

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования

Национальный исследовательский ядерный университет «МИФИ»

Саровский физико-технический институт – филиал НИЯУ МИФИ

Факультет информационных технологий и электроники

Кафедра философии и истории

IX Саровские молодежные чтения

Всероссийская научно-практическая студенческая конференция

«Ядерный университет и духовное наследие Сарова»

15, 16, 18, 19 апреля 2024 г.

XXXVIII студенческая конференция по гуманитарным и социальным наукам

СарФТИ НИЯУ МИФИ

XVII студенческая онлайн-конференция по истории СарФТИ НИЯУ МИФИ

Советские бомбардировщики в годы

Великой Отечественной войны

(1941 – 1945 гг.)

Доклад:

студентов группы ИТ13

Д. Судьина (руководитель), Ю. Турукина, М. Шаплыгина

Преподаватель:

кандидат исторических наук, доцент

О.В. Савченко

Аннотация.

В нашем докладе рассмотрена краткая история создания советских бомбардировщиков и их участие в боевых действиях.

При подготовке исследования мы основывались на разнообразных источниках, включая книги, научные публикации и интернет-ресурсы.

Начав рассмотрение ситуации с 1917 года, мы рассмотрели становление первых в стране авиационных заводов и институтов. Особое внимание уделялось людям, причастным к их созданию. В заключении рассматривается применение бомбардировщиков в боях Великой Отечественной войны, особенно в Курской и Сталинградской битвах.



СарФТИ НИЯУ МИФИ
IX Саровские молодежные чтения
Всероссийская научно-практическая студенческая конференция
«Ядерный университет и духовное наследие Сарова»
15, 16, 18, 19 апреля 2024 г.

XXXV III студенческая конференция по гуманитарным и социальным наукам СарФТИ НИЯУ МИФИ
XVII конференция по истории СарФТИ НИЯУ МИФИ

Советские бомбардировщики в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.)

Д. Судьин, Ю. Турукин, М. Шапльгин (гр. ИТ-13)

Научный руководитель проекта «Ядерный университет и духовное наследие Сарова»
- к.и.н., доцент, зав. кафедрой теологии О.В. Савченко

Саров - 2024



Слайд 1

Добрый день, уважаемое жюри, участники и гости конференции!

Сегодня наша команда представляет доклад на тему: Советские бомбардировщики в годы Великой Отечественной войны (1941 – 1945 гг.)

Ключевые слова:

*ТБ-3, Пе-2, Ил-2, Ил-4, Ту-4, Су-2,
В. М. Петляков, А. Н. Туполев,
С. В. Ильюшин, М. М. Громов,
Н. Н. Поликарпов*

Keywords:

*TB-3, Pe-2, IL-2, Il-4, Tu-4, Su-2,
V. M. Petlyakov, A. N. Tupolev,
A. S. V. Ilyushin, M. M. Gromov,
N. N. Polikarpov*

Слайд 2

Актуальность нашего доклада заключается в том, что изучение истории создания, характеристик и значения советских бомбардировщиков в годы Великой Отечественной войны позволяет лучше понять и оценить их вклад в победу Советского Союза. Поэтому для исторической науки и отечественной культуры данная тема важна для более подробного изучения.

Актуальность – изучение истории создания, характеристик и значения советских бомбардировщиков в годы Великой Отечественной войны позволяет лучше понять и оценить их вклад в победу Советского Союза. Поэтому для исторической науки и отечественной культуры данная тема важна для более подробного изучения.

Цель – рассмотреть краткую историю советских бомбардировщиков в Великую Отечественную войну 1941 – 1945 гг.

Задачи:

1. Рассмотреть краткую историю создания советских бомбардировщиков.
2. Рассмотреть участие советских бомбардировщиков в боевых действиях.
3. Рассмотреть сохранение памяти о людях внёсших вклад в развитие бомбардировочной авиации СССР в годы Великой Отечественной войны.

Слайд 3

Цель нашего доклада – рассмотреть краткую историю советских бомбардировщиков в Великую Отечественную войну 1941 – 1945 гг.

