**Reggiane Re.2001**

Материал из Википедии — свободной энциклопедии

Перейти к: [навигация](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#mw-navigation), [поиск](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#p-search)

|  |  |
| --- | --- |
| **Re.2001 Ariete I (Falco II)** | |
| [ModellPhoto Re2001.png](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:ModellPhoto_Re2001.png) | |
| Модель истребителя Re.2001. | |
| **Тип** | [истребитель](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C) |
| **Разработчик** | [Officine Meccaniche Reggiane](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=Officine_Meccaniche_Reggiane&action=edit&redlink=1) |
| **Производитель** | «Реджиане» ([Реджио-Эмилио](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A0%D0%B5%D0%B4%D0%B6%D0%B8%D0%BE-%D0%AD%D0%BC%D0%B8%D0%BB%D0%B8%D0%BE&action=edit&redlink=1" \o "Реджио-Эмилио (страница отсутствует))) «[Капрони](http://ru.wikipedia.org/wiki/Caproni" \o "Caproni)» ([Предаппио](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B4%D0%B0%D0%BF%D0%BF%D0%B8%D0%BE" \o "Предаппио)) |
| **Главный конструктор** | [Роберто Лонги](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9B%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D0%B8,_%D0%A0%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%BE_%28%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80%29&action=edit&redlink=1) |
| **Первый полёт** | [10 июля](http://ru.wikipedia.org/wiki/10_%D0%B8%D1%8E%D0%BB%D1%8F) [1940](http://ru.wikipedia.org/wiki/1940)[[1]](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#cite_note-Govi-1) |
| **Начало эксплуатации** | октябрь [1941](http://ru.wikipedia.org/wiki/1941) |
| **Конец эксплуатации** | [1947](http://ru.wikipedia.org/wiki/1947) |
| **Статус** | снят с эксплуатации |
| **Основные эксплуатанты** | [Знак ВВС Италии 1923-1943](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Italy-Royal-Airforce.svg)[Regia Aeronautica](http://ru.wikipedia.org/wiki/Regia_Aeronautica) |
| **Годы производства** | сентябрь [1941](http://ru.wikipedia.org/wiki/1941) — сентябрь [1943](http://ru.wikipedia.org/wiki/1943) |
| **Единиц произведено** | 237[[1]](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#cite_note-Govi-1) |
| **Базовая модель** | [Reggiane Re.2000](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2000) |
| **Варианты** | [Reggiane Re.2005](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2005) |

**Реджиане Re.2001 Ариете I (Фалько II)** ([итал.](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%8F%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA" \o "Итальянский язык) *Reggiane Re.2001 Ariete I (Falco II)*, «[Сокол](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D0%BB)») — одноместный итальянский [истребитель](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C) [Второй мировой войны](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B0%D1%8F_%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D0%B0). Самолёт разработан в конструкторском бюро компании «Реджиане оффицине мекканиче итальяне» под руководством [Роберто Лонги](http://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%9B%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D0%B8,_%D0%A0%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%BE_%28%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80%29&action=edit&redlink=1). Серийное производство самолёта продолжалось с сентября 1941 по сентябрь 1943 года. Всего выпущено 237 самолётов.

На вооружение [ВВС Италии](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%92%D0%A1_%D0%98%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B8) самолёт поступил в октябре 1941 года. Итальянские истребители начали участвовать в боевых действиях с мая 1942 года во время налётов на [Мальту](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%B0). С начала 1943 года самолёты переводятся в ПВО северной части страны. После капитуляции использовались пронемецкой [республикой Сало](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0_%D0%A1%D0%B0%D0%BB%D0%BE).

|  |
| --- |
| **Содержание**   * [1 Тактико-технические характеристики](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#.D0.A2.D0.B0.D0.BA.D1.82.D0.B8.D0.BA.D0.BE-.D1.82.D0.B5.D1.85.D0.BD.D0.B8.D1.87.D0.B5.D1.81.D0.BA.D0.B8.D0.B5_.D1.85.D0.B0.D1.80.D0.B0.D0.BA.D1.82.D0.B5.D1.80.D0.B8.D1.81.D1.82.D0.B8.D0.BA.D0.B8) * [2 Примечания](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#.D0.9F.D1.80.D0.B8.D0.BC.D0.B5.D1.87.D0.B0.D0.BD.D0.B8.D1.8F) * [3 См. также](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#.D0.A1.D0.BC._.D1.82.D0.B0.D0.BA.D0.B6.D0.B5) * [4 Ссылки](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#.D0.A1.D1.81.D1.8B.D0.BB.D0.BA.D0.B8) |

