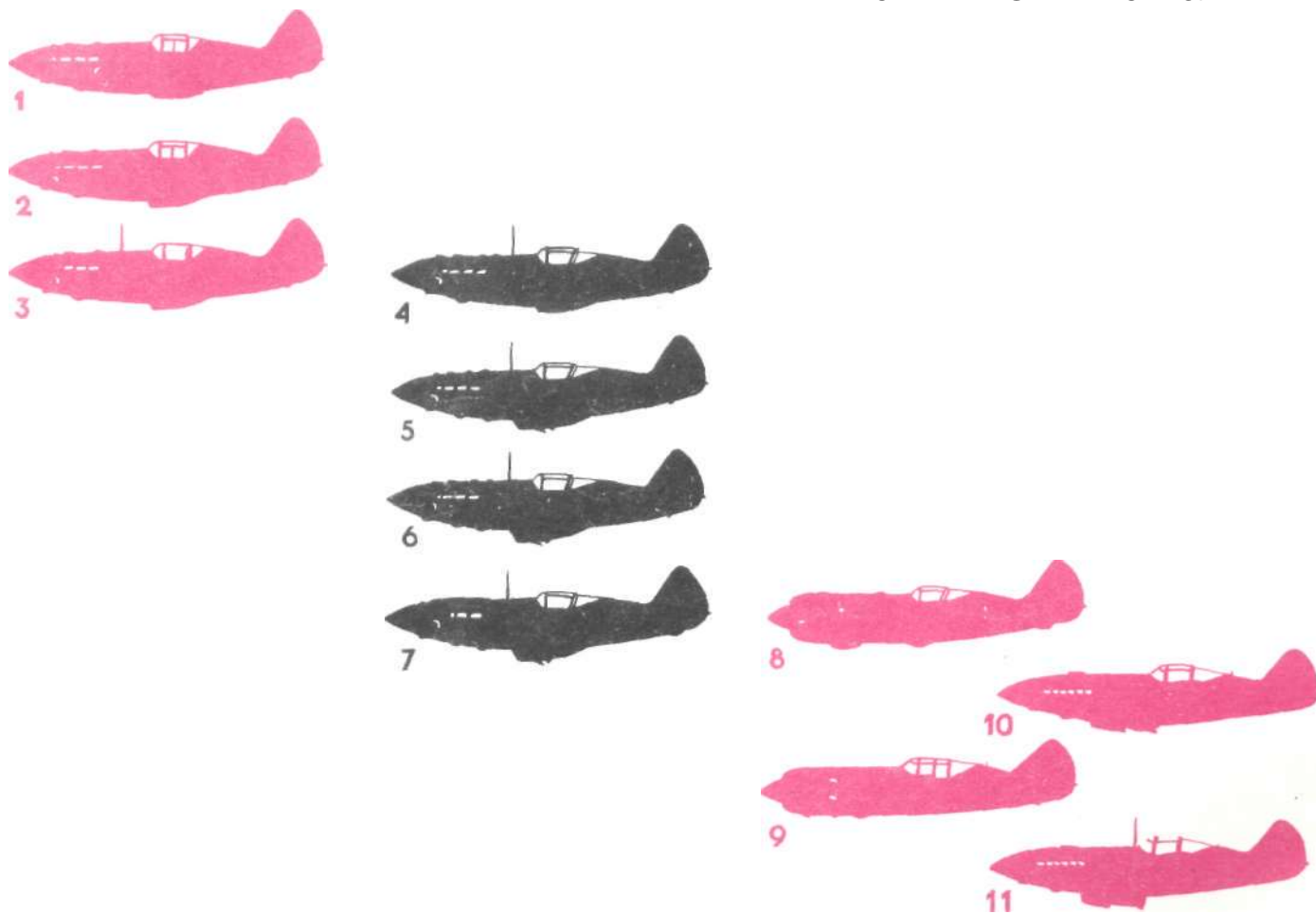


И-200. Работа сплотила молодой энергичный коллектив, который впоследствии создал целую серию замечательных самолетов, составивших целую эпоху в авиации нашей Родины. Но это было потом. А в 1939—1940 гг. в творческих муках появлялся на свет один из первых истребителей семейства «мигов».

Конструкторы работали без усталости. Стремление дать стране как можно быстрее первоклассную машину было очень велико. Они трудились напряженно и, как потом оказалось, плодотворно. Уже через несколько месяцев первая опытная машина И-200 была сделана, и 5 апреля 1940 г. летчик-испытатель А. Н. Екатов поднял ее в воздух. Всесторонние испытания показали, что имеющиеся конструктивные недостатки нового истребителя с лихвой перекрываются несомненными достоинствами. Главное из них — большая скорость полета — свыше 628 км/ч,

показанная на высоте 7 тыс. м. Достижение столь блестящего результата оказалось возможным благодаря применению на «миге» нового, очень мощного (для своего времени), считавшегося бомбардировочным, 1350-сильного мотора АМ-35А. Этот двигатель, сделанный под руководством А. М. Микулина, являлся прямым потомком всемирно известного АМ-34, стоявшего на самолете АНТ-25, на котором наши летчики перелетели через Северный полюс в Америку. По традиции и АМ-35 была уготована та же судьба — его ставили на дальние тяжелые воздушные корабли Пе-8. И то, что этот мотор в 1940 г. приспособили для истребителя, — было подлинным новаторством. Немецкий Ме-109 имел 1000 л. с, наши «яки» и «лаги» — по 1100, а «миг» — 1350 л. с. В том и состоит одно из главных качеств первооткрывателей — критически переосмысливать очевидные для всех истины.

СХЕМА РАЗВИТИЯ САМОЛЕТА «МИГ»



1. И-200 № 1 (1940 г.)
2. И-200 № 2 (1940 г.)
3. И-200 № 3 (1940 г.)
4. МиГ-1 (1940 г.)
5. МиГ-3 (1941 г.)
6. МиГ-3 с предкрылками (1941 г.)

7. МиГ-3 удлиненный (1941 г.)
8. МиГ-М-82 (1942 г.) (МиГ-9)
9. И-211 (1943 г.)
10. И-230 (1942 г.)
11. И-231 (1943 г.)