Развитие авиации в Советском Союзе до начала войны

31 декабря 1918 было образовано главное управление авиационных заводов



Константин Васильевич Акашев (1888 – 1931 гг.) – советский военачальник, первый главком авиации СССР. Начальник главного управления авиационных заводов. (Фото 1920 г.)



Высший совет народного хозяйства (1917 – 1932 гг. – ВСНХ) – орган управления народным хозяйством Российской Советской Федеративной Социалистической Республики, действовавший с 1917 по 1932 годы.



Юлий Александрович Меллер (1861 – 1955 гг.) – российский промышленник, автомобиле- и авиастроитель. Основатель и владелец завода «Дукс». (Фото 1914 г.)



Завод «Дукс» – самолётостроительный завод в Москве, был основан в 1893 г. «Дукс» в переводе с латыни – «вождь». С 1963 года предприятие стало называться Московский машиностроительный завод «Коммунар», а в 1993 году к столетию основания предприятия ему вернули первоначальное название «Дукс».

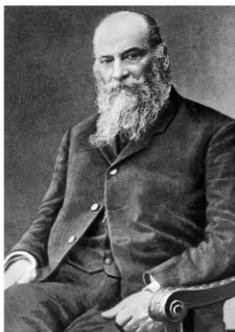


Николай Николаевич Поликарпов (1892 – 1944 гг.) – русский и советский авиаконструктор. Дважды лауреат Сталинской премии, Герой Социалистического Труда. (Фото 1935 г.)

Слайд 4

После революции 1917 года в России, 31 декабря 1918 года при высшем совете народного хозяйства РСФСР было образовано главное управление авиационных заводов. Одним из главных самолётостроительных заводов стал завод под названием «Дукс», который был основан Юлием Александровичем Меллером. Именно на этом заводе под руководством Николая Николаевича Поликарпова были созданы первые самолёты, поступившие в серийное производство.

Центральный аэрогидродинамический институт



Николай Егорович Жуковский (1847–1921 гг.) — русский учёный-механик, основоположник гидро- и аэродинамики. (Фото 1901 г.)



Николай Петрович Горбунов (1892–1938 гг.) — советский государственный и общественный деятель, учёный-химик. (Фото 1920 г.)

«Отдых» — пассажирский остановочный пункт Рязанского направления Московской железной дороги.

Платформа «Отдых» — Московско-Казанская железная дорога (до 1891 года — Московско-Рязанская железная дорога, до 1863 года — Саратовская железная дорога)



Международный аэродром «Раменское» (ныне известный как аэродром «Жуковский») использовался для испытательных и исследовательских полётов, проведения работ разных авиационных конструкторских бюро. (Фото 2011 г.)



Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ) — авиационный государственный научный центр России. Расположено вблизи платформы «Отдых». (Фото 1931 г.)

Слайд 5

В 1918 году студенты и ученики Николая Егоровича Жуковского сумели убедить своего учителя обратиться к властям с предложением о создании в Советской России комплексного научного центра. Инициатива профессора Жуковского была поддержана руководителем научно-технического отдела Высшего совета народного хозяйства Николаем Петровичем Горбуновым.

1 декабря 1918 года вблизи платформы «Отдых» Московско-Казанской железной дороги было начато строительство большого центрального аэрогидродинамического института — ЦАГИ, основанного пионером отечественной авиации Жуковским, на базе аэродинамической лаборатории и авиационного расчётно-испытательного бюро, а также испытательного аэродрома «Раменское».

Конструкторское бюро «Туполев»

В октябре 1922 года была создана **Комиссия по металлическому самолетостроению**.



Андрей Николаевич Туполев (1888 – 1972 гг.) — советский учёный и авиаконструктор, генерал-полковник-инженер, доктор технических наук. (Фото 1944 г.)

В 1916 – 1918 годах **А. Н. Туполев** участвовал в работах первого в России авиационного расчётного бюро; конструировал первые аэродинамические трубы в училище.



