

Муниципальное дошкольное образовательное учреждение  
«Детский сад № 4 комбинированного вида»

**Областной фестиваль моделей военной техники,  
посвящённый 75 летию Победы в Великой  
Отечественной войне**

Участники:  
Корякина О.Н., воспитатель  
Морозов Ваня 7 лет

Тема: «История биплана У – 2».



**У-2** или **ПО-2** (Поликарпов-2) — советский многоцелевой биплан, созданный в 1927 году в СССР, под руководством Н. Н. Поликарпова.



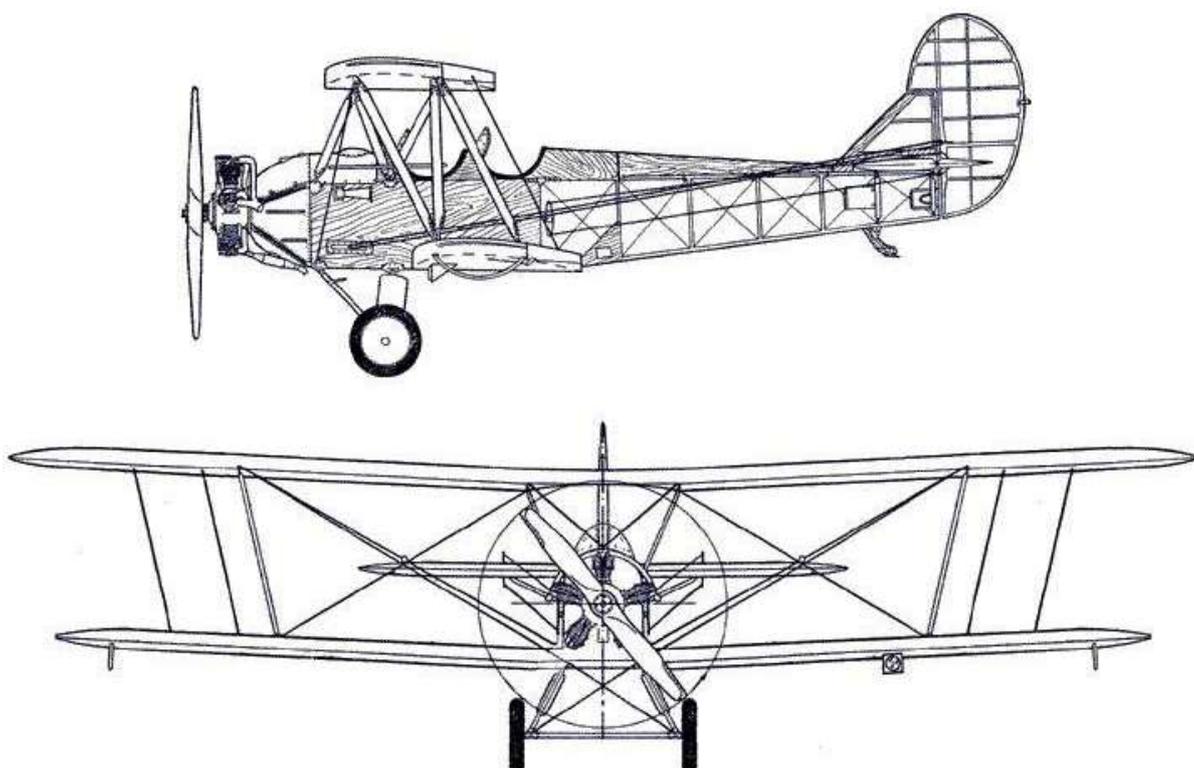
*Никола́й Никола́евич  
Полика́рпов  
1892—1944*

Русский и Советский  
авиаконструктор. Дважды  
лауреат Сталинской премии, Герой  
Социалистического Труда. Один из  
основоположников советской школы  
русского самолётостроения.

Данный самолет стал одним из самых известных советских самолетов и одним из лучших в мире. У-2 активно эксплуатировался на протяжении более 35 лет. В 1944 году после смерти конструктора он был переименован в его честь и стал называться По-2. Изначально самолет проектировался, как учебный. Он как нельзя лучше подходил для первоначального обучения пилотов. Самолет обладал превосходными летными качествами, ввести его в штопор можно было только преднамеренно, при этом машина легко из него выходила. У-2 благодаря своим очень хорошим взлетно-посадочным характеристикам мог использоваться с очень небольших взлетных площадок, часто даже неподготовленных.



Конструкция самолета У-2 была деревянной и выполнялась из сосны и фанеры, с полотняной обшивкой. Узлы конструкции изготавливались из мягкой стали, стойки коробки крыльев сначала выполнялись из дюралюминиевых каплевидных труб, но вскоре были заменены на стальные круглые трубы, к которым при помощи ленты на клею были примотаны деревянные обтекатели (для удешевления всей конструкции). Фюзеляж самолета имел переднюю фанерную часть и расчалочную хвостовую, верхняя грань задней части прикрывалась съемным выпуклым гарготом, изготовленным из 1-мм фанеры для удобства осмотра.



У-2 широко применялся в различных сферах деятельности авиации. От сельского хозяйства и почты, до медицины и участия в боевых действиях. Но, несмотря на комплектацию и вносимые изменения, самолёт всегда оставался легким, надёжным, удобным в управлении и практичным в ремонте. К тому же для взлёта и посадки не требовал больших аэродромов. Мог садиться и на неподготовленные площадки, скошенные поля, лесные поляны.

Свой славный боевой путь на фронтах Великой Отечественной войны У(По) — 2 начал буквально с первых дней. Первоначально им были укомплектованы подразделения связи Красной Армии.

Благодаря невысокой скорости самолет спокойно перемещался на малых высотах, где используя маскировочные цвета сливался с местностью. Большой неожиданностью для немецких пилотов оказалась необычайная живучесть «кукурузника».

Для вылетов на бомбардировки и штурмовки использовалось в основном ночное время. Это и послужило основным фактором, прославившим У-2 как ночной бомбардировщик! Точность бомбометания из-за небольших высот была высокой и наносила существенный урон врагу.

Конечно, самой эпичной страницей боевой истории По-2 стало то, что пилотировали его очень часто женщины — летчицы. За период боевых действий в Великой Отечественной войне ими было сброшено на врага около 3000 тонн авиабомб! За ночь приходилось совершать до 10 и более боевых вылетов. Многие отважные девушки-пилоты за героизм в боях были награждены орденами и медалями.

После войны По-2 вернулся к выполнению своих мирных обязанностей почтальона, санитаря, колхозника, учебного самолета. Выпускался вплоть до 1953 года. Всего произведено около сорока тысяч машин. Этот показатель один из самых высоких в мире.

В настоящее время существует несколько эксплуатируемых экземпляров По-2, принимающих участие в различных парадах и праздничных мероприятиях. В городе Мытищи Московской области прославленному самолету установлен памятник.



Такой многоцелевой биплан У-2 - возвели на пьедестал в Приморском районе Петербурга.

