ВИКТОР РАССОХИН
СЕРГЕЙ РАССОХИН[1]

А В И А К О Н С Т Р У К Т О Р П О Б Е Д
(К 120-летию со Дня рождения Дважды Героя СоцТруда, лауреата четырёх Сталинских премий, создателя легендарных истребителей, генерал-майора С.А.Лавочкина)

Земляк высокоценимого фронтовиками поэта А.Т.Твардовского родился в знаменитом русском городе Смоленске 29 августа (11 сентября) 1900 года. Его Родина прославилась в Отечественную войну 1812 года и снова впишет героическую страницу в летопись механизированной Второй Отечественной 1941-1945 годов.

Для многих будет открытием, что по метрикам будущий Генеральный конструктор истребителей записан как Симон Алтерович Магазинер. Его матушка, Гита Савельевна, числилась добротной домохозяйкой, отец – Альтер Ильич, трезво смотрел на жизнь, скромно учительствуя. Он ничем не обременял сына, но не терпел лжи, лени, коварства, строго спрашивал по предметам, когда Сима, Яша и Аня обучались в училище Рославля и гимназии Курска.

Еврейская чета Лавочкиных вдохнула в сынишку здравый оптимизм, раскрыв перед ним кладезь знаний, ибо он закончил гимназию с Золотой медалью в эпохально-переворотном 1917-м. Недолго одарённый юноша преподавал малышам латынь и «царицу наук» – математику. В 18 лет красноармеец Лавочкин сражался с белыми, позднее отличился при охране новой Госграницы Страны Советов.

Дитя моторного века с ранних лет увлёкся всевозможными механизмами. Впоследствии, будучи первостроителем крылатой мощи Пролетарских ВВС, вспоминал:

«Когда был маленьким, я очень любил придумывать. Мне всегда хотелось мастерить: увидеть задуманное воплощённым в металл или дерево. Иногда постигало страшное разочарование: великолепная идея оказывалась положительно уродом. Тогда понял: мало придумать, надо осуществить. Теперь вижу, как важно – с детства приучать руки осуществлять то, что задумала голова».

В среде Красной Гвардии Семён участвовал в борьбе с неграмотностью. Читал бойцам листовки, передовые газеты. Делился с ними фрагментами истории, литературы, арифметики, просто научил многих русскому языку и письму. Ему доверят верховодить полковым судом, но крепче девушек влюбила завораживающе-романтичная авиация...

---

[1] Постоянные авторы «ОВВ», члены Союзов военных литераторов и Союза Российских писателей, организации «Флоту Быть!», кандидаты в ИСП, члены РВИО, авторы 50 разножанровых книг и многих очерков о людях и событиях Великой Отечественной и Второй Мировой войн.

Зачарованный пируэтами покорителей небес на «этажерках» и летающих «мотоциклетках», Лавочкин неожиданно открыл дар в плане технически-сложной композиции художественного рисунка, на котором «полетели» его первые аэропланы и дирижабли, в перспективе и под разным углом точного зрения. Перед Рождеством 1921-го РККА направляет красногвардейца в столицу, на престижные курсы МВТУ им.Н.Э.Баумана, где он проучится шесть лет и заслужит звание – «инженер-аэромеханик». Здесь отшагал все ступени начинающего авиаинженера: просиживал до «звонка» в библиотеке, делая пометки в видавший виды блокнот, штудировал теорию и механику, помогал старшим товарищам в сборке планёров, посещал кружок авиамоделирования и аэродинамическую трубу. Пропадал на аэродроме, впервые поднялся в воздух самостоятельно. На всю жизнь остались незабываемыми лекции и наставления «дедушки» воздухоплавания Н.Е.Жуковского, других педагогов, организаторов и вдохновителей ЦАГИ...[2]

Как другие корифеи Краснозвёздной авиации, герой строк угодил в круговорот авиабума, охватившего Страну Социализма. Миллионными тиражами слетали со станка газеты с заголовками: «Мир сошёл с ума от авиации!», «Пролетарий – на самолёт!», «Трудовой народ – строй Воздушный Флот!». Кипучую всесоюзную деятельность развили «Добролёт», «Общество друзей Воздушного Флота». Магнитно тянул к себе молодёжь патриотичный ОСОАВИАХИМ.

Часто встречаясь с А.Н.Туполевым, А.А.Архангельским, В.М.Петляковым, И.П.Братухиным, С.П.Королёвым, А.И.Макаревским, А.Г.Бруновым, М.А.Тайцем, Л.С.Каменномостским, Н.Н.Поликарповым, советуясь с ними по разным вопросам, на пороге 30-х Лавочкин включился в разработку двухместного истребителя. Ведущими проекта Краснопресненского КБ являлись приглашённые в СССР французские авиаконструкторы Поль Эме Ришар и Анри Лавиль, запросившие меньший гонорар, в отличие от германского гидросамолётчика Адольфа Рорбаха. Завоз иностранцев в бывшие цеха деревообрабатывающего предприятия фирмы «Мюр и Мерилиз» был также вызван лживым обвинением мэтра по созданию гидропланов Д.П.Григоровича во «вредительстве».