**Тактико-технические характеристики**

Приведённые ниже характеристики соответствуют модификации **Re.2001 Ia ser.**:

*Источник данных:* S. Govi. «Il Caccia Re 2001», 1985[[1]](http://ru.wikipedia.org/wiki/Reggiane_Re.2001#cite_note-Govi-1); [«Уголок неба»](http://www.airwar.ru/enc/fww2/re2001.html)

**Технические характеристики**

* [**Экипаж**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AD%D0%BA%D0%B8%D0%BF%D0%B0%D0%B6)**:** 1 пилот
* [**Длина**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BB%D0%B8%D0%BD%D0%B0)**:** 8,36 м
* **Размах** [**крыла**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D1%8B%D0%BB%D0%BE_%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D1%91%D1%82%D0%B0)**:** 11,0 м
* [**Высота**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%8B%D1%81%D0%BE%D1%82%D0%B0)**:** 3,15 м
* **Площадь крыла:** 20,4 м²
* **Коэффициент удлинения крыла:** 6,0
* [**Масса**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B0) **пустого:** 2 460 кг
* **Масса снаряжённого:** 2 840 кг
* **Нормальная взлётная масса:** 3 240 кг
* **Масса топлива во внутренних баках:** 400 кг
* **Объём топливных баков:** 540 л
* [**Силовая установка**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F_%D1%83%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B0)**:** 1 × жидкостного охлаждения Alfa Romeo R.A. 1000 R.C. 41 I «Monsone» (лицензионный [DB-601](http://ru.wikipedia.org/wiki/Daimler-Benz_DB_601))
* [**Мощность**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%89%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C) **двигателей:** 1 × 1 175 [л.с.](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B.%D1%81.) (1 × 871 кВт (у земли))
* [**Воздушный винт**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%B7%D0%B4%D1%83%D1%88%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B2%D0%B8%D0%BD%D1%82)**:** трехлопастной Alfa Romeo R.A. 1000
* **Диаметр винта:** 3,1 м

