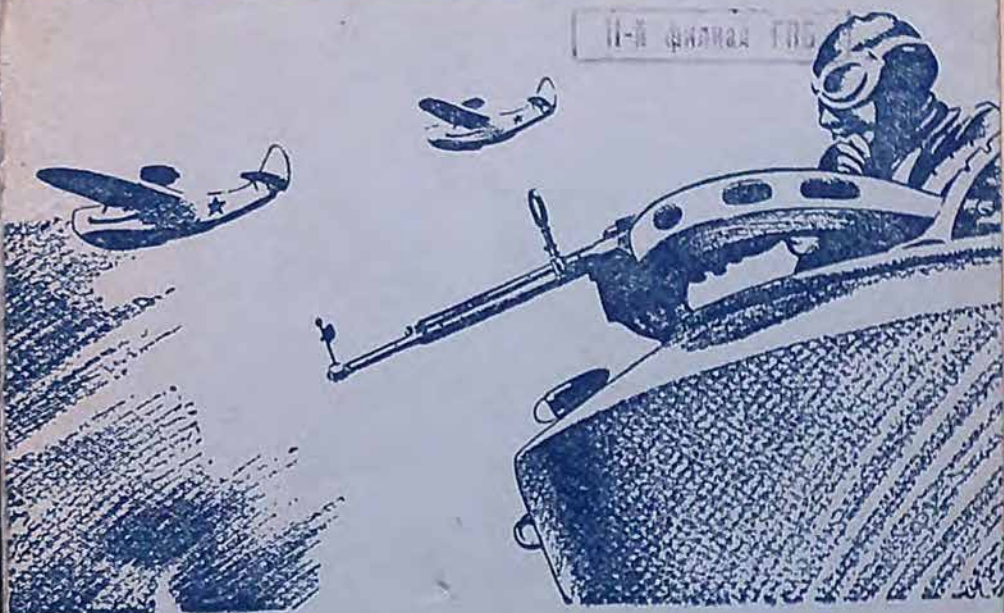


Боевая библиотека красноармейца

II-й филиал ГПБ

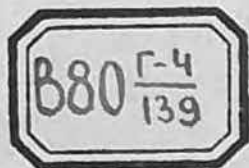


ДРУГ ИЛИ ВРАГ?

ВОЕНМОРИЗДАТ • 1941

БОЕВАЯ БИБЛИОТЕКА КРАСНОФЛОТЦА

II-й фонд ГИБ



ДРУГ ИЛИ ВРАГ?



ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР

Москва

1941

Ленинград

Редактор майор *А. Секленков*.

Подписано к печати 24/VIII 1941 г. ГМ 14745
Уч.-авт. л. 0,6. Печ. л. $\frac{3}{4}$. В 1 печ. л. 59.200 зн. Заказ № 622

2-я типография Военно-Морского Издательства НКВМФ

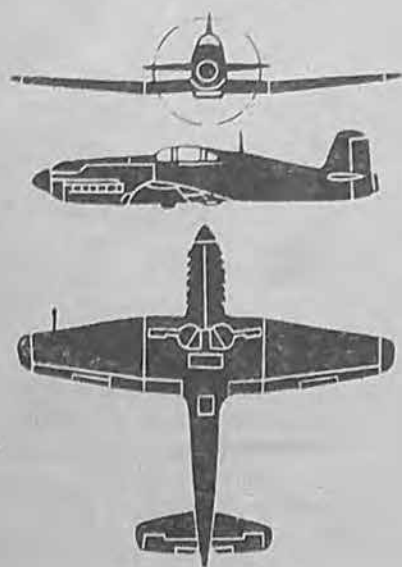
УЧИТЬСЯ РАСПОЗНАВАТЬ ФАШИСТСКИЕ САМОЛЕТЫ

Для успешной организации противовоздушной обороны очень важно, чтобы каждый советский гражданин мог быстро и безошибочно распознавать самолеты и уметь отличать вражеские машины от советских. Общеизвестно, что фашисты часто маскируют свои самолеты, помещая на крыльях советские опознавательные знаки. Поэтому необходимо научиться распознавать машины по внешним очертаниям.