В помощь десяти французам ВКП(б) направит не только С.А.Лавочкина и С.П.Королёва. Их тогда мало кто знал – будущих авторитетов ВВС во всех областях - Г.М. Бериева, П.Д. Самсонова, И.В. Четверикова, И.В. Остославского, Н.К. Скрижинского, Н.И. Камова, М.И. Гуревича, С.Н.Люшина, В.Б.Шаврова. Под контролем зама Ришара – Д.М.Хомского, заведующий секцией прочности товарищ Лавочкин удивил многих, работая допоздна на всех видах станков.

Торпедоносец открытого моря, хотя не получил «добро» на серийное

---

[2] О становлении авиации эпохи И.В.Сталина рекомендуем к прочтению книги П.Т.Асташенкова «Дерзкие старты» и «Записки конструктора» А.С.Яковлева (М., 1976-1979).

производство, стал серьёзным дебютом для Семёна Алексеевича, вдобавок быстро изучившего французский язык. Пальму первенства по бомберам выхватил у коллег А.Н.Туполев, добившийся постановки ТБ-1 на вооружение и конвейер. [3]

От амбициозного Ришара прочнист-аэродинамик Лавочкин уйдёт «под крыло» Лавиля, в только что созданное Бюро новых конструкций проектировать ДИ-4. Истребитель испытал Ю.И.Пионтковский, но судьба машины вышла «брыкастой». Пятнадцать соратников верили в достижение 300 км/ч, однако столкнулись с традиционной проблемой советских конструкторов – выбором (вернее отсутствием выбора) силовой установки отечественного или зарубежного производства.

На единственном истребителе «экспромтом» полетал сам В.П.Чкалов, позднее его «вёл» Б.Л.Бухгольц – морской лётчик высшего класса. Тем не менее, после школы у А.Н.Туполева и П.-М.Ришара, Семён приобрёл уверенность в деле жизни, хотя жил бедно, как и вся страна. Три года просуществовало БНК А.Лавиля. Один из первых единомышленников Лавочкина – Е.С.Фельснер, спустя лихолетье 30-40-х, рассказывал авиаисторику М.С.Арлазорову:

«Нашим главным учителем стали трудности тех лет. Работали в убогих условиях. Помещение плохое. Людей не хватало в КБ и на заводе. Вечерами конструкторы становились за станки, точили и фрезеровали, чтобы наш истребитель поскорее поднялся в воздух».

Время и события, радости и неудачи, процесс становления самолётостроения не останавливались. В редкие минуты отдыха вспоминались отец и мать, сестра Анна и младший братишка Яша, переезды семьи, первый урожай на огороде. «Как они там? Сохранилась ли моя библиотека?» – не раз задумывался молодой инженер, шагая по утреннему «гудку» на работу...

Никому неизвестный Вилли Мессершмитт занимался планёрами и дебютными монопланами, регистрирует авиафирму под своим именем. Анри Лавиль улетел во Францию. Семён Алексеевич попадает в святая святых – Центральное конструкторское бюро, где встречается с мастерами отрасли Н.Н.Поликарповым, В.А.Чижевским, С.А.Кочеригиным. Посещает ВВА имени Н.Е.Жуковского, внимательно оценивая постройку гигантского многомоторника С.Г.Козлова. Монстр, выполненный по схеме «летающее крыло», задумывался для доставки бронетехники, но канул в Лету, несмотря на опекунство патрона нововведений в РККА, ВВС и ВМФ М.Н.Тухачевского.

«Чижевцы» тоже привлекались «по жюль-верновски» – проектировали летательный аппарат, способный прославить Родину в стратосферных слоях. Внимание небопроходцев фокусировалось вокруг полной герметичности стратоплана, коснулось кислородных приборов лётчика и механизмов управления, на которые выпадали тяжёлые нагрузки при работе на

[3] См.подробное исследование М.С.Арлазорова «Конструкторы», М., 1975.

сверхвысотах. Ответственная разработка пришлась по душе С.А.Лавочкину, фантазёру от природы. Он говорил сверстникам и компаньонам постарше:

«Неужели героям новых фантастических романов нечего изобретать и некуда путешествовать? Наука и техника, сделавшие за последнее время много открытий, не исчерпали возможностей человеческого гения!».

