

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ СМОЛЯН

11 сентября 2010 года

**Во всём мире выдающихся конструкторов самолётов наберётся едва ли полсотни. Около двадцати из них – русские и советские конструкторы. Одним из таких был наш земляк Семён ЛАВОЧКИН.**

Семён Алексеевич родился 11 сентября (по новому стилю) 1900 года. По данным многих энциклопедий, он родился в Смоленске. Согласно другим источникам, место его рождения – местечко Петровичи Рославльского уезда. Есть и третья версия: по воспоминаниям его земляков, будущий авиаконструктор родился всё-таки в Рославле, а в Петровичах жили его родственники, в частности, дед по отцу, Натолнин, что Петровичи – это место рождения знаменитого писателя-фантаста Айзека Азимова.

## Начало пути

В 1917 году Семён Лавочкин окончил с золотой медалью гимназию в Смоленске. Во время Гражданской войны служил в Красной Армии.

В 1920 году его направили на учёбу в МВТУ имени Н.Э. Баумана, после окончания которого он работал в авиационных конструкторских бюро. В одном из них Семён Алексеевич совместно с конструктором С.Н. Люшинным разработал пушечный истребитель ИЛ. По рекомендации А.Н. Туполева Лавочкин перешёл на работу в Главное управление авиационной промышленности (ГУАП), где в 1929 году стал главным конструктором по самолётостроению.

В дальнейшем уроженец Смоленщины стал генерал-майором инженерно-авиационной службы, дважды Героём Социалистического Труда и четырёхжды лауреатом Сталинской премии.

## В небе Великой Отечественной

Войну Советский Союз встретил с большим количеством устаревших самолётов. Истребителей новейших конструкций было мало. Один из них – ЛаГГ-3 – был разработан Лавочкиным (совместно с Горбуновым и Гудковым) буквально весной 1941 года. Современный двигатель и пушечное вооружение позволяли самолёту успешно бороться с истребителями противника. Кроме того, ЛаГГ мог брать бомбы и реактивные снаряды РС-82, которые были довольно эффективны при ударах по наземным целям. По скорости ЛаГГ-3 был с немецким Ме-109 на равных, по манёвренности уступал,

# Создатель кровяных маршинов

К 110-летию со дня рождения Семёна Лавочкина



Семён Алексеевич Лавочкин.

поскольку имел более тяжёлую весовую категорию.

По мнению наших лётчиков, на ЛаГГе можно было воевать. И воевали. Практически до конца 1942 года. По прочности конструкции из дельта-древесины, впервые применённой Лавочкиным, не уступала самолётам из металла. Например, во время Сталинградской битвы 14 сентября 1942 года лётчик Сергей Лутанский пошёл в лобовую атаку на Ме-109. При скорости облёта 1000 км/ч крылом своего ЛаГГ-3 он ударил по стабилизатору противника. Враг был повержен. Самолёт нашето лётчика остался послеслушным пилоту, и он продолжил вести воздушный бой.

С конца 1942 года на фронт стали поступать истребители Ла-5 с более мощным мотором и вооружением. Они великолепно показали себя в боях с люфтваффе. Особенно в первую воздушную операцию на Кубани, когда наши лётчики добились превосходства в воздухе над самолётами противника.

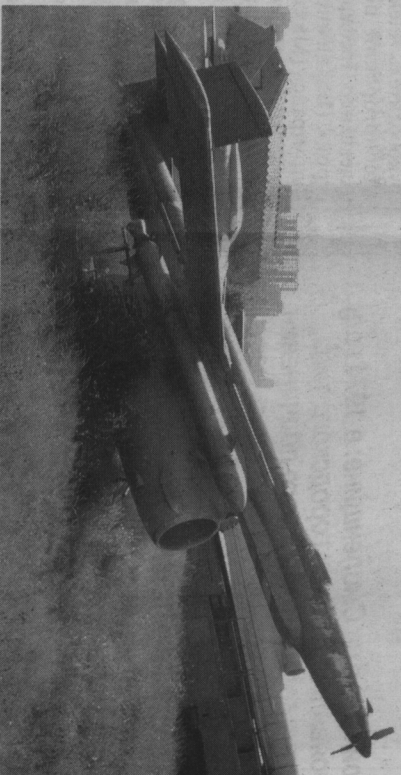
Ещё лучше характеристики имел Ла-5ФН. Максимальная скорость этой модификации возросла до 630 км/ч. Именно на нём летал знаменитый Алексей Маресьев, у которого, как известно, вместо ног были протезы.

В небе над Курской дугой летом 1943 года Ла-5ФН приобрёл заслуженную известность и любовь наших лётчиков.

А дальше у Лавочкина был Ла-7, признанный и нашими, и зарубежными специалистами лучшим истребителем Второй мировой войны. По сравнению с предыдущими «лавочкиными» он имел более мощный двигатель, позволявший развивать максимальную скорость до 690 км/ч. По боевым качествам и вооружению ему не было равных как среди отечественных истребителей, так и среди истребителей противника завершающего этапа Великой Отечественной войны.