Ниже опубликованы данные о наиболее распространенных типах самолетов. На первый взгляд может показаться, что сравниваемые самолеты очень похожи друг на друга. Это неверно. Внимательно изучив силуэты, запомнив их характерные признаки, вы научитесь безошибочно распознавать вражеские самолеты и отличать их от советских.

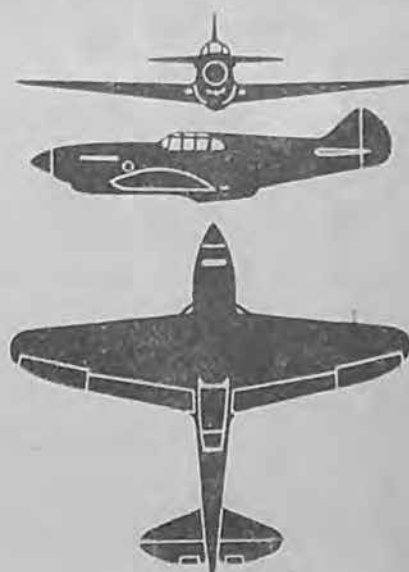
Слева даются силуэты и фотографии фашистских самолетов, справа — советских.

Хейнкель „Хе-113“



Вид спереди, сбоку и снизу.

„ЛАГГ-3“



Вид спереди, сбоку и снизу.



Хейнкель „Хе-113“ в полете.

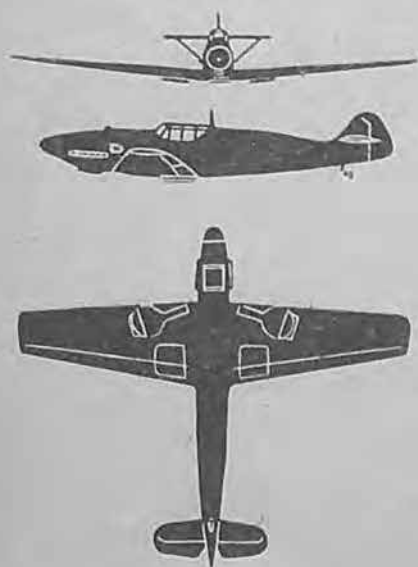


„ЛАГГ-3“ в полете.

Хейнкель „Хе-113“ — одноместный, одномоторный истребитель. Этот самолет по общим пропорциям похож на советский истребитель „ЛАГГ-3“. Однако и эти самолеты можно отличить по ряду признаков. У „Хе-113“ низ бокового очертания фюзеляжа почти совершенно прямой, „ЛАГГ-3“

имеет иное боковое очертание фюзеляжа. Вертикальное оперение „Хе-113“, с тупым верхним окончанием и прямой задней кромкой, нетрудно отличить от заостренного вертикального оперения „ЛАГГ-3“, имеющего плавную кривую заднюю кромку.

Мессершмитт „Ме-109“

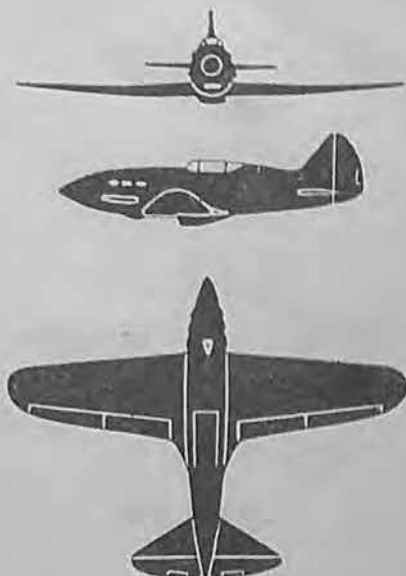


Вид спереди, сбоку и снизу.



Мессершмитт „Ме-109“ в полете.

„МИГ-3“



Вид спереди, сбоку и снизу.