**Лётные характеристики**

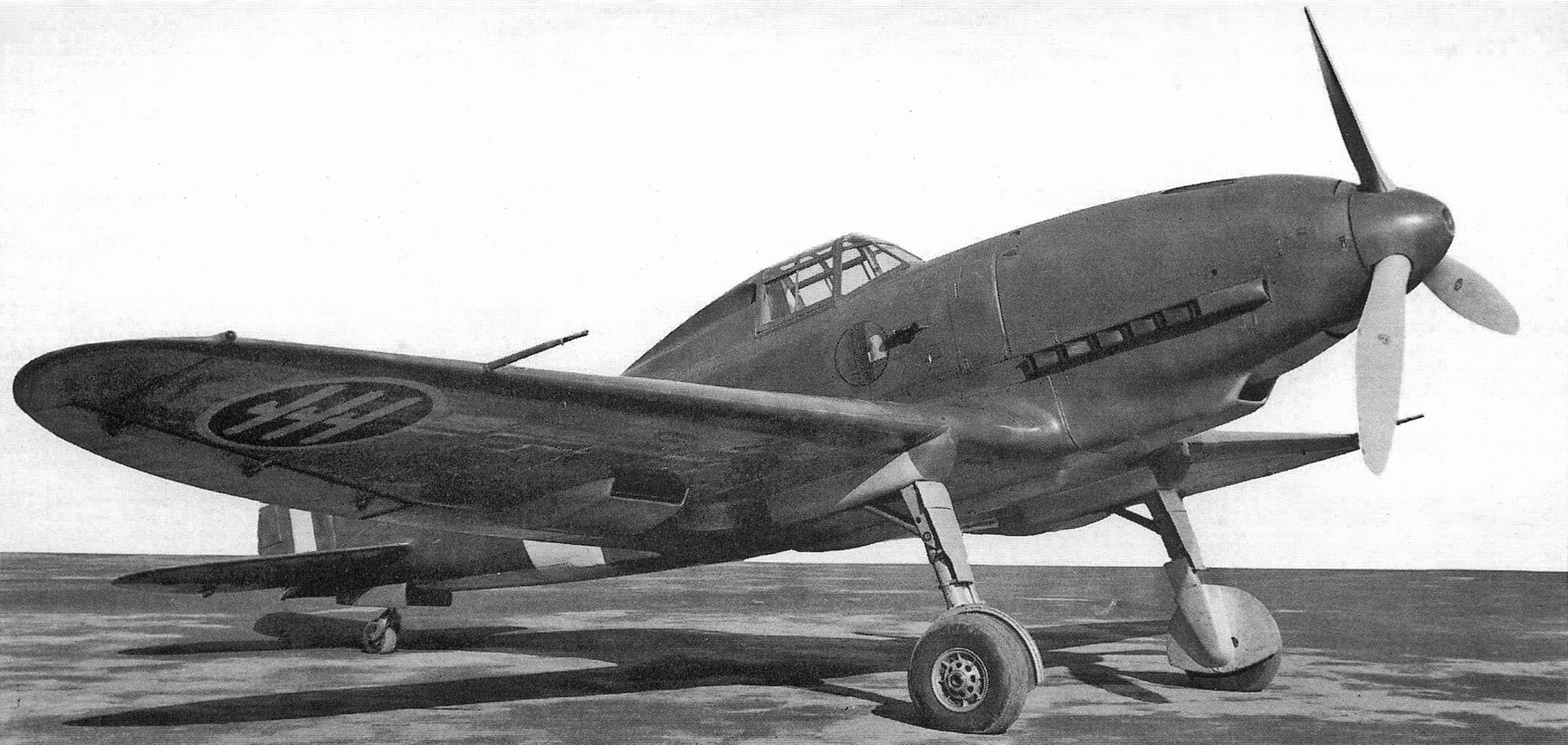
* **Максимальная скорость:**
  + **на высоте 5 470 м:** 545 км/ч
  + **у земли:** 440 км/ч
* **Скорость сваливания:** 120 км/ч
* **Практическая дальность:** 1 133 км (при 469 км/ч на 4 800 м)
* **Продолжительность полёта:** 2 ч. 25 мин. (при 469 км/ч на 4 800 м)
* [**Практический потолок**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%BA%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%BE%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%BA)**:** 11 000 м
* [**Скороподъёмность**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D1%8A%D1%91%D0%BC%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C)**:** ~16 м/с
* **Время набора высоты:**
  + 4 000 м за 4 мин. 10 сек.
  + 6 000 м за 6 мин. 30 сек.
* **Нагрузка на крыло:** 155 кг/м²
* [**Тяговооружённость**](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%8F%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B6%D1%91%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%8C)**:** 255 Вт/кг
* **Длина разбега:** 168 м
* **Длина пробега:** 255 м

**Вооружение**

* **Стрелково-пушечное:**
  + 2 × 12,7 мм [пулемёта](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%83%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D1%91%D1%82) [Breda-SAFAT](http://ru.wikipedia.org/wiki/Breda-SAFAT) по 350 п. на ствол
  + 2 × 7,7 мм [пулемёта](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%83%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D1%91%D1%82) [Breda-SAFAT](http://ru.wikipedia.org/wiki/Breda-SAFAT) по 600 п. на ствол
* **Боевая нагрузка:** до 640 кг бомб







# Reggiane Re.2002 Ariete II Reggiane

[Написать комментарий](http://airspot.ru/catalogue/item/reggiane-re-2002-ariete-ii#forum-site) | [Сообщить об ошибке](http://airspot.ru/catalogue/item/reggiane-re-2002-ariete-ii) | Количество просмотров 270



Производитель [**Reggiane**](http://airspot.ru/catalogue/aircrafts/manufacturer/Reggiane)

Модель **Re.2002 Ariete II**

Страна [**Италия**](http://airspot.ru/catalogue/aircrafts/country/%D0%98%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%8F)

Тип [**Истребитель-бомбардировщик**](http://airspot.ru/catalogue/aircrafts/type/%D0%98%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B5%D0%B1%D0%B8%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C-%D0%B1%D0%BE%D0%BC%D0%B1%D0%B0%D1%80%D0%B4%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D1%89%D0%B8%D0%BA)

Год **1940**

###### Общая информация

Самолет **Re.2002 Ariete II** появился на чертежных досках конструкторов летом 1940 года в результате развития первоначального Re.2000, на который был установлена новый двухрядный четырнадцатициллиндровый двигатель Пьяджио P-XIXRC-45 Turbine В мощностью 880 kW (1195 л.с.). Кроме нового мотора, проект отличался от Re.2000 новым, более длинным капотом с вмонтированным вентилятором принудительного охлаждения, трехлонжеронным крылом с протестированными топливными баками, другим вооружением и фонарем кабины, откидывающимся вправо. Видно, что во всех этих деталях Re.2002 более похож (за исключением мотора) на Re.2001, чем на первоначальный "двухтысячный". Итальянский звездообразный мотор, благодаря лучшим качествам на более низких высотах и меньшей чувствительностью к боевым повреждениям, больше подходил для штурмовых операций, чем жидкостный DB-601A.