Кроме того, производство самолётов «Ла» было одним из самых массовых в годы войны. Из всех истребителей, выпущенных в

СССР, самолёты Лавочкина составляли более трети советских истребителей. Один из немногих успешных самолётов Ла-7 с бортовым номером 27 экспонируется в музее авиации в Монини, под Москвой. На нём закончил войну выдающийся советский ас, трижды Герой



Самолёт Ла-17.

Советского Союза Иван Кожелуб. На борту самолёта красуются 62 победные звёздочки, указывающие на количествобитых нашим асом вражеских самолётов.

Как бы сейчас сказали, модельный ряд поршневых истребителей Лавочкина завершился модификациями Ла-9 и Ла-11.

полк, базировавшийся на аэродроме Смоленск-Северный более 40 лет, начал свою боевую историю в мае 1944 года, имея на вооружении самолёты-истребители Ла-5. К концу войны полк получил более мощные самолёты Ла-7, затем – Ла-9. Авиаторы полка в 1950-1951 годах обучали лётчиков и техников китайской армии эксплуатации самолётов Ла-9. Цельюнометаллический самолёт Ла-9 был самым мощным самолётом в мире в эпоху поршневых двигателей. На вооружении ВВС Китая Ла-9 находились до 1959 года.

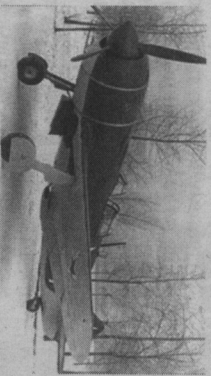
## Эра реактивных

В послевоенное время именно в конструкторском бюро Лавочкина создаются первые реактивные самолёты. Известный лётчик-испытатель Иван Фёдоров последовательно испытывает реактивные Ла-150, 152, 154, 156, 160, 174, 176. Он же в конце 1947 года одним из первых в Советском Союзе катапультировался из Ла-174 (серийный Ла-15), а осенью следующего года тоже первым в стране на самолёте Ла-176 предал скорость звука – преодолел так называемый звуковой барьер.

Истребитель Ла-15, выпущенный малой серией (500 машин),

стал последним серийным самолётом конструктории Лавочкина.

Говоря о реактивных самолётах Семёна Алексеевича, нельзя не упомянуть об уникальном для своего времени Ла-250, получившем название «Анаконда». Это был экспериментальный истребитель-перехватчик дальнего действия. Огромный по тому времени самолёт (взлётная масса 20 тонн), оснащённый двумя двигателями АД-7Ф тягой по 6,5 тонны каждый, был вооружён ракетами класса «воздух – воздух». Авиационные начальники проявили к «Анаконде» большой интерес. Но после окончания Лавочкина в 1960 году



Самолёт Ла-7.

все работы по Ла-250 были свернуты.

В жизнеописаниях нашето земляка мало где упоминаются созданные в его КБ самолёты-миссии. А между тем беспилотный Ла-17 различных модификаций долгое время служил воздушной мишенью для тренировки в боевых стрельбах ракетами и из пушек многим поколениям лётчиков 60-80-х годов. Автор этих строк в своё время лично сбил такую мишень на полигоне в районе Астрахани.

## Конструктор ракетных систем

Семён Алексеевич Лавочкин абсолютно неизвестен как разработчик ракетной техники. Его деятельность по созданию ракет для систем противозенитной (ПВО) и противоракетной обороны (ПРО), а также крылатых ракет оказалась столь засекреченной, что о ней почти нигде не упоминается. Сказалось и замалчивание роли Лавочкина со стороны конструкторов. А между тем американский самолёт-разведчик U-2 (лётчик Франсис Пауэр) был сбит под Свердловском в мае 1960 года зенитной ракетой С-75, созданной именно в КБ Лавочкина. Зенитно-ракетные комплексы этого КБ С-25 «Беркут» и С-75 «Двина» использовались в системе круговой противовоздушной обороны Москвы. Комплексы «Двина» также долгое время эффективно применялись в войне во Вьетнаме и других локальных войнах.

В 1954 году Лавочкин начал работу над межконтинентальной сверхзвуковой крылатой ракетой «Бура». Эта ракетная система имела высокие по тем временам характеристики. Корпус крылатой ракеты был выполнен из ранее не используемого жаропрочного титана. Впоследствии Лавочкиным была создана система ПВО «Даль». Испытания ракеты пошли не совсем удачно, скорее всего, из-за несовершенства локатора наведения. Лавочкину не важно чувствовал себя «выпятили» партийный выговор, и именно конструктор вылетел для контрольных испытаний на полигон Сары-Шаган, близ озера Балхаш в Казахстане. Большое сердце главного конструктора не выдержало. Он скончался от инфаркта прямо на полигоне 9 июня 1960 года.

Похоронили Семёна Алексеевича в Москве на Новодевичьем кладбище.

Память о выдающемся авиаконструкторе увековечена в названии улиц в Смоленске, Москве и Липецке. Бюст С.А. Лавочкина установлен в Смоленске на улице его имени, рядом с Академией ПВО сухопутных войск. В смоленском музее Великой Отечественной войны нашето знаменитому земляку посвящена отдельная экспозиция.

**Александр ШКОЛЬНИКОВ,** военный лётчик, член Союза журналистов России