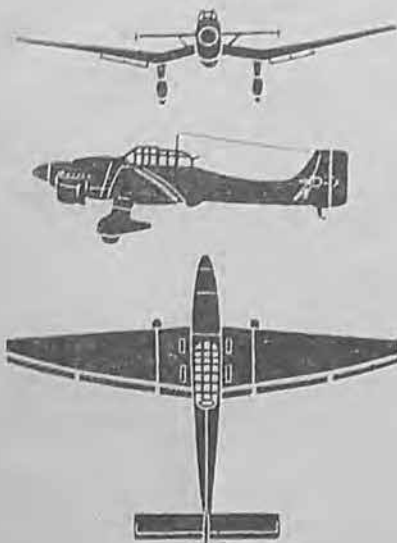


„МИГ-3“ в полете.

Германский одноместный одномоторный истребитель Мессершмитт „Ме-109“ хорошо отличается от советских истребителей. У советского истребителя „МИГ-3“ значительно более короткий фюзеляж. Крылья „Ме-109“ имеют

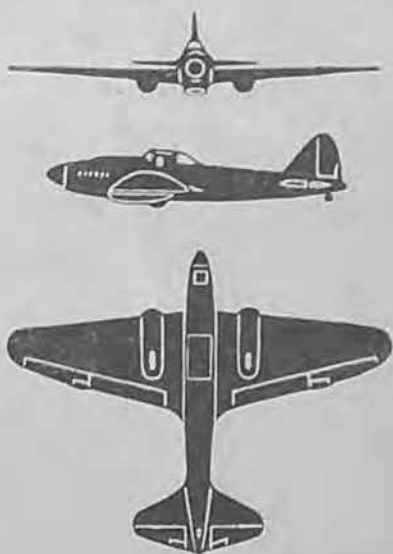
тупые концы, хорошо заметные в полете. Хвостовое оперение советского истребителя шире и длиннее и несколько заострено, не похоже на небольшое по размерам и имеющее более тупые концы оперение „Ме-109“.

Юнкерс „Ю-87“



Вид спереди, сбоку и сверху.

„ИЛ-2“



Вид спереди, сбоку и снизу.



„Ю-87“ в полете.



„ИЛ-2“ в полете.

Одномоторный германский пикирующий бомбардировщик Юнкерс „Ю-87“ легко опознать в воздухе. Его крылья сильно сужены, а концы их тупые; горизонтальное оперение прямоугольной формы. Шасси „Ю-87“ не убирается и заключены в обтекатели.

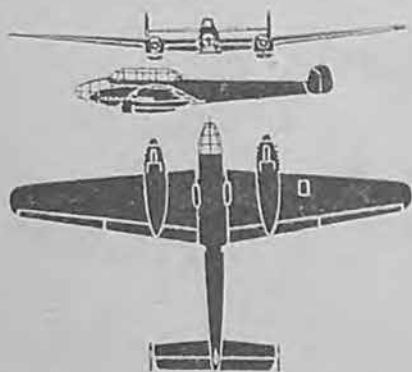
Советский одномоторный штурмовик „ИЛ-2“ нетрудно отличить от „Ю-87“.

Крыло советского самолета

имеет закругленные концы, а оперение сильно сужается к концам. При взгляде сбоку хорошо заметны шасси „Ю-87“. У „ИЛ-2“ — шасси убирающиеся. Различны также контуры вертикального оперения — угловатые, с прямой задней кромкой у „Ю-87“ и плавные у „ИЛ-2“.

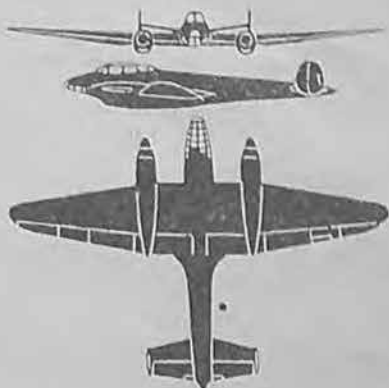
Наконец, под мотором „Ю-87“ хорошо виден выступающий вниз радиатор.

