

# Презентационное сопровождение к классному часу

## «Они приближали победу»

---

Учитель физики МОУ Козельская средняя  
общеобразовательная школа №3 Гончаренко  
Елена Александровна

**1941 ГОД**

**22**

**ИЮНЯ**



Ученые СССР встали против  
ученых фашистской  
Германии.

Победа над врагом ковалась  
в воздухе, на море и на  
земле.



Легендарный И-16





Испытывал И-16  
выдающийся летчик  
Валерий Чкалов



Был создан в 1933 году коллективом, руководимым авиаконструктором Н.Н. Поликарповым.

В то время истребители строили только по биплановой схеме, а И-16 был тупоносим монопланом с бочкообразным фюзеляжем. Заголовник за кабиной летчика переходил в киль. Новинкой было и убирающееся шасси. Все это было сделано для достижения наибольшей скорости полета.



В Московском НИИ новые  
виды самолетов и подвески  
самолетов ТБ-3 и двух И-16  
осваивал

Борис Литвинчук,  
герой Советского Союза,  
почетный гражданин  
г. Калуга.



Борис Литвинчук  
после полета



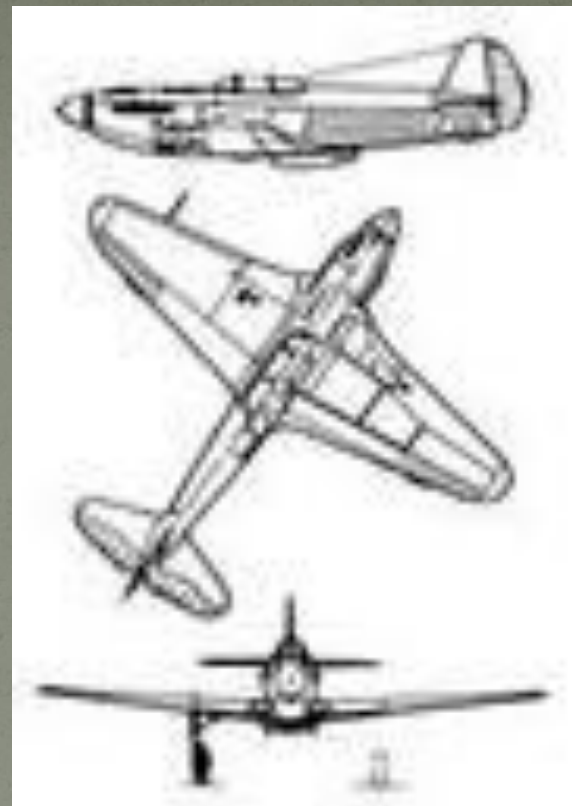
Самолет был принят на вооружение, запущен в серийный выпуск. Установка более мощных двигателей позволила довести максимальную скорость машины до 490 км/ч, его стали оснащать 20-миллиметровыми пушками.



Однако к началу Великой  
Отечественной войны  
стало ясно, что  
возможности  
усовершенствования И-16  
исчерпаны и в начале  
1943 года его сняли с  
вооружения.



Истребитель Як-3 –  
самый легкий  
истребитель  
Великой  
отечественной  
войны.



Создан бюро А.С. Яковлева  
в 1943 году.

Разработанный с учетом опыта первых двух лет войны, этот истребитель представлял собой по существу новый тип самолета. В нем нашла свое высокое и самое совершенное воплощение поистине огромная работа, которую провело ОКБ А.С.Яковлева по улучшению аэродинамики и конструкции, а также повышению боевых качеств истребителей. Он вобрал в себя все лучшее, что было достигнуто на самолетах Як-1 и Як-9 и, кроме того, на нем впервые был применен ряд важных новшеств и усовершенствований, которые в дальнейшем были внедрены на всех модификациях Як-9.

