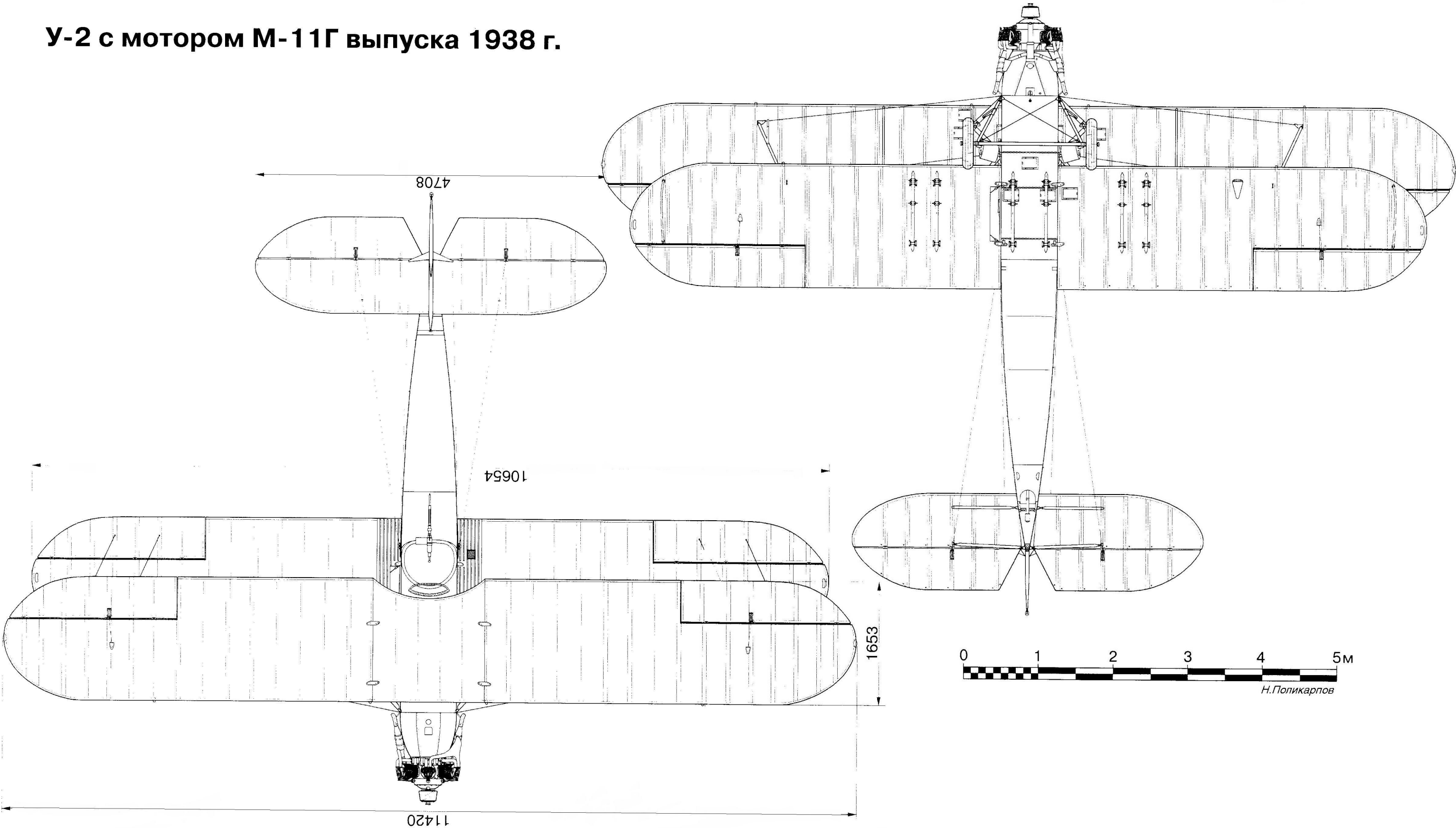


Рис. 15. Фюзеляж

1. Все деревянные детали ставить на клею.
2. Вертикальные детали ставить на клею.
3. Установка стоек на клею, допуск не более одного я проката.
4. Раскладка из проволоки  $\phi 2$  мм, 104 шт.
5. Катушки для проволоки  $\phi 2$  мм, 104 шт.
6. Шпильки  $1 \times 8 = 50$  шт.
7. Болты  $10 \times 10 = 50$  шт. дет. 24 шт.
8. Болты  $10 \times 10 = 50$  шт. дет. 24 шт.
9. Болты  $10 \times 10 = 50$  шт. дет. 24 шт.
10. Болты  $10 \times 10 = 50$  шт. дет. 24 шт.
11. Болты  $10 \times 10 = 50$  шт. дет. 24 шт.