„Ягуар“



Вид спереди, сбоку и снизу.

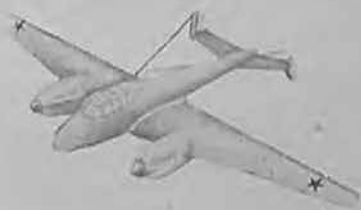
„ПЕ-2“



Вид спереди, сбоку и снизу.



„Ягуар“ в полете.

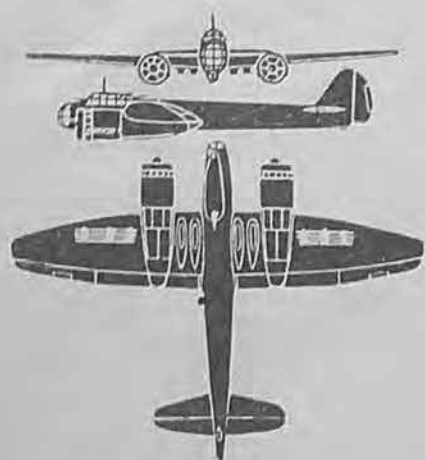


„ПЕ-2“ в полете.

Германский бомбардировщик Мессершмитт „Ягуар“ обладает очень длинным, тонким фюзеляжем, задняя кромка крыла образует с фюзеляжем резко очерченный угол. У советского бомбардировщика фюзеляж более широк, и крыло соединяется с ним плавным „зализом“.

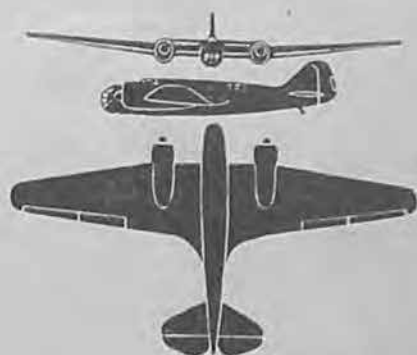
Обратите внимание на горизонтальное оперение самолетов. У немецкого самолета оно имеет прямую заднюю кромку. У советского самолета горизонтальное оперение имеет трапециевидную форму и более широко, чем у „Ягуара“.

Юнкерс „Ю-88“



Вид спереди, сбоку и снизу.

„СБ“



Вид спереди, сбоку и снизу.



„Ю-88“ в полете.



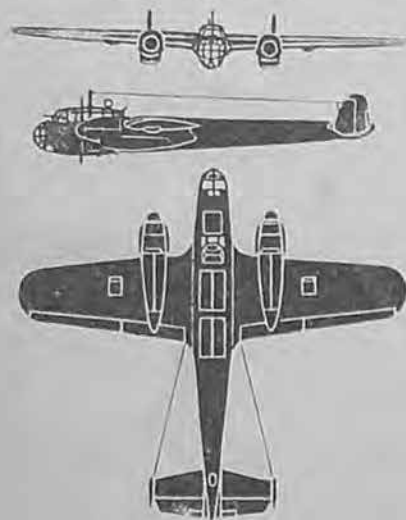
„СБ“ в полете.

Фюзеляж у германского пикирующего бомбардировщика „Ю-88“ длинный, с прямыми очертаниями, примыкает под прямым углом к крылу. У советского бомбардировщика „СБ“ фюзеляж значительно короче и заметно суживается к хвосту. Задняя кромка соединяется с фюзеляжем плавной кривой — „зализом“. Самое крыло у советского бомбардировщика расположено относительно фюзеля-

ляжа выше, чем у германского „Ю-88“.

Обратите внимание на форму крыла. У германского самолета крыло заметно суживается только за моторными гондолами. У советского самолета контуры крыла прямые, без изломов. Моторные гондолы у „Ю-88“ сильно выступают перед крылом. Характерный признак у „Ю-88“: под фюзеляжем заметно смещенная влево, если смотреть спереди, стрелковая гондола.