Параллельно труду в Бюро особых конструкций (отсюда имя высотника – БОК-1), вечерами конструктор помогал давнему товарищу А.В.Кулеву, строившему 14-местный ЗИГ-1 для нужд ГВФ. Изначально проект, получивший обозначений ПС-89, вёл А.Лавиль, но доводил А.В.Кулев, попросивший Семёна вычислить прочность подмоторной рамы. Машину собрали зимой 1935-го, с успехом испытав её весной. К глубокой печали создателей и трудящихся завода имени А.З.Гольцмана (один из лидеров ГВФ был репрессирован вместе с Я.Я.Анвельтом, И.С.Уншлихтом и др. по «делам», сфабрикованным НКВД) – 15 декабря того же года произошла непоправимая трагедия. Аппарат рухнул при посадке с высоты 50 метров, погубив экипаж из пяти человек и «родителя» А.В.Кулева. Тогда ещё в точности не знали, «что такое» – флаттер и бафтинг –опасные явления аэродинамики, сопутствующие авиакатастрофам. Чаще всех с ними сталкивался «Король истребителей», наш земляк Н.Н.Поликарпов. Объективно говоря, покорение неизведанного (даже при вводе обязательной продувки макетов в аэротрубе ЦАГИ) унесёт жизни многих пилотов-испытателей во всех советских авиаКБ...[4]

Экспериментальный БОК-1, схожий по конструкции и габаритам с рекордным одномоторным АНТ-25 А.Н.Туполева, достиг 13100 метров, благодаря искусным пилотажникам И.Ф.Петрову и П.М.Стефановскому, а также детищу А.А.Микулина – редукторно-наддувному двигателю М-34РН с парой турбокомпрессоров. В преодолении стратосферы отличился «поводырь» самолёта – инженер Каштанов. Участие в разработке БОК-1 и опыт применения гермокабин весьма пригодится С.А.Лавочкину в довоенные, военные и послевоенные годы, в процессе проектирования и серийного производства истребителей с разной компоновкой моторов.

Проработав в ЦКБ почти год, Лавочкин перевёлся к автору самолётов моря – родоначальнику гидроавиации Отчизны, экс-арестанту Д.П.Григоровичу, искавшему пути пушечного вооружения крылатых машин. С ним сотрудничали изобретатель динамореактивной пушки Л.В.Курчевский, известные авиаинженеры В.Б.Шавров, Б.И.Черановский, С.Н.Люшин, прошедшие планёрную школу Коктебеля. Все изыскания аннулирует антитухачевская всесоюзная волна репрессий, несмотря на удачные испытания смертельных новинок в небе и на земле.

Соавторский проект Лавочкина-Люшина («ЛЛ») также оказался безжизненным, не глядя на положительные ТТХ их скоростного

---

[4] Трагедии при освоении Пятого океана в фактах и лицах подняты авторами в книгах «Небесные снайперы», «Сердце над облаками», «Штурмующий небо», «Небопроходцы», «Свастика под прицелом» (Орёл, 2006-2016).

истребителя-моноплана с орудием Л.В.Курчевского. Не помогли заступничество куратора ВВС, вскоре репрессированного Я.И.Алксниса, революционный подход творцов к обзору и фонарю кабины пилота, выверенная аэродинамичность и убирающееся шасси. В любом случае, сладкий ли, горький опыт – послужил фундаментом и цоколем для новых идей и разработок. В дело «ЛЛ» вмешивался пламенный Серго Орджоникидзе, разрешивший Люшину и Лавочкину перейти к Курчевскому, хотя Григорович был разгневан потерей таких кадров. [5]

Людоедские выверты режима привели к ликвидации КБ Л.В.Курчевского, к показательным процессам, тайным расстрелам, анонимному доносительству и кулуарному брожению во всех сферах жизнедеятельности государства рабочих и крестьян. В море негатива у Семёна Алексеевича и взыскательного филолога Розы Герцевны Лавочкиных оставалась одна кристальная лагуна – забота о восьмилетней дочурке Аллочке и годовалом Шурике...

Жизнь и судьба перебросили авиаконструктора в Главное Управление авиапромышленности Наркомтяжпрома, где (в союзе с А.Н.Туполевым) он показал себя великолепным организатором, руководя возведением новых авиазаводов за год до начала Второй Мировой. Генеральная «репетиция» войны в Испании, воздушные бои в небе Китая и в районе Хасана обнажили «аутсайдерство» советских ВВС и крайнюю необходимость в замене поликарповских И-15, И-15бис, И-16, позднее И-153 «Чайка» на более современные истребители-монопланы с моторами жидкостного или воздушного охлаждения. Самолётостроитель, разделяя пушечную концепцию Д.П.Григоровича, справедливо замечает, что подобных машин пока нет у зарубежных потенциальных врагов, то бишь в лице КБ авангардных иностранных авиафирм. Игнорируя всевозможные препоны и внутриотечественную конкуренцию, подвижник упорно работал над абсолютно новой конструкцией истребителя.

