



Музей Победы приглашает

Иван ЧИЖОВ

Фото: allaircraft.ru, zaomos.news

«Где бы я ни был, что бы я ни делал, я всегда думал о самолёте», — говорил известный авиационный конструктор Семён Лавочкин. На его самолётах в годы Великой Отечественной летали прославленные лётчики-истребители: дважды Герои Советского Союза Кирилл Евстигнеев (56 сбитых фашистских самолётов), Виталий Попков (42 победы), Алексей Алелюхин (57 побед), Николай Скоморохов (46 побед), Владимир Лавриненко (46 побед), Амед-Хан Султан (49 побед) и многие другие. За штурвалом «лавочки» летал и самый результативный советский лётчик-ас, трижды Герой Советского Союза Иван Кожедуб.

Семён Лавочкин родился 11 сентября 1900 года в Смоленске. Окончил Московское высшее техническое училище. Перед войной совместно с Владимиром Горбуновым и Михаилом Гудковым сконструировали истребитель ЛаГГ-3. Именно на нём советские лётчики отражали первые воздушные атаки Германии на СССР.

Поскольку ЛаГГ-3 уступал немецким самолётам, летом 1942 года на его основе был разработан и запущен в производство советский истребитель Ла-5. Это одноместный деревянный моноплан с закрытой кабиной и убирающимся шасси. С 1943 года на самолёте был установлен новый фонарь с передним и задним бронестёклами, обеспечивавший обзор задней полусферы. Вооружение самолёта состояло из двух синхронных 20-мм пушек ШВАК, смонтированных над двигателем.

Конструкция Ла-5 обладала большой живучестью в бою и почти не содержала дефицитных авиаматериалов. Единственным исключением была дельта-древеси-



на, в состав которой входили импортные смолы. Но постепенно доля дельта-древесины в конструкции снижалась. Её заменяли на сосну.

Впервые истребитель Ла-5 участвовал в боевых действиях во время Сталинградской битвы осенью — зимой 1942—1943 годов. Самолёт отлично проявил себя и полюбился нашим лётчикам. По лётно-техническим характеристикам Ла-5 даже обладал преимуществами перед немецкими самолётами «Мессершмитт Bf-109» и «Фокке-Вульф FW 190А».

На самолётах Лавочкина разных модификаций советские лётчики сражались с врагом и в ходе Курской битвы. Во время одного из боев в июле 1943 года старший лейтенант Александр Горовец на Ла-5 атаковал большую группу немецких пикирующих бомбардировщиков. Он сбил девять «Юнкерс Ju-87» и заставил остальных отступить и сбросить бомбы мимо цели.

В процессе серийного производства Ла-5 непрерывно модернизировался. Появились Ла-5Ф, Ла-5ФН и Ла-7. В марте 1943 года на вооружении ВВС Красной Армии поступил улучшенный вариант Ла-5ФН с форсированным двигателем. Он обладал более высокими скоростными и пилотажными качествами.

Во время войсковых испытаний на Брянском фронте весной 1943 года четырнадцать Ла-5ФН провели 25 воздушных боёв. Советские лётчики сбили 33 самолёта противника, потеряв лишь четыре своих.

Ла-5ФН в 1943 году стал сильнейшим истребителем на советско-германском фронте.

В 1945 году был запущен в серийное производство Ла-7. Он стал последним самолётом, созданным под руководством Семёна Лавочкина в годы войны.



Ла-7 был одним из лучших самолётов не только Великой Отечественной, но и Второй мировой войны. Всего в период с 1942-го по 1945 год было изготовлено свыше 22 тысяч самолётов Ла-5 и Ла-7.

Музей Победы приглашает гостей столы на экспозицию вооружения, военной техники и инженерных сооружений. Здесь представлен макет Ла-5. Этот самолёт был в составе 4-го гвардейского истребительного авиационного полка ВВС Балтийского флота. Он принадлежал Герою Советского Союза Георгию Костылеву.