Сергей Алексеевич Чаплыгин (1869 – 1942 гг.) — русский и советский механик и математик, один из основоположников современной аэромеханики и аэродинамики, академик Академии наук СССР, Герой Социалистического Труда, заслуженный деятель науки РСФСР. (Фото 1929 г.)

Под руководством **А. Н. Туполева** спроектировано свыше 100 типов самолётов, 70 из которых строились серийно. На его самолётах установлено 78 мировых рекордов, выполнено около 30 выдающихся перелётов.



Конструкторское бюро «Туполев» — российское авиационное проектно-конструкторское бюро, созданное 22 октября 1922 года авиаконструктором **А. Н. Туполевым** в СССР.

Слайд 6

В октябре 1922 года в связи с бурным ростом в СССР интереса к проблемам воздухоплавания и авиации была создана Комиссия по металлическому самолетостроению, которую возглавил Андрей Николаевич Туполев. Позже по его предложению именно день создания этой комиссии стала считаться датой образования опытно-конструкторского бюро Туполева. После смерти Жуковского Туполев с Сергеем Алексеевичем Чаплыгиным, возглавившим коллегия института, продолжает работу по дальнейшему расширению и развитию ЦАГИ.

История создания основных бомбардировщиков в СССР



Тяжелый бомбардировщик **ТБ-1**.
(Фото 1926 г.)

Самолет **ТБ-1** стал первым в мире цельнометаллическим тяжелым двухмоторным бомбардировщиком монопланом, прототипом для многих последующих многомоторных самолетов ОКБ **А. Н. Туполева**.

ТБ-3 были выпущены крупной серией и составляли основу советской бомбардировочной авиации.



Тяжелый бомбардировщик **ТБ-3**. (Фото 1932 г.)



Владимир Михайлович Петляков (1891 – 1942 гг.) — советский авиаконструктор. Лауреат Сталинской премии первой степени. Главный конструктор бомбардировщика **Пе-2**. Отвечал за подготовку самолётов к лётным испытаниям и передачу в серийное производство у **А. Н. Туполева**. Был награждён в 1933 году орденом Красной Звезды и орденом Ленина. (Фото 1912 г.)



Пе-2 — советский пикирующий двухмоторный бомбардировщик времён Второй мировой войны. (Фото 1942 г.)

Слайд 7

В 1925 году особое техническое бюро по военным изобретениям специального назначения обратилось к ЦАГИ с предложением разработать тяжёлый бомбардировщик. За эту задачу взялся Туполев и разработал тяжёлый бомбардировщик **ТБ-1**.

18 февраля 1929 года особое техническое бюро уточнило требования и заключило с ЦАГИ договор о постройке опытного самолёта. На замену **ТБ-1** пришёл **ТБ-3**, сохранив его общие черты.

Также под руководством Туполева, Владимир Михайлович Петляков получил задание на постройку пикирующего бомбардировщика. Этим бомбардировщиком стал **Пе-2**. Этот самолёт стал основным советским бомбардировщиком в годы Великой Отечественной войны.

Лётно-исследовательский институт имени М. М. Громова



Александр Васильевич Чесалов (1898 – 1968 гг.) — советский учёный в областях аэродинамики. (Фото 1941 г.)



Макс Аркадьевич Тайц (1904 – 1980 гг.) — советский учёный в области аэродинамики. (Фото 1944 г.)



Григорий Семёнович Калачёв (1909 – 1985 гг.) — учёный-аэродинамик, доктор технических наук. (Фото 1942 г.)



Всеволод Симонович Ведров (1902 – 1983 гг.) — советский учёный в областях аэродинамики. (Фото 1944 г.)



Иван Фёдорович Петров (1897 – 1994 гг.) — советский военный деятель, организатор науки и образования. (Фото 1952 г.)



Михаил Михайлович Громов (1899 – 1985 гг.) — советский лётчик и военачальник. (Фото 1934 г.)



Андрей Январьевич Вышинский (1883 – 1954 гг.) — заместитель председателя СНК СССР, подписал постановление СНК СССР от 13 июня 1940 года. (Фото 1950 г.)