Всё как у всех: аэродинамика, мотор, вес, шасси, «летучие» материалы, поиск наиболее удачной и пристрелянной авиапушки. Математически-интуитивный поиск связующего звена, той формулы, которые делают самолёт скоростным, манёвренным, снайперским, крупносерийным, живучим и удобным для лётчиков. Надо помнить о привлечении всего нового, массово обретённого юной совпромышленностью. Понять, как без потери мощности и лётно-эксплуатационных качеств, единовременно удешевить и облегчить конвейерную сборку трудящимся. На фоне глобальной «мессершмиттомании» качественно предусмотреть вероятные «ноу-хау» авторов истребителей Италии, Франции, Германии, Англии, США, Японии. За их границами творили день-ночь, без прекрас, выдающиеся авиастроители Челестино Розателли, Марио Кастольди, Джузеппе Габриэль, Робер

[5] Точное описание конструкций отечественных самолётов с фрагментами биографий их конструкторов на века осуществил автор морских машин В.Б.Шавров, чьи труды следует переиздавать в новом оформлении…

Костелло, Эмиль Девуатин, Вилли Мессершмитт, Курт Танк, Вальтер Ретель, Эрнст Хейнкель и братья Гюнтеры. Был не «отстающе-устарелым», а великим вклад в родословную истребительной авиации ВВС Планеты Реджинальда Митчелла и Дж.Смита, Де Хэвилленда и Сиднея Камма, Гленна Кертисса и Джона Нортропа, Кейта Джонса, Ларри Белла, Чанса Воута, А.Картвели и А.Прокофьева-Северского. Тогда и ныне не назовёшь дилетантами поставщиков летучего самурайства и камикадзе – Д.Хорикоси, Я.Фукуда, Й.Ямамото, Т.Кубо, Й.Хаттори, Я.Одзава, К.Мацуо, Т.Кояма, К.Хондзо, Н.Озаки, М.Мори, М.Сёдзи, М.Ямада, Э.Секигучи, С.Кикухара, М.Цурума. Владельцы их самолётов претендовали на «Великую Восточно-Азиатскую Сферу Сопроцветания»...[6]

«Если Родина начинается на Днепре, а Днепр на Валдае, то с чего начинается истребитель?» – размышлял в ночной бессоннице Семён Лавочкин. – У Мессершмитта вроде удачный самолёт – мощный, высотный, манёвренный, пока с пулемётами... Почему же столько аварий? В чём тайна – в ошибке при расчётах, в охлаждении «ЮМО» или площади-профиле крыльев? Отчего «109-й» часто капотирует на посадке? Прав был за обедом Поликарпов: «Чем глубже, свежее и прогрессивнее замысел, тем дольше век машины, задел на её модификации». Зажимают Коленьку, горит мученик! И-180 и пушечный И-185 не пускают», – переживал Алексеевич...

За два года до Священной войны «человек-оркестр» объединяет под своим началом даровитый костяк небесных стратегов, прописав их в подмосковных Химках. В ОКБ-301 с энтузиазмом вошли его первые соавторы из НКАП, инженеры В.П.Горбунов и М.И.Гудков, а также ушедшие от Д.П.Григоровича, специалисты высокого класса К.В.Князев, Л.А.Елистратов, В.А.Кривякин, Ю.Б.Стурцель. На четыре наркомата разделили НКАП.

Главное направление в работе над И-22 было взято конструкторами на более мощное вооружение (20-мм пушка), снижение общего веса и аэродинамического сопротивления, на установку проверенного «климовского» движка ВК-105, жидкостного охлаждения, мощью 1050 л.с. Из первого следовал пункт второй – не менее ценный, чем первый: основным материалом будущего «ЛаГГа» ввели новинку индустрии – дельта-древесину. В ту же пору ведущие КБ страны воодушевились, в связи с вводом в строй масштабных аэродинамтруб Т-101 и Т-104 в ЦАГИ. [7]

Отказ от гофрированных и матерчатых покрытий был вызван не одной беседой, а дружбой с изобретателем дельта-древесины Л.И.Рыжковым, по прозвищу ЛИР. Она принесла драгоценные плоды, лишний раз доказав обязательность непроторённого пути в авиации. Пропитанный фенольными смолами фанерный шпон был легче дюраля, не уступал «летучему» металлу

---

[6] О войне на материке и на Тихом океане см.документальный дебют С.В.Рассохина «Тихие Гавайи?» и его книгу «На воде некуда бежать» (Первосалютный Орёл, 2002-2013, дизайн и иллюстрации автора).

[7] См. воспоминания творца истребителей А.С.Яковлева «50 лет советского самолётостроения» и «Цель жизни». М., 1968.

в прочности. Мало того, прессованная древесина ЛИРа обладала повышенной огнеупорностью: не горела, а обугливалась. В устранении излишних сварочно-заклёпочных работ здорово помогли «кулибины» Всесоюзного института авиаматериалов. Им удалось создать формулу спецклея, однако от него отказались из-за ожоговой опасности для рук сборщиков.