Дорнье „До-215“

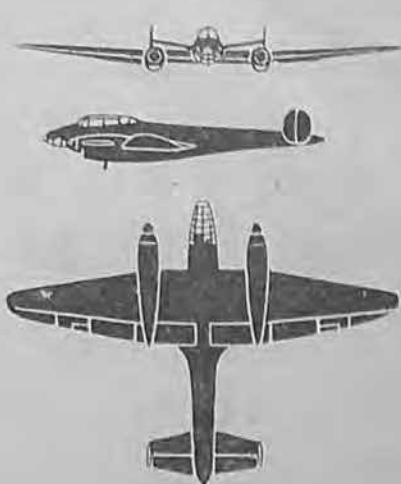


Вид спереди, сбоку и снизу.



Дорнье „До-215“ в полете.

„ПЕ-2“



Вид спереди, сбоку и снизу.



„ПЕ-2“ в полете.

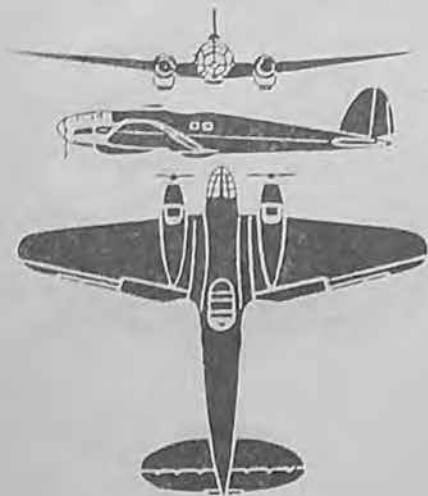
Германский двухмоторный бомбардировщик Дорнье „До-215“, так же как советский бомбардировщик „ПЕ-2“, имеет разнесенное вертикальное оперение. В остальном эти самолеты настолько различны, что их очень легко распознать в воздухе.

Крыло „До-215“ имеет широкие закругленные концы, у „ПЕ-2“ крыло уже, а концы крыла острее. Сбоку самолеты легко различить по форме носа фюзеляжа, — тупой

у „До-215“ и острый у „ПЕ-2“, — а также по форме вертикального оперения, имеющего вид трапеции у „До-215“ и овального у „ПЕ-2“.

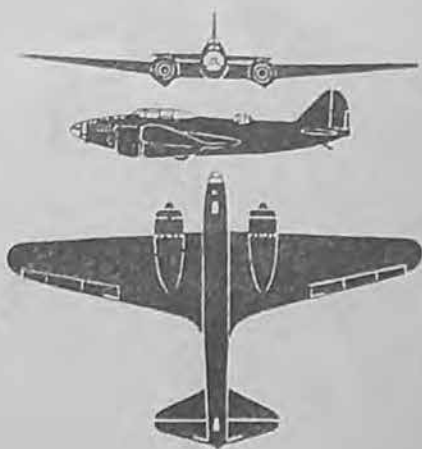
Самолет „ПЕ-2“ отличаются от „До-215“ и такие особенности: у „ПЕ-2“ моторные gondoly выступают на заднюю кромку крыла; расположение крыла у „До-215“ — верхнее, у „ПЕ-2“ — нижнее, эта черта отличает самолеты при виде спереди.

Хейнкель „Хе-111“



Вид сверху, сбоку и снизу

„ДБ 3-Ф“



Вид сверху, сбоку и снизу



„Хе-111“ в полете.



„ДБ 3-Ф“ в полете.

Германский бомбардировщик „Хе-111“ обладает характерными формами. Вот признаки, которые помогут его отличить от советского бомбардировщика: длинный фюзеляж, хорошо заметные выемки в задней кромке крыла у фюзеляжа.