«Лётно-исследовательский институт имени М. М. Громова». (Фото 1942 г.)

Слайд 8

К началу 1940-х годов группа учёных ЦАГИ: Чесалов, Тайц, Калачёв и Ведров (при поддержке Петрова и Громова) — обосновали необходимость и возможность сочетания лётного эксперимента с теоретическими исследованиями характеристик самолётов, для чего было предложено создать специализированный институт лётных исследований. 8 марта 1941 года, в соответствии с постановлением Совнаркома СССР от 13 июня 1940 года, на базе подразделений ЦАГИ был создан Институт лётных исследований. Первым начальником лётно-исследовательского института был назначен шеф-пилот ЦАГИ Михаил Михайлович Громов.

Лётное обмундирование образца 1935 - 1941 гг.



Кожаное пальто на меху.



Меховые унты.
(Образец 1942-1945 гг.)



Кожанный шлемофон на меху
(Образец 1940 г.)
Шлемофон — изделие, специальное вещевое имущество и индивидуальное средство защиты, от механических повреждений головы и повышенного шума.



Алексей Петрович Компанец
(1916 – 1987 гг.) — в лётной форме. (Фото 1942 г.)



Шарф из белого шелка.
(Образец 1936 г.)

Шарфы служили прослойкой между кожей и воротником куртки и защитой от встречного ветра. Во время ведения воздушного боя, летчику приходилось сотни раз поворачивать голову. Любая ткань, кроме шелка, натирала шею и выводила пилота из строя.



Трёхпалые краги.
(Образец 1940 г.)



Пятипалые краги.
(Образец 1940 г.)

Слайд 9

Немалое внимание также уделяли и обмундированию для лётчиков.

Военные летчики и члены экипажей экипировались специальной одеждой: удлиненными кожаными пальто на меху, шарфами, кожаными шлемофонами на меху, унтами, крагами, меховыми перчатками, летными куртками, различными типами нательного белья из чистой шерсти и хлопковой ткани.

Боевые задачи и стратегии применения бомбардировщиков



Пе-2 — «фронтовой» бомбардировщик. «Фронтовые» бомбардировщики наносили удары на глубину 300 – 400 км от линии фронта .

Пе-2 в воздухе. (Фото 1942 г.)



Ил-4 относится к «дальним» бомбардировщикам

Ил-4 в воздухе. (Фото 1943 г.)



Ил-2 в воздухе. (Фото 1941 г.)

Ил-2 — самый массовый боевой самолёт в истории авиации, было выпущено более 36 тысяч штук.



Су-2. (Фото 1941 г.)

Сергей Владимирович Ильюшин (1894 – 1977 гг.) — советский авиаконструктор, генерал-полковник инженерно-технической службы, единственный лауреат семи Сталинских премий, Разработчик самого массового боевого самолёта в истории — штурмовика **Ил-2** главный конструктор бомбардировщика **Ил-4**. (Фото 1945 г.)

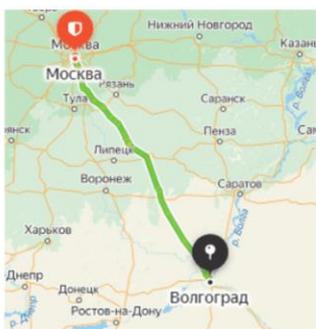
Су-2 — первый советский лёгкий одномоторный бомбардировщик, именно поэтому его также называли «**Ближний бомбардировщик первый**» Главным конструктором **Су-2** был **Николай Николаевич Поликарпов**

Слайд 10

В годы Великой Отечественной войны наибольшее разнообразие моделей было в классе двухмоторных бомбардировщиков. Они условно делились на «фронтовые» и «дальние». Первые использовались на линии фронта и на переднем краю обороны противника, вторые совершали вылазки в тыл неприятеля.

В боевых действиях для поддержки сухопутных войск использовали и лёгкие одномоторные бомбардировщики. Как показала практика, они эффективно действовали лишь в условиях господства в воздухе своей авиации, а также при ударах по слабозащищенным зенитной артиллерией объектам. В результате к концу войны производство лёгких одномоторных бомбардировщиков было в целом свёрнуто.