Так родилось авиапредприятие на территории бывшей мебельной фабрики, где ранее трудилось КБ во главе с А.А.Дубровиным. Триумвирату сверстников – Лавочкину, Горбунову, Гудкову – было много труднее, чем строившим истребители Поликарпову, Микояну, Гуревичу, Яковлеву, Яценко, Синельщикову. Надо не забывать, к тому времени конструкции истребителей предложили или представят родным ВВС (бипланной и монопланной схемы) А.А.Боровиков и И.Ф.Фролов (И-207), С.А.Кочеригин (ДИ-6), М.М.Пашенин (И-21), М.Р.Бисноват (СК-2), П.Д.Грушин (МАИ-3), Помимо Туполева, Бартини, Бериева, Ильюшина, Немана, в поте лица вели разработки самолётов различного предназначения и конструкции: П.О.Сухой (Су-2), В.М.Петляков («Сотка»), Д.Л.Томашевич (С-110), Н.А.Жемчужин (ВИТ-2) и другие. Разумеется, «соцсоревнование» КБ инициировал Вождь трудового народа, ВКП(б) и Вооружённых Сил Советского Союза, товарищ Сталин И.В. Напомним, было и авантюрное ОКБ А.В.Сильванского, «отличившееся» дублированием поликарповского И-16. Народные средства по «проекту» И-220 («Иосиф Сталин») умыкнули вроде не враги, но часть «сильвановцев» вольётся в коллектив С.А.Лавочкина, после ликвидации ОКБ родственничка «авиашишки» М.М.Кагановича, до его суицида или убийства...

Личная встреча И.В.Сталина с С.А.Лавочкиным и директором завода Ю.Б.Эскиным, его вникание в проблему с клеем ВИАМ Б-3 и апробирование дельта-древесины перочинным ножом, сдвинули дилемму на разрешение – нашли новый состав для пропитки березового шпона. Вскоре балагуры окрестят полированный И-22 (он же И-301) «роялем». Больше опытному и серийному образцам подходило прозвище «Буратино». Это было «не в бровь, а в глаз», ибо конструкция новейшего истребителя полностью состояла из дерева, за исключением двигателя, вооружения и других стопроцентно металлических по назначению узлов и агрегатов.

Действительно, древесина Родины шла на силовой набор фюзеляжа, лонжероны крыла, на весь планёр весьма симпатичной на взгляд боевой машины. Новаторство Семёна Алексеевича оценят по достоинству, но всё равно большинство КБ и самолётостроителей останутся верны смешанной по материалам конструкции, ведь до поставок по Ленд-Лизу дюралюминия катастрофически не хватало.

На старте зимы 1940-го И-22 буквально вынянчили блестяще исполненной сверхполировкой, прежде чем выкатить на испытания. В нём чувствовалась любовь всех причастных к изготовлению, виделись смекалка и золоторучность конструкторов и сборочной бригады.

Взволнованно-радостный миг, показавшийся вечностью, пережили

соратники утром 28 марта 1940 года. Остроносый тёмно-вишневый красавец на их глазах поднял в воздух над Центральным аэродромом Москвы мастер пилотажа А.И.Никашин, недавно назначенный заводским испытателем от НИИ ВВС. «Креслом» лётчик был обязан «крёстному» И-301, главе бригады воениспытателей М.И.Таракановскому, сотрудничавшему с М.И.Гудковым, В.П.Горбуновым и С.А.Лавочкиным с июня чёрного для мира 1939-го...

Первые подскоки, рулёжки, полёт, посадка завершились удачно. Алексея Ивановича затискали, подбрасывая опытного испытателя на руках. За дебютом последовали взлёты-полёты, их аналитический разбор 31 марта, 2-го, 4-го и 7-го апреля. Удалец Никашин достиг 520 км/ч, отметил простоту и доступность машины даже для малоопытных лётчиков, подчеркнув на рандеву с творцами: «Срочно уменьшайте нагрузки на органы управления!».[8]

Не всё было возвышенно-транспарантным, как писала «Красная звезда». В противовес формулировке редакции «Машина прекрасно прошла заводские и государственные испытания», в Год Памяти и Славы, в честь «лавочкинцев» напомним: при «дрессировке» три раза подвела гидросистема, и что ещё круче – механики дважды снимали двигатель, не отработавший ресурс. Кое-кто перекрестился (помня не только о В.П.Чкалове) – «детские болезни» не привели к ЧП в воздухе...

На Первомай 1940-го партаристократия и трудящиеся порадовались скоростному пролёту А.И.Никашина и других новейших истребителей над Красной площадью. Заводчане завершат испытания 12 июня, после чего И-301 передали на госиспытания в руки «витязей» С.П.Супруна и П.М.Стефановокого, олицетворявших лётную элиту НИИ ВВС. Один из единомышленников С.А.Лавочкина на ранних этапах большого пути ОКБ, товарищ В.А.Пирлик позже рассказывал молодым инженерам:

«Проектирование «ЛаГГа» было интересной работой, оно происходило не так, как сейчас, когда работают сотни инженеров и техников. Всё делалось в семейном кругу. КБ насчитывало почти 70 человек и, тем не менее, через год самолёт вышел на лётные испытания». Достижение первой победы коллектива было бы отсрочено без самоотверженного напряжённого труда ведущего инженера завода П.Г.Питерина и его бригады сборщиков, работавших сверх нормы, без выходных и отпусков.[9]

Искусные пилотажники П.М.Стефановский и С.П.Супрун, переняв эстафету от А.И.Никашина с его бесценными напутствиями, использовали хорошую погоду «на всю катушку» четыре дня. В горизонтальном полёте достигли 585 км/ч. По мнению мэтров НИИ ВВС А.И.Воеводина, М.И.Тараканoвского, И.Г.Рабкина, это был не предел. Проводя параллель между испытаниями И-26 (прототип Як-1) и И-301, оснащёнными одинаковыми моторами В.Я.Климова М-105П мощью 1050 л.с., зоркий

---

[8] О героизме испытателей читайте фолианты П.М.Стефановского «Триста неизвестных» и И.Г.Рабкина «Время, люди, самолёты» (М., 1968-1985).