Летные испытания Re.2002 начались в октябре 1940 года, продолжались много месяцев и имели своими итогами многочисленные доработки мотоустановки, фонаря кабины и хвостового колеса. После замены силовой установки в марте 1941 года начались официальный войсковые испытания прототипа на аэродроме Гуидония и продолжались до конца года.

Они сопровождались большими трудностями из-за недоведенности силовой установки. Однако к концу испытаний летчик-испытатель Де Бернарди (De Bemardi) достиг на Re.2002 практически такой же максимальной скорости, что и Re.2001. Re.2002 в первоначальном виде имели трехлопастный винт Пьяджио Р-2001 диаметром 3,1 м и имели такое же вооружение, что и Re.2001 - под фюзеляжем имелся бомбодержатель для бомбы крупного калибра.

Десятого сентября 1941 года министерство авиации подписало заказ на 200 самолетов Re.2002 и началась постройка предсерийного самолета. В отличие от прототипа, серийные машины получили тропические фильтры воздухозаборника карбюратора и более мощный генератор. В начальной фазе проектирования Re.2002 Ariete предполагалось чисто истребительное применение самолета, однако после испытаний, выявивших исключительные качества машины на малых высотах, его использование было переориентировано на поддержку наземных войск, бомбардировкам из горизонтального и пикирующего полета, штурмовые удары, торпедные атаки, фоторазведку, борьбу с танками и т.д. Дополнительное оборудование и вооружение снизило характеристики, так максимальная скорость серийных самолетов была на двадцать километров ниже, чем у прототипа. Скороподъемность также слегка упала. В декабре 1942 года был подписан следующий контракт на 198 самолетов Re.2002, в качестве компенсации за расторгнутый контракт на Re.2003. В начале 1943 года начались работы над улучшенным прототипом Re.2002bis, представлявшим собой фюзеляж и оперение серийного Re.2002 (серийный номер ММ7327) с крылом самолета Re.2005. Ко дню капитуляции Италии он, однако, не был закончен, а после нее был разрушен. В проекте существовал палубный вариант для авианосцев Аквилла (Aquilla) и Спарвьеро (Sparviero).

В ходе испытаний первых серийных машин выявились дальнейшие трудности с силовой установкой. Мотор сильно вибрировал при пикировании и останавливался при переворотах. Одиннадцатого марта 1943 года министерство авиации заказало следующих 300 Re.2002, с началом поставок в сентябре того же года. Однако к моменту капитуляции было готово только 147 машин из первой партии и пятьдесят три находились в стадии окончания сборки. Вторая партия находилась в стадии первой четверти комплектации.

После восьмого сентября, даты капитуляции Италии, германское министерство авиации (RML), заказало фирме Реджиане, чьи заводы оказались на территории т.н. Итальянской социальной республики - марионеточного фашистского государства на севере Италии, завершить сборку оставшихся 53 самолетов из первой партии и тридцати машин - из второй. RML также ожидало от фирмы Реджиане постройку следующих 500 Re.2002 с модифицированным крылом и немецким мотором BMW-801. В связи с объективными трудностями этот проект не был реализован. Была изготовлена всего одна моторама для BMW-801, которую вместе с одним фюзеляжем отправили в Германию, однако о результатах испытаний неизвестно никаких подробностей. Один Re.2002bp "немецкого" заказа был после войны найден на территории университета в Болонье и помещен в авиационный музей.

В период перед капитуляцией Италии Re.2002 понемногу поступали на вооружение некоторых штурмовых подразделений на юге Италии, прежде всего в пятую и седьмую штурмовые эскадрильи. Во время сумятицы капитуляции Италии, подразделения, вооруженные Ариете, оказались по разные стороны фронта. Некоторые подразделения, например 5-я штурмовая эскадрилья, вступили в бой с фашистами, другие вступили в соединения RSI.

Самолеты Re.2002, воюющие на стороне союзников, успешно атаковали немецкие гарнизоны на итальянском и греческом побережьях и острове Корфу. Первоначально итальянцы смогли удержать ключевые оборонительные пункты, однако после упорных боев части вермахта начали теснить обороняющихся. 21 сентября немецкие позиции на острове подверглись штурмовому удару трех Reggiane Re.2002 из 208-й истребительной эскадрильи. Эти самолеты, оснащенные подвесными топливными баками вылетели с аэродрома в Мандурии на юге Италии. Но эта атака была не более чем комариным укусом. На следующий день немецкие войска при поддержке авиации продолжили наступление и вынудили итальянский гарнизон капитулировать.

