

ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ

Предвидя опасность вооруженного нападения империалистов на Советскую Республику, партия большевиков приступила к созданию регулярной Рабоче-Крестьянской Красной Армии. В декабре 1917 г. по указанию В. И. Ленина была организована Всероссийская коллегия по управлению Воздушным Флотом республики. Так родилась советская истребительная авиация, превратившаяся благодаря постоянному вниманию Коммунистической партии и героическим трудовым усилиям советского народа к 30-м годам в грозную во всех отношениях силу.

Основу ее парка в то время составляли маневренные бипланы И-15-бис, И-153 и скоростные монопланы И-16, созданные под руководством выдающегося авиаконструктора Н. Н. Поликарпова. По тем временам это была первоклассная боевая техника. Однако во второй половине 30-х годов боевой опыт, приобретенный в ходе воздушных боев с японскими милитаристами на Халхин-Голе и особенно в Испании показал некоторое отставание самолетов И-16 и И-153 от новейших модификаций истребителей капиталистических стран.

Такое положение, учитывая быстро осложнявшуюся по вине гитлеровцев международную обстановку, было нетерпимым и требовало самых решительных мер, направленных на повышение боеспособности советской истребительной авиации. И такие меры были приняты. В срочном порядке совершенствовались организация и тактика ВВС. Реконструировались действующие и возводились новые авиационные предприятия, предназначенные для выпуска новейших крылатых боевых машин. В вышедшем в 1940 г. Боевом уставе истребительной авиации (БУИС-40) четко обозначалась ее задача. В частности указывалось, что она «...является главным средством борьбы с воздушным противником и имеет основным назначением уничтожение его на земле и в воздухе».

Забегая вперед, можно отметить, что с поставленной перед ними задачей советские летчики-истребители с честью справились. За годы Великой Отечественной войны они сбили свыше 39,5 тыс. вражеских самолетов, активно участвовали в поражении наземных и морских целей, в ведении воздушной разведки. И все-таки главным в боевых действиях летчика-истребителя является воздушный бой, завоевание господства в воздухе. Отсюда и вытекают основные требования, предъявляемые к его крылатой машине: она должна располагать мощным вооружением, высокими скоростью, маневренностью, потолком полета и т. д.

К работе над созданием истребителей нового поколения были привлечены молодые талантливые конструкторские кадры. Им предстояло решить весьма непростую задачу: не только дать Вооруженным Силам страны самолеты с самыми высокими летными и боевыми характеристиками, но и сделать это в очень сжатые сроки. В соревнование, где призом победителю — творцу сконструированной машины был ее запуск в серию, включились М. Р. Бисноват, Г. И. Бакшаев, С. А. Лавочкин, В. П. Горбунов, М. И. Гудков, А. И. Микоян, М. И. Гуревич, В. М. Петляков, М. М. Пашинин, А. С. Москалев, П. О. Сухой, В. К. Таиров, И. Ф. Флоров, А. А. Боровков, В. В. Никитин, В. В. Шевченко, В. П. Яценко, А. С. Яковлев и другие авиаконструкторы. Одновременно велись и большие работы по совершенствованию авиационных двигателей. Именно в это время были созданы новые двигатели воздушного охлаждения, представляющие собой