[9] Подробнее см.двухтомник «Самолётостроение в СССР, 1917-1945», книгу Б.Л.Симакова и И.Ф.Шипилова «Воздушный флот Страны Советов» (М., 1992-94, М., 1958).

Воеводин подметил, что граница высотности на самолёте Лавочкина ниже, чем на истребителе Яковлева. Чтобы полностью использовать максимальную мощность двигателя на предельной высоте, пришлось (с разрешения Алексеевича) расширить площадь входных отверстий всасывающих патрубков.

Мастера-авиатехники пронянчились с почти трёхтонным истребителем и его рядным поршневым всю ночь, а поутру С.П.Супрун совершил на нём 40-минутный полёт. Степан и Пётр блестяще провели 42 полёта, преодолев 600 км/ч на 5000 метрах, что было достигнуто благодаря вышеназванной доработке. При этом неоднократно менялись водорадиатор, карбюраторы, покрышки колёс шасси. Боролись с утечкой воды в системе охлаждения и воздуха в одноимённой системе, с кратким по времени, но опасным возгоранием топлива.

Наконец, детище «лавочкинцев» обрело «роддомовский» документ, символизирующий окончание госиспытаний (цитируется с авторскими сокращениями):

«И-301 конструкции Лавочкина, Горбунова и Гудкова предъявлен на испытания с недоведённым вооружением и не испытан на штопор, пикирование и высший пилотаж. В связи с этим госиспытания он не прошёл. На втором экземпляре должны быть сняты ограничения в скорости пикирования, устранены недостатки первого экземпляра. Целесообразно построить серию И-301 (25-30) для прохождения войсковых испытаний в 1940 году и немедленно начать подготовку к серийной постройке. На И-301 разрешена задача создания цельнодеревянного самолёта с упрочнённой древесиной. Считать необходимым просить наркома авиапромышленности Шахурина А.И. о повышении внимания НКАП в деле доводки, испытания и постройки И-301».

Отчёт авиаторов обнажил перед «фирмой» Лавочкина повышение температуры в кабине, ухудшение обзора из-за некачественности остекления фонаря, перегрев масла и воды при номинальных оборотах «климовского» движка. За несколько месяцев до Трагедии XX века, перед запуском в серию, на истребителе рекомендовалось устранить недостаточную продольную устойчивость, усилить шасси, ибо боевой вес машины подразумевал большие нагрузки на ВПП. Для обслуживания радиостанции, осмотра тяг управления и костыля предложили ввести в конструкцию спецлюк в левый борт фюзеляжа.

Каким бы лживым не был пакт Й.фон Риббентропа и В.М.Молотова, договор о ненападении помог Советской России выиграть время при нереальности игры с ним. Прав многоуважаемый А.И.Шахурин, заметив в мемуарах «Крылья Победы»:

«Когда приходится слышать, что новые самолёты появились у нас во второй фазе войны, очевидно, это утверждают малокомпетентные люди, слабо разбирающиеся в технике, не понимающие, что в ходе войны её создать невозможно. Если бы война застала нас со старой техникой на стапелях, никакими усилиями мы не освоили бы серийное производство

самолётов».[10]

Ускорение темпов и ритмов испытаний истребителей накануне вторжения агрессоров, обязательства заводчан по срокам, привели к тому, что чудом не разбился «маэстро» А.И.Никашин на испытаниях первенца 9-11 августа. Сказались ослепление (слепая зона) лётчика при посадке на закате солнца и безобразная грунтовка ВПП. Из-за её ухабов машина дважды ударилась об землю. Словно мечом, обрезало крепление бок-подкосов двух стоек шасси, тут же разорвавших центроплан и его обшивку, «завязались на узлы» туннель водорадиатора и костыль с узлом его крепления. На месте ЧП побывал референт И.В.Сталина по ВВС А.С.Яковлев, пожуривший С.А.Лавочкина: – *Зря сегодня затеяли летать. Простоите несколько месяцев и отстанете...*

Общими усилиями заводчан машину реанимируют, однако потеря времени отодвинула программу повторных госиспытаний, отобрав силы людей, строивших второй экземпляр И-301. По листопаду сентября ОКБ проведали А.И.Шахурин с командующим ВВС РККА, ветераном боёв в Испании, Китае, на Халхин-Голе Я.В.Смушкевичем, воодушевившие небопроходцев.