Опытные образцы Як-3 ВК-107А и Як-3 ВК-108 показали наибольшую для советских поршневых самолетов скорость - соответственно 720 и 745 км/ч. Эти скорости приближались к предельно возможным для самолетов с поршневыми двигателями. Як-3 намного превосходил по своим боевым качествам последние немецкие истребители Me-109G-6 и FW-190A-8 и истребители, поставлявшиеся Советскому Союзу его союзниками по войне. Преимущества в скорости, скороподъемности и маневренности Як-3 над Me-109G-6 и особенно над FW-190A-8 на высотах от 0 до 5000 м, где обычно происходили воздушные бои, были настолько подавляющими, что немецкие летчики предпочитали избегать встреч с Як-3.

В конце 1942 года в советских ВВС была создана французская эскадрилья "Нормандия", позднее ставшая полком "Нормандия-Неман". Летчикам было предоставлено право выбора самолета любого типа, в том числе и иностранного производства. После пробных полетов они выбрали советский самолет Як-1, а впоследствии Як-3 ВК-105ПФ2, который вызвал их восхищение легкостью управления и своим оборудованием. На этом самолете они достигли больших успехов. Быстро освоив новый самолет, французские добровольцы только за один день боев 16 октября 1944 г. сбили 29 немецких самолетов без единой потери со своей стороны.





4 декабря 1942 г. эскадрилья включена в состав советских ВВС. 22 марта 1943 г. "Нормандия" после успешного завершения учебы и четырех дней отпуска в Москве под командованием м-ра Жан Луи Тюляна направлена на фронт на полевой аэродром Полотняный Завод, где была включена в состав 1-й воздушной армии объединявшую всю авиацию Западного фронта. С 5 апреля 1943 г. эскадрилья стала принимать участие в боевых действиях в составе 204-й дивизии бомбардировочной авиации.



майор Жан Луи Тюлян



Пьер Пуйяд вспоминает – «Мы стояли в Хатенках, 20 машин на пятнадцать летчиков. 10 июля в десять часов вечера началась сильная артиллерийская канонада на нашем фронте. Она длилась ночь, день и еще ночь.

Бомбардировщики летали без конца. Небо было освещено ракетами. В нашей избе стены ходили ходуном. 12 июля мы поднялись в воздух, сопровождая 28 бомбардировщиков Пе-2. Все время продолжался сильный артобстрел. Дым и пыль закрыли немецкие траншеи, озаряемые вспышками разрывов. Там творился кромешный ад. После налета штурмовиков и бомбардировщиков канонада смолкла, и пошла пехота. До 20 июля мы летали непрерывно вместе с 18-м гвардейским полком. 12 июля немцев в воздухе почти не было. 13-го мы сбили два "Мессершмита-110". В последующие четыре дня мы сбили еще семнадцать самолетов.

В основном истребителей, которых перехватывали, когда они прорывались к нашим Пе-2. Беген был ранен в бедро. Де Тедеско пропал без вести. Литтольф (["Нормандия-Неман" - капитан Литтольф](#)) В основном истребителей, которых перехватывали, когда они прорывались к нашим Пе-2. Беген был ранен в бедро. Де Тедеско пропал без вести. Литтольф (["Нормандия-Неман" - капитан Литтольф](#)) Кастелен, Бернавон погибли 16-го. 17 июля не вернулись Тюлян (["Нормандия-Неман" - майор Тюлян](#)) и Вермей. 18 июля я принял командование группой. Оставалось девять летчиков: Прециози, Риссо, Альбер, Дюран, Матисс, Бон, де Форж, Леон и я. Де ля Пуап находился на излечении: у него лопнула барабанная перепонка. Лефевр был болен. Каждый засыпал рядом с пустой койкой..."





Памятник в д. Хатенки,  
Козельского района  
Калужской области

После войны полк перелетел во Францию на сорока подаренных ему самолетах Як-3, которые без единой катастрофы прослужили в полку "Нормандия-Неман» .





Салют и слава годовщине  
Навеки памятного дня  
Салют победе, что в Берлине  
Огнем попрала мощь огня.  
Салют ее большим и малым  
Творцам, что шли путем одним,  
Ее бойцам и генералам,  
Героям павшим и живым-  
Салют!

А. Твардовский