Применение бомбардировщиков в крупных сражениях



Город **Сталинград** на карте (ныне называется **Волгоград**)



РСИ-4 — средство связи между наземными и воздушными войсками. (Образец 1942 г.)

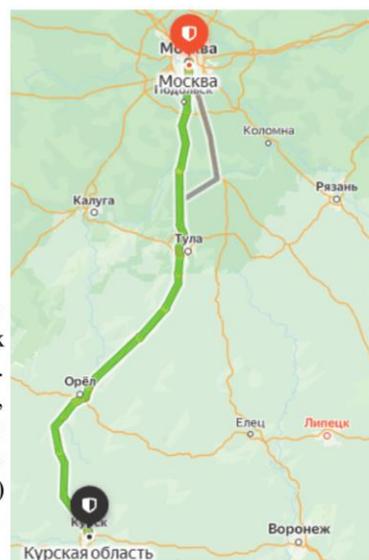
Основу советских бомбардировщиков в **Сталинградской битве** составляли **Су-2**. Они выполняли следующие боевые задачи:

- 1) нанесение бомбовых ударов по скоплениям войск и техники противника;
- 2) разрушение переправ.

В **Курской битве** было задействовано 545 советских бомбардировщиков. Основными бомбардировщиками, принимавшими участие в битве были, пикирующие бомбардировщики (штурмовики) **Ил-2** и **Пе-2**.



Пе-2 — в **Курской битве**. (Фото 1943 г.)



Курская область
Курская дуга, также **Курский выступ** — стратегический выступ линии фронта, образованный весной 1943 года.

Слайд 11

В годы Великой Отечественной войны бомбардировщики принимали участие в крупных сражениях, таких как: битва за Москву, битва за Сталинград, Курская битва и многих других. В этих битвах они, во взаимодействии с наземными силами, использовались для нанесения ударов по немецким войскам, оборонительным позициям инфраструктуре, блокировки снабжения противника, добиваясь заметных локальных успехов.

Память о бомбардировочной авиации СССР в годы Великой Отечественной войны.



Памятник С.В. Ильюшину в Вологде



Памятник В. М.
Петлякову в Таганроге



Памятник М.М. Громову в
городе Щелково

Петляков, Ильюшин и Громов оставили большой след в истории авиации. В их честь установлены памятники в различных городах России. Их достижения и вклад в развитие авиации представлены в музеях и на выставках, посвященных истории авиации. Их биография и вклад в авиацию описаны в книгах, документальных фильмах и других источниках, сохраняя его наследие для будущих поколений.

Все это помогает сохранить память и подчеркнуть их значимость для развития авиации в СССР.

Слайд 12

Громов, Петляков и Ильюшин оставили большой след в истории авиации. В их честь установлены памятники в различных городах России. Их достижения и вклад в развитие авиации представлены в музеях и на выставках, посвященных истории авиации. Их биография и вклад в авиацию описаны в книгах, документальных фильмах и других источниках, сохраняя его наследие для будущих поколений.

Все это помогает сохранить память и подчеркнуть их значимость для развития авиации в СССР.

Список источников и литературы:

1. Ганин С.М., Карпенко А.В., Колногоров В.В. Отечественные бомбардировщики. Часть 1, СПб., 2001 // <https://djvu.online/file/5vhv3DbICL53f>
2. Ефимов А.Н., Попович П.Р. Авиационная энциклопедия в лицах. М., 2007 // https://vk.com/doc247409661_590476377?hash=T9CjFlZpAtWj4VwinVm1bw8NUG3n3f8az3AJyw6zb40&dl=q5fmBIcf0OrzfpBI6aMovlZE9wia7xkULkHFwpO3OiT
3. Костырченко Г. В., Бюшгенс Г. С., Григорьев Н. В., Косминков К. Ю., Егоров Ю. А., Кондратьев В. П., Михеев В. Р. Самолётостроение в СССР 1917 – 1945 гг. Книга 1. Жуковский, 1992 // https://vk.com/doc247409661_451241222?hash=xdZzturZ0yT045p388jEtQz3EPIdc83dZZ8hIYeus0g&dl=xg83NJs3kEXhFfqu1nz0p3i7fNNdDg7TJeR4rA3AyN8
4. Косминков К. Ю., Григорьев Н. В., Костырченко Г. В., Бюшгенс Г. С., Макаревский А. И., Миронов А. Д., Туманов А. Т., Лазарев В. В., Иродов Р. Д., Егоров Ю. А., Засыпкин Ю. В. Самолётостроение в СССР 1917 – 1945 гг. Книга 2. Жуковский, 1994 // https://vk.com/doc247409661_451241283?hash=tF2oN8qyQ9gVc9kJOtWxTN7QEYQsN4QBZhXREhKF6L&dl=PJIAOEQwxgQlGRU1PzYi880IfNHRn5xpbtCwsX8GFyg
5. Раткин В. М. Авиация в Сталинградской битве. М., 2013 // https://vk.com/doc-127837577_643977253?hash=8Fmej3BNbBTjwquXZccViJUZQCO522Z0UMViSPQnXtT&dl=FvYvP6498snhVT0XMG05NGVZzhz1XBvqNUPPg0DwH8c
6. Шавров В.Б. История конструкций самолётов в СССР 1938 – 1950 гг. М., 1988 // <https://djvu.online/file/GM2hpFJUqW5cy>

Слайд 13

Наш доклад основывается на данных источниках и литературе

1. Ганин С.М., Карпенко А.В., Колногоров В.В. Отечественные бомбардировщики. Часть 1, СПб., 2001 // <https://djvu.online/file/5vhv3DbICL53f>
2. Ефимов А.Н., Попович П.Р. Авиационная энциклопедия в лицах. М., 2007 // https://vk.com/doc247409661_590476377?hash=T9CjFlZpAtWj4VwinVm1bw8NUG3n3f8az3AJyw6zb40&dl=q5fmBIcf0OrzfpBI6aMovlZE9wia7xkULkHFwpO3OiT
3. Костырченко Г. В., Бюшгенс Г. С., Григорьев Н. В., Косминков К. Ю., Егоров Ю. А., Кондратьев В. П., Михеев В. Р. Самолётостроение в СССР 1917 – 1945 гг. Книга 1. Жуковский, 1992 // https://vk.com/doc247409661_451241222?hash=xdZzturZ0yT045p388jEtQz3EPIdc83dZZ8hIYeus0g&dl=xg83NJs3kEXhFfqu1nz0p3i7fNNdDg7TJeR4rA3AyN8

4. Косминков К. Ю., Григорьев Н. В., Кострыченко Г. В., Бюшгенс Г. С., Макаревский А. И., Миронов А. Д., Туманов А. Т., Лазарев В. В., Иродов Р. Д., Егоров Ю. А., Засыпкин Ю. В. Самолётостроение в СССР 1917 – 1945 гг. Книга 2. Жуковский, 1994 //

https://vk.com/doc247409661_451241283?hash=tF2oN8qyQ9gVc9kJZOtWxTN7QEYQsN4QBZhXREhKF6L&dl=PJAQOEQwxgQIgRU1PzYi880IfNHRn5xpbtcWsX8GFyg

5. Раткин В. М. Авиация в Сталинградской битве. М., 2013 // https://vk.com/doc-127837577_643977253?hash=8Fmej3BNbBTjwquXZccViJUZQCO522Z0UMViSPQnXtT&dl=FvYvP6498snhVT0XMGo5NGVZzhz1XBvqNUPPg0DwH8c

6. Шавров В.Б. История конструкций самолётов в СССР 1938 – 1950 гг. М., 1988 // <https://djvu.online/file/GM2hpFJUqW5cy>

Спасибо за внимание!



Турукин Юрий
ИТ-13

Судьин Даниил
ИТ-13

Шаплыгин Максим
ИТ-13



Слайд 14

Спасибо за внимание!