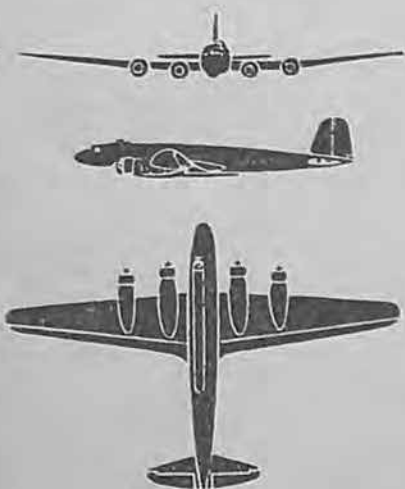
В отличие от „Хе-111“ у советского бомбардировщика крыло

соединяется с фюзеляжем плавным „заливом“. Горизонтальное оперение у советского самолета расположено ближе к крылу и по форме отличается от эллиптического оперения германского самолета.

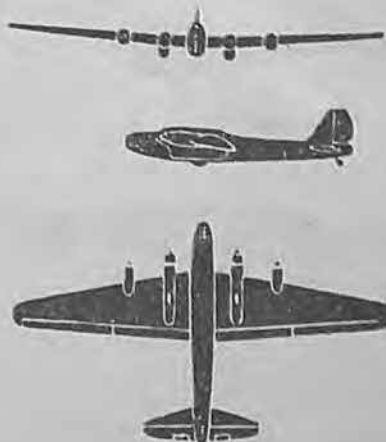
Нос фюзеляжа у советского самолета выступает перед моторами дальше, чем у „Хе-111“.

Фокке-Вульф „Кондор“

„ТБ-7“



Вид спереди, сбоку и снизу.



Вид спереди, сбоку и снизу.



Фокке-Вульф „Кондор“ в полете.

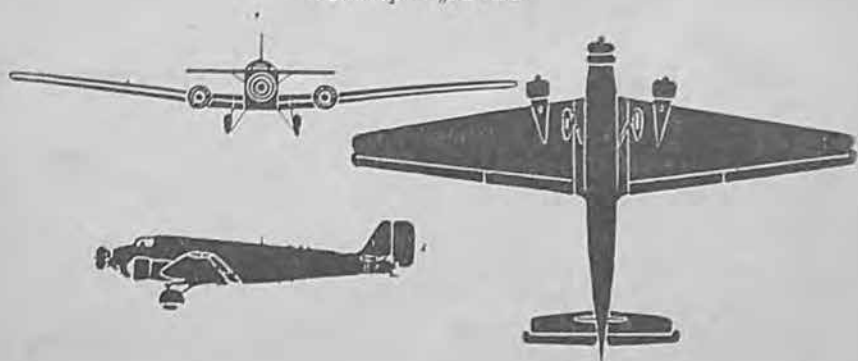


„ТБ-7“ в полете.

Четырехмоторный германский тяжелый бомбардировщик Фокке-Вульф „Кондор“ можно отличить от советского тяжелого бомбардировщика „ТБ-7“ по следующим признакам: Фокке-Вульф „Кондор“ имеет более острые носовую и хвостовую части фюзеляжа. Передние окончания его моторных гондол тупые

ввиду звездообразных моторов. У советского самолета моторные гондолы заостренные. Две средние мотогондолы „ТБ-7“ значительно больше внешних. Отличительным признаком может быть и задняя кромка вертикального оперения: у „Кондора“ она прямая, а у „ТБ-7“ имеет заметную выемку.

Юнкерс „Ю-52“



Вид спереди, сбоку и снизу.

Трехмоторный транспортный самолет Юнкерс „Ю-52“ применяется немецкими фашистами для высадки парашютных десантов. „Ю-52“ легко отличить от советских самолетов, так как в настоящее время Советский Союз не имеет на вооружении и не эксплуатирует трехмоторных самолетов.

Кроме того, „Ю-52“ имеет и другие отличительные признаки: неубирающиеся шасси в обтекателях, щелевой закрылок, вертикальное оперение прямой, угловатой формы. Концы горизонтального оперения „Ю-52“ имеют хорошо заметную, как бы ступенчатую форму.

Лф 17055

~~Лет. 6192~~

ВГТ 53-484/3

25 коп

1953

B80 $\frac{\Gamma-4}{139}$

1953
1214