У-2 с мотором М-11Г выпуска 1938 г.







По-2 с хвостовой «семеркой» вырывается от ангаров на взлетную полосу для проведения первого взлета Кошице, август 2004 г.



Восстановленный По-2 в оригинальном камуфляже. 2005 год.





Первый полет По-2 с хвостовой «семеркой». Самолетом управляет Владимир Козак, во второй кабине Анатолий Костюкевич



Восстановленный По-2 RA -0524 G в поплавковом варианте перед приводнением

## Характеристики По-2М

Полная длина (м) .....	9,190
Высота на плаву с антенной (м) .....	3,40
Высота в положении полета (м) .....	3,950
Высота на колесной тележке (м) .....	4,070
Размах верхнего крыла (м) .....	11,40
Размах нижнего крыла (м) .....	0,654
Площадь 4-х элеронов (м²) .....	4,13
Площадь крыльев (м²) .....	33,15
Вес пустого (кг) .....	949
Полетный вес (кг) .....	1350
Полная нагрузка (кг) .....	949
Максимальная скорость у земли (км/ч) .....	143
Время набора 1000 м (мин) .....	11,3
Взлетная скорость (км/ч) .....	75
Посадочная скорость (км/ч) .....	80
Длина разбега (м) .....	340
Длина пробега (м) .....	115

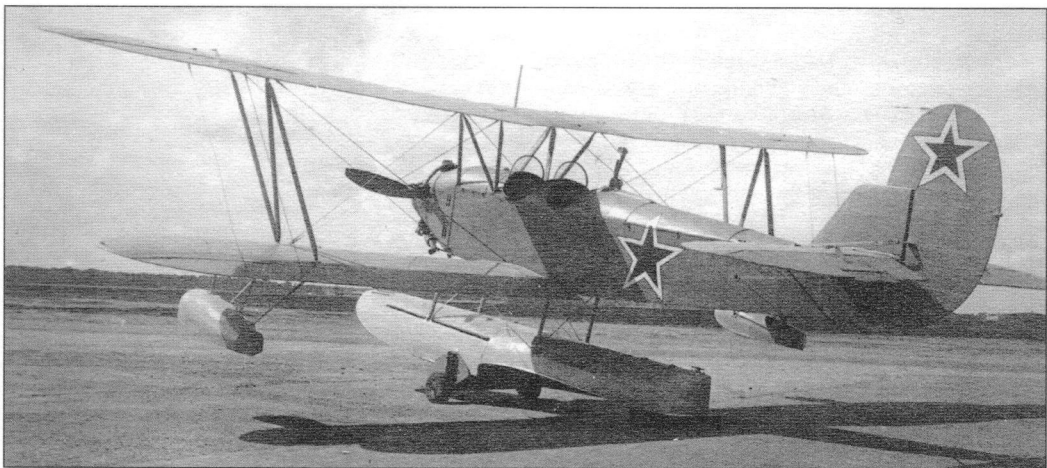
Использование У-2  
в Великой Отечественной войне

## Общее состояние

Летом 1941 года в судьбе простой тихоходной машины произошел поворот, разом изменивший судьбу учебного биплана, переведя его в категорию самолетов, занимающих особое место в истории мировой авиации. Огромные потери в первые дни войны заставили советское руководство не просто изыскать необходимые резервы боевых самолетов, но и обратиться к поискам новых форм вооруженной борьбы с агрессором. В условиях господства вражеской авиации в воздухе в дневное время одним из методов стало привлечение устаревших типов самолетов для использования их в качестве ночных бомбардировщиков. В соответствии с приказом Ставки Верховного главнокомандования (ВГК) к ноябрю 1941 года следовало образовать несколько десятков ночных



Пассажирский По-2ЛП, заводской №327118, оборудованный поплавками на авиарембазе №402 в подмосковном Быково. Самолет стоит на воде напротив Северного речного вокзала в Москве. 1945 г.



Испытания гидросамолета По-2М, построенного на авиазаводе №51 в 1944 г. По-2М предполагалось использовать как специальный боевой самолет для ведения боевых действий в речных и озерных районах