Восстанавливая и строя опытные экземпляры, учли наработку главы группы крыла Ю.Б.Стурцеля. Требования военных к увеличению дальности полёта сподвигли его к разработке пары кессонов в отъёмных частях крыла. В них разместили допбаки для горючего, ибо планировалось увеличить дальность действия И-301 с 556 до 1000 километров. За исполнением данной задачи внимательно следил не только авторитетный лидер НИИ ВВС А.И.Филин. Скорейший запуск И-301 в серию являлся делом жизни коллег, отвечавших за механику, испытания, оборудование, вооружение – И.В.Жулёва, М.И.Таракановского, Г.В.Самойлова, В.А.Березина. Неповторимый вклад в «Дело ЛаГГ-1» внесли правая рука С.А.Лавочкина – С.М.Алексеев, военпред Семёна Алексеевича – генерал В.Р.Ефремов, его собратья Л.А.Закс, Б.В.Куприянов, М.М.Бондарюк.[11]

Контрольный полёт на дальность виртуозно выполнил А.И.Никашин, быстро покоривший маршрут Москва-Курск-Москва. Может, он кого-то испугал сброшенным вымпелом над Курском, однако, сдав «зачёт» – 840 км, им было достигнуто главное: 92-килограммовый остаток топлива в аккурат обеспечивал 1000-километровую дальность.

В середине октября 1940-го власть и ВКП(б) дают добро на крупносерийное изготовление ЛаГГ-1, но без «ложки дёгтя» не обойдётся. 25-го числа, закономерно или случайно, первый аппарат отогнали под крыло НИИ ВВС, где его угробят в канун Рождества наступившего 1941-го,

---

[10] С наркомом авиапромышленности СССР солидарны авторы книг «Фронт идёт через КБ» М.С.Арлазоров, «Советские авиаконструкторы» и «Покорители неба» А.Н.Пономарёв (М., 1987-1980).

[11] О бесценном труде авиаКБ Отчизны накануне вторжения армад Третьего Рейха авторы строк поведали на страницах ежемесячного журнала «Орловский военвестник» и в его спецвыпусках (Орёл, 2013-2020).

вследствие разрушения коренных подшипников двигателя. Посчастливилось без жертв. «Штопать-оперировать» сильно повреждённый самолёт не стали, бросив КПД коллектива на второй экземпляр и первую машину серии.

Выполнение особо важного задания Вождя, Правительства и ЦК в приказном порядке поручили пяти авиазаводам. Одномоментно разошлись пути «крылатой тройки»: Главконструктор по самолётостроению отбыл с людьми ОКБ на головное предприятие в Горький; Михаилу Ивановичу Гудкову предстояло, в новом КБ, самостоятельно разработать истребитель на базе ЛаГГ-1 под 37-мм авиапушку; Владимира Петровича Горбунова откомандировали Главконструктором одного из авиазаводов на юге Страны Советов. В марте 1941-го плодотворный триумвират с почтением наградили Сталинской премией 1-й степени за проектирование истребителей нового типа ЛаГГ-3.

Перед Великой войной успели изготовить 322 ЛаГГ-3. Каждый из них обладал следующими ТТХ: длина – 8,82 м, высота – 2,70 м, площадь крыла при его размахе 9,80 м – 17,51 м^2. Пустой истребитель весил 2620 кг, снаряжённый – 3150 кг. Вес изменялся в зависимости от бортвооружения. Часть машин выпускалась с четырьмя пулемётами (по паре 12,7-мм и 7,62-мм), иные – несли три крупнокалиберных и два винтовочного калибра, две 100-килограммовые бомбы. Благодаря 1050-сильному М-105П самолёт взмывал на 5000 метров за 6,8 минут, разгоняясь на той же высоте до 560 км/ч. Планка высоты держалась на 9500 метрах, радиус (дальность) действия составлял 870 км.

Утяжеление живучей конструкции в целом привело к множеству технически-пилотажных проблем и аварий в ходе переучивания лётсостава и даже к негативному отношению к «новобранцу». В отличие от поликарповских и яковлевских машин, в предвоенной обстановке не успели выпустить двухместный учебный вариант истребителя. О важности «педагога» в массах сломали много копий асы-испытатели С.П.Супрун, П.М.Стефановский, В.К.Коккинаки, М.М.Громов, представители НИИ ВВС под началом А.И.Филина, но... грянула Священная война с немецкими агрессорами...

По оценкам германской стороны, легионы Люфтваффе уничтожили в небе и на земле, в первые дни вторжения, 1811 советских самолётов всех типов. Сохранились фотографии чудовищной катастрофы ВВС СССР, из-за которой расстреляют свои же – многих видных авиаторов. Немало из них попадёт в горнило концлагерей (оккупантов и ГУЛАГа), покончат жизнь до трибуналов – самоубийством...[12]

Резкое снижение качества сборки в условиях эвакуации авиапроизводств, невосполнимые потери в «семье» истребителей, ухудшение скоростных показателей на 50 км/ч при ракетной или бомбовой «поклаже»

[12] Наиболее объективный труд со стороны Германии осуществил генерал-майор Люфтваффе Вальтер Швабедиссен в книге «Сталинские соколы: анализ действий советской авиации в 1941-1945». Москва-Минск, 2006.

