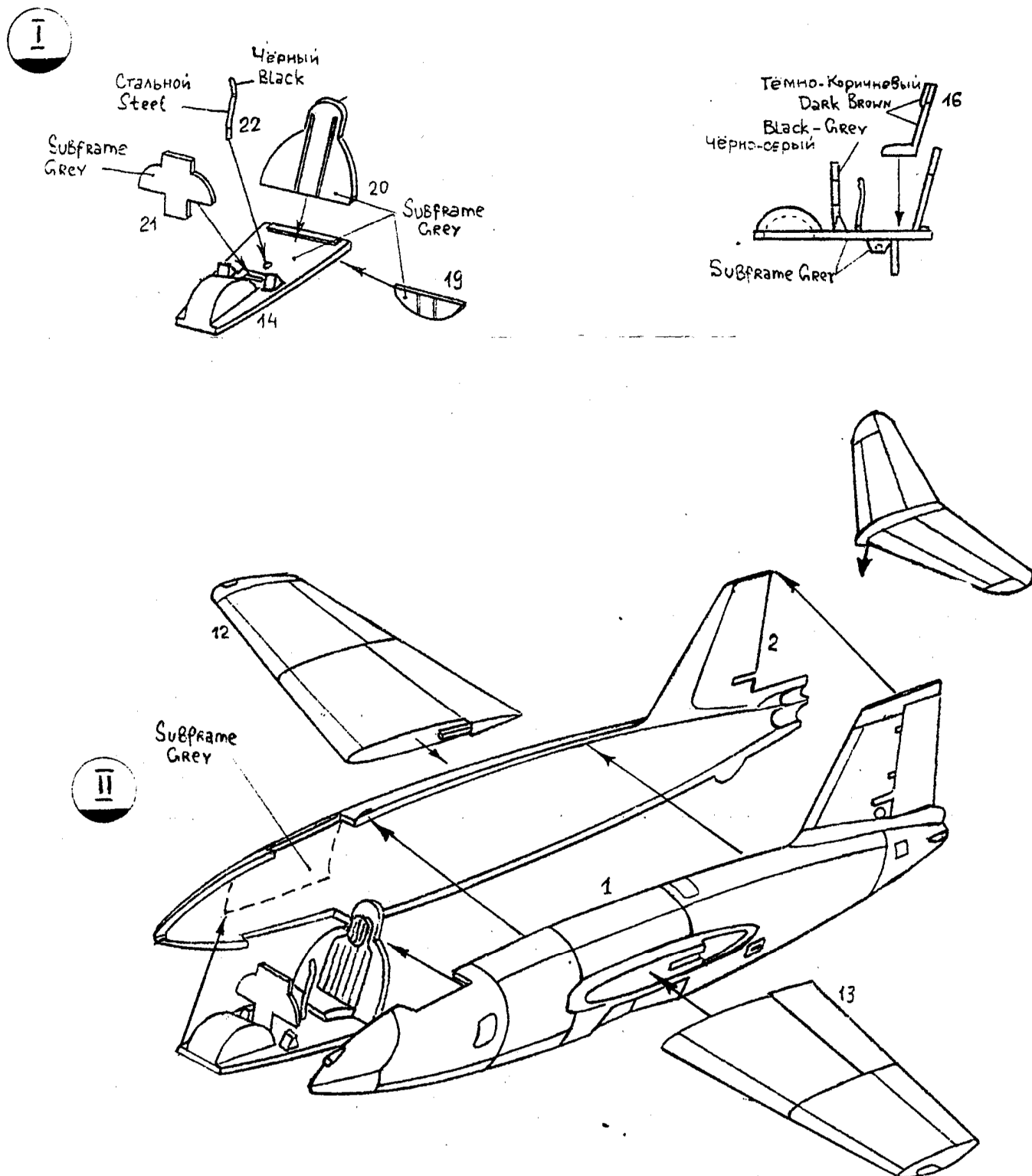
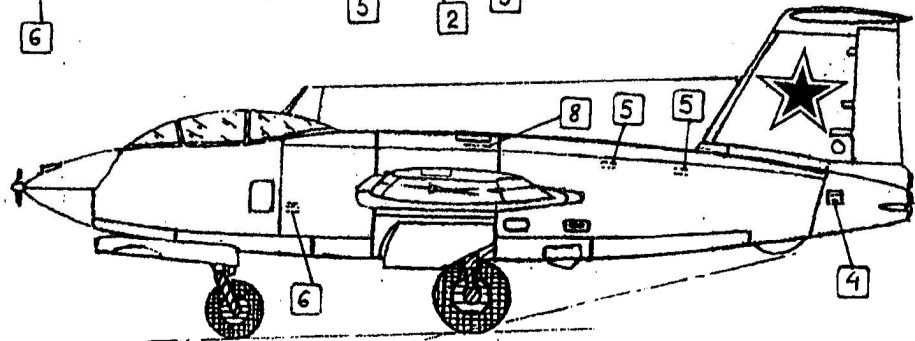
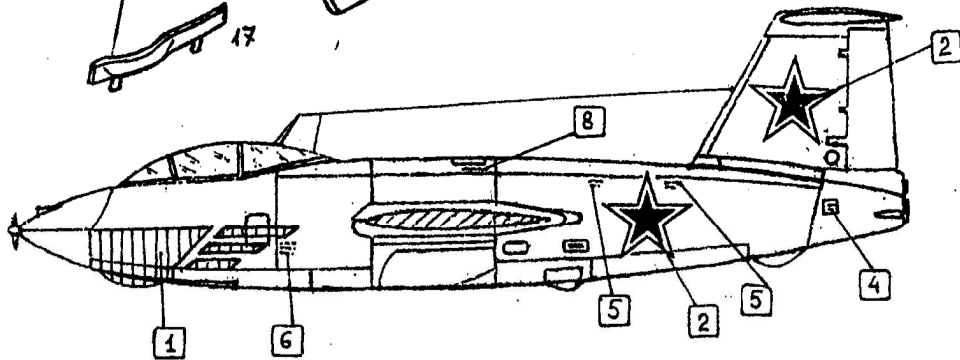
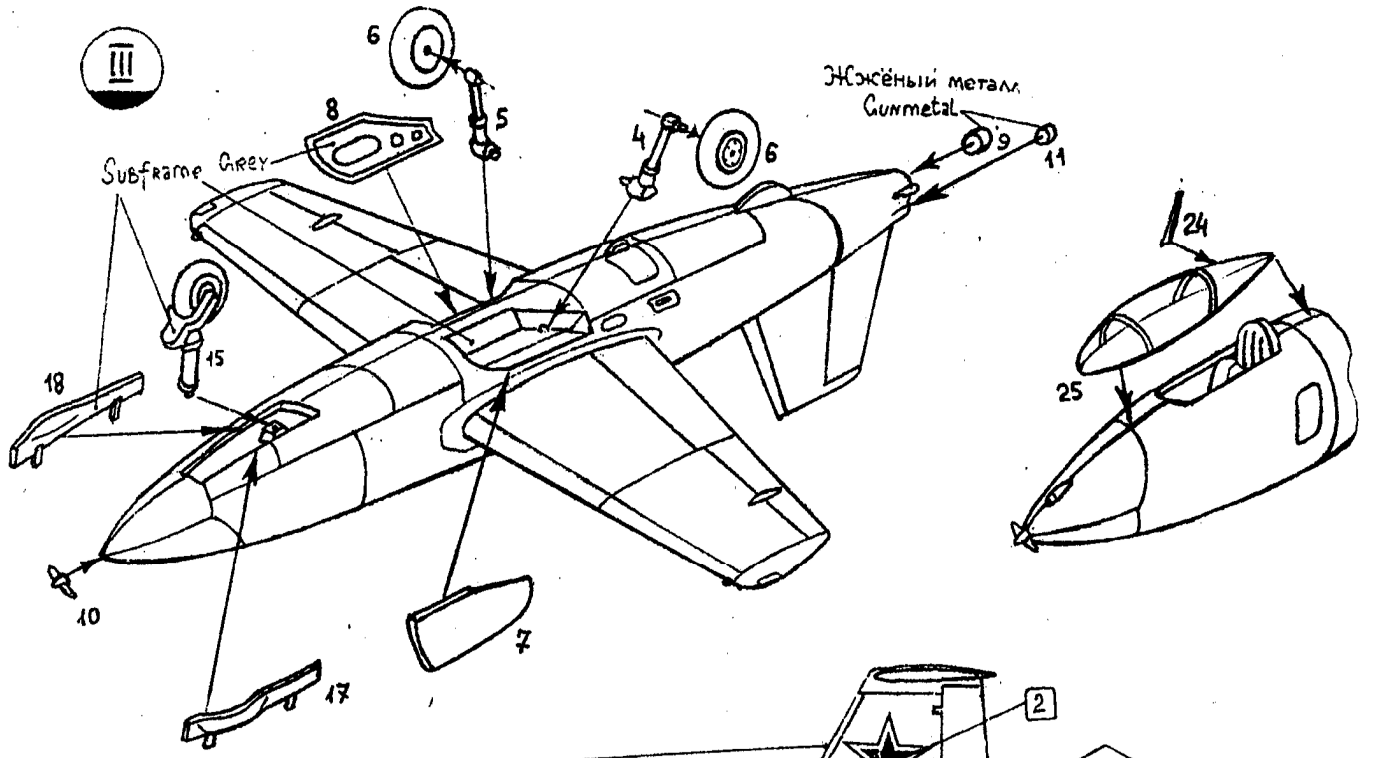