На Корфу 8 сентября итальянские части не согласились сложить оружие и атаковали немцев. Однако люфтваффе нанесло ряд ударов по острову и положение гарнизона стало критическим. 13 сентября гарнизон Корфу попросил оказать им воздушное прикрытие. Согласие от союзников на использование авиации было получено только 17 сентября. На следующий день восьмерка МС.205 из 4-го истребительного полка патрулировали небо над Корфу. В это же время Reggiane Re.2002 из 5-го полка пикирующих бомбардировщиков (Tuffatori) бомбили немецкие боевые и десантные корабли, направляющиеся к острову. 19 сентября 1943 года 3 Reggiane Re.2002 из 238-й эскадрильи пикирующих бомбардировщиков, несших на внешней подвеске по две 100 кг бомбы, вылетели с аэродрома Мандурии и направились к Параматскому заливу бомбить стоявшие там немецкие торпедные катера и десантные корабли. Один "Ариете" лейтенанта Феличе Фокса был сбит немецкой зенитной артиллерией. Фокс был первым итальянским пилотом, погибшим в боях с немцами.

19 сентября Re.2002 еще несколько раз атаковали цели в Парамагском заливе. Всего им удалось потопить 4 немецких десантных корабля.

Во время боев в Черногории в сентябре и октябре 1943 года авиация широко применялась для оказания поддержки дивизиям Taurinense и Wenezia, вошедшим в состав армии Иосифа Броз Тихо. С 22 по 24 октября Re.2002 в сопровождении MC.205V нанесли несколько бомбовых ударов. Во время этих налетов один Re.2002 был сбит истребителями люфтваффе. В течение следующих пяти налетов Союзнические ВВС Италии потеряли еще два Re.2002; один был сбит огнем зенитной артиллерии, а второй пал жертвой немецкого Bf.109.

В 1944 году главное внимание итальянских пилотов было обращено на Балканы. В начале января 1944 года положение итальянских войск в этом регтоне было драматическим. Поэтому авиация оказывала поддержку наземным войскам и занималась переброской грузов. Re.2002 из 5-го полка пикировщиков атаковали аэродромы и дороги в Берато и Тиране.

13 марта восемь Re.2002 в сопровождении 7 Макки МС.205 бомбили район Дубровника, потопив при этом два немецких корабля. В тот же день девять Re.2002 в сопровождении такого же числа истребителей нанесли удар по сортировочной железнодорожной станции Меткович.

В январе 1944 года началось переформирование 5-го полка пикирующих бомбардировщиков в истребительный полк. Сначала переформирование затронуло только 101-й дивизион. Он получил истребители Re.2001 Falko II, числившиеся прежде за 51-м истребительным полком, а свои последние Re.2002 передал в 102-й дивизион.

17 и 19 марта 102-й дивизион атаковал нефтеперегонное предприятие и танки с топливом в районе Дубровника. Девятка Re.2002 в двух налетах потеряла один самолет в результате отказа двигателя, выработавшего свой ресурс. Последние исправные Re.2002 были собраны в 209-й эскадрилье 102-го дивизиона и участвовали в боевых действиях до 2-го июня 1944 года. Последним боевым заданием эскадрильи было уничтожить мост в Скрадине в Албании. 19 июля 5-й полк получил "Folgore" из 4-го и 51-го истребительных полков. Несколько уцелевших Re.2002 передали в истребительную школу в Леверано (район Лечче).

За время боевых действий на стороне союзников было потеряно девять Ариете.

Самолеты, попавшие к фашистам, были отосланы во Францию, где с некоторыми успехами действовали против местных партизан - маки в областях Аи, Веркор и Лимож. О другом использовании Ариете у фашистов ничего не известно.

После войны Aviazione Militare (ВВС Итальянской республики) хотели восстановить одну штурмовую и одну скоростную почтовую эскадрилью, вооруженные Re.2002. По всей Италии собирались фюзеляжи, двигатели и запасные части, но этот план не был реализован.

Техническое описание самолета Re.2002

Реджиане Re.2002 Ариете был одномоторным одноместным цельнометаллическим истребителем - бомбардировщиком низкопланной схемы.