подтолкнули команду С.А.Лавочкина к поиску нового двигателя. «Палочкой-выручалочкой» выступит КБ под единоначалием талантливого моторостроителя В.Я.Климова, создавшее знаменитый М-105РФ. Подопечные Владимира Яковлевича держали первенство по моторам жидкостного охлаждения, причём подняли мощь движка, не утяжелив его ни на грамм, на 190 «кобыл»!

ЛаГГ-3 уступал «Мессам» – «Эмилям», и тем, кто прибудет из Рейха гибнуть и побеждать на Восточном фронте на «Густавах», «Фридрихах», «Дорах», «Кларах» В.Мессершмитта и «Фокке-Вульфах» К.Танка. Для улучшения пилотажных качеств самолёт получил автомат-предкрылки. Такие мастера как К.А.Груздев, смельчаки из ИАП Л.Л.Шестакова и немногие другие использовали уменьшение радиуса виража на 10-15 градусов козырём ЛаГГ-3 в боях. Не все «кузнечики» сумели воспользоваться посадочными щитками, словно «маэстро» – погибли смертью Героев на взлётах, посадках, в одиночных и групповых «корридах». Кроме сего, дельта-древесина, хотя и обрела фрагментарное применение на прочих истребителях опалённых 40-х, не могла приветствоваться на конвейере – смолы для её пропитки доставлялись из-за границы. Искра надежды «лавочкинцев» сверкнула, когда безбожно трясли на стендах «сердце» М-106, однако «привод времени» обнажил в нём массу дефектов.

За счёт сокращения стволов и ёмкости бензобаков, истребитель с форсированным мотором стал скороподъёмнее на 0,6 минуты, смог подняться выше на 600 метров над бывшим «ограничением» по высоте. Со второго года Великой Отечественной «ЛаГГи» собирались с 20-мм пушкой и 12,7-мм пулемётом, но могли быть и с четырьмя пулемётами (12,7 и 7,62 мм) и ШВАК. Таким образом «Буратино» почти догнал «Первые Яки» и его модификации, смог продержаться в крупной серии до 1944-го, обретя героическо-трагичный «тираж» – 6528 экземпляров.[13]

Помните, их Боевой Путь – многостраничная неповторимая сага о беспримерных подвигах крылатых «витязей» Отчизны. Среди сталинских «соколов», воевавших на ЛаГГ-3, помянем добрым словом, поклоном, венками, живыми цветами, «наркомовскими» – А.В.Алелюхина, П.Я.Головачёва, В.А.Зайцева, П.М.Камозина, М.В.Кузнецова, П.С.Кутахова. С поликарповской школы бипланов и монопланов увековечатся на земле и в небе выдающиеся богатыри, сжигавшие и крошившие немцев на «ЛаГГах»: С.Д.Луганский, В.И.Попков, Е.Я.Савицкий, Н.М.Скоморохов, Г.Д.Онуфриенко, И.Бихмухаметов, В.Е.Бондаренко, А.П.Бритиков, П.Г.Якубовский, Ю.Щипов, И.И.Гейбо, Н.Н.Шульженно. Тайфуном огня прошли по Люфтваффе и наземным целям залпы из рук высокодоблестных владельцев ЛаГГ-3 – К.Ф.Фомченко, М.Гладких, Н.Филатова, Н.И.Глотова, М.С.Токарева, А.Е.Голубова, А.К.Горовца, Д.М.Татаренко, Н.П.Городничего,

[13] Пытливые потомки и курсанты авиаучилищ России обязаны изучать историю родной и зарубежной авиации по красочному бестселлеру И.Андреева и А.Захарова «Боевые самолёты» (на основе «Авиамузея» журнала «Техника-молодёжи»). М., 1981.

И.И.Сытова.

Нынешнему поколению очень важно почаще ставить свечи в храмах за Царствие Небесное защитникам Отечества, освободителям Европы и Азии от вероломных оккупантов, беспощадно бивших их на «ЛаГГах»: Григорьеву Г.А., Старчикову Н.А., Груздеву К.А., Давыдкову В.И., Соколову А.М., Дмитриеву Н.П., Собину В.В., Евтееву М.И. Спокойствие трудового фронта – Тыла – завоевали на первых истребителях «лавочкинцев» отважные пилотажники и воздушные снайперы Д.В.Симонов и В.В.Ефремов, А.П.Силантьев и А.П.Зайцев, И.Д.Сидоров и Н.М.Искрин. Вбивали «стервятников» Г.Геринга в Русскую Твердь, в её морские, озёрные, речные воды и болота запредельно рисковые «лагговцы»: В.А.Серогородский, А.А.Караев, М.А.