Ракетный истребитель И 270

В конце 30-х начале 40-х годах конструкторы многих стран мира понимали, что возможности поршневых двигателей весьма ограничены и, что бы достичь самолету приличной скорости необходим другой совершенно иной конструкции двигатель. Так появилась идея использовать жидкостные реактивные двигатели (ЖРД). Явными, причем неустраняемыми недостатками такой силовой установки был невероятно высокий расход топлива, агрессивность топливных компонентов и высокая взрывоопасность. В СССР в начале 40-х годов были построены экспериментальный самолет БИ 1 и ракетоплан РП 318, а в Германии фирма Мессершмитт построила боевой самолет ME 163. Ограниченное время полета (6-7 минут) было самым серьезным недостатком. В 1944 году немецкие конструкторы предлагают применить 2-х камерный ЖРД. Обе камеры сгорания - основная и крейсерская работали на максимальной тяге, но первая использовалась лишь для взлета, набора высоты и отрыва от противника. После набора боевой высоты основная камера отключалась, у крейсерской же камеры расход топлива был существенно ниже. За счет этого предполагалось увеличить продолжительность полета до 12 минут. Так появился проект самолета ME 263. Быстрое окончание войны не дало возможности ни испытать новый двигатель, ни построить хотя бы один самолет. После войны разработкой немецких конструкторов заинтересовался А И Микоян и попытался воплотить идею 2-х камерного ЖРД в самолете И270. Первый полет состоялся летом 1947 года. Во время испытаний была достигнута скорость 1000 км/ч и высота 18000 м. Проведенные испытания показали полную бесперспективность использования ЖРД в качестве силовой установки. На пороге стояла эра реактивной авиации.

СХЕМА СБОРКИ





Алюминий
Aluminium



Конструктивный серый
Subframe Grey



Medium Green 5300
Средний зелёный



Матовый темно-серый
Grey Matt



Красный
Red