Фюзеляж - был развитием конструкции Re.2000-2001 и имел схему полумонокок. Кабина пилота закрывалась открываемым вправо фонарем со сдвижными боковыми стеклами, сбрасываемым в аварийной ситуации. Кресло пилота имело бронеспинку и чашку сиденья, приспособленную под парашют, имело вертикальную регулировку. Козырек фонаря кабины представлял собой 50 мм бронестекло. Цельнометаллический обтекатель за кабиной укрывал противокапотажный пилон. Боковые подштамповки на нем служили для улучшения обзора назад.

Эллиптическое в плане крыло имело три лонжерона. Оно состояло из пяти монтажных частей. Цельнометаллические элероны имели статическую и аэродинамическую компенсацию. На левом элероне находился управляемый в полете триммер. Отклоняемый закрылок размещался по всей нижней части крыла между элеронами и крепились к вспомогательному четвертому лонжерону.

Двигатель - Пьяджио P-XIXRC-45 представлял собой двухрядную четырнадцатициллиндровую звезду со сниженной до 4500 м высотностью. Мощность его достигала 880 kW (1195 л.с.). Двигатель вращал трехлопастный винт постоянных оборотов Пьяджио Р-2001.

Оперение имело цельнометаллическую, подобную крылу, конструкцию подобную, включая и рули.

Шасси имело конструкцию, подобную всем самолетам серии "2000". Стойки шасси при уборке поворачивались на 90 градусов и плоско укладывались в центроплан. Основные стойки прикрывались створками в форме гондол, колеса - крышками. Уборка осуществлялась электроприводом с возможностью ручного аварийного выпуска. Хвостовое колесо - неубирающееся.

Топливная система: Дюралюминиевые баки с протектированием. Из двух, размещенных друг за другом в центроплане баков, передний имел емкость 205 литров, а задний - 204 литра; третий размещался в фюзеляже и имел емкость 124 литра. У испытывавшегося, но не производившегося серийно варианта дальнего истребителя сопровождения эти баки имели объем 270, 200 и 130 литров соответственно. Под центроплан мог подвешиваться подвесной бак емкостью 240 литров, а под крыльями два меньших по 100 литров.

Вооружение: Стрелковое вооружение было представлено двумя 12,7-мм пулеметами Бреда-САФАТ, размещенными над двигателем с стрелявшими сквозь диск пропеллера и двумя 7,7-мм пулеметами той же фирмы, размещенными в крыле снаружи от ниш шасси. Подвесное вооружение составляла одна бомба калибра 420 или 500 кг под центропланом и две 160 кг бомбы под крылом. Вместо бомбы под центроплан можно было подвесить торпеду малого калибра. Самолет был оборудован отклоняющейся рампой для бомбометания с пикирования.

Приборное оборудование соответствовало стандартам для данной категории самолетов того времени.

Примечание: Из сохранившихся фотографий видно, что самолеты собранные на заводе в Толедо с серийными номерами ММ97901-ММ97960 имели, для лучшего обзора вперед, измененный подвод воздуха к карбюратору. Однако неясно, была ли эта доработка, показанная на чертеже, характерной для всех самолетов 2 серии. Предположительно, что эта доработка у них произведена не была.

|  |  |
| --- | --- |
| Модификация | Re.2002 |
| Размах крыла, м | 11.00 |
| Длина, м | 8.16 |
| Высота, м | 3.15 |
| Площадь крыла, м2 | 20.40 |
| Масса, кг |  |
| пустого самолета | 2390 |
| нормальная взлетная | 3400 |
| Тип двигателя | 1 ПД Piaggio P.XIX RC45 |
| Мощность, л.с. | 1 х 1175 |
| Максимальная скорость , км/ч | 530 |
| Крейсерская скорость , км/ч | 425 |
| Практическая дальность, км | 1100 |
| Максимальная скороподъемность, м/мин |  |
| Практический потолок, м | 10500 |
| Экипаж | 1 |
| Вооружение: | два 12.7-мм пулемета и два 7.7-мм пулемета 950 кг бомб |

Источник: [airwar.ru](http://www.airwar.ru)

###### Обсуждение «Re.2002 Ariete II (Re.2002 Ariete II)» на форуме

Еще нет ни одного комментария. Станьте первым!

###### Написать сообщение

Начало формы



simple_captcha.jpg

Конец формы

###### Фотографии "Reggiane Re.2002 Ariete II"

[](http://airspot.ru/catalogue_image/filename/5322/re2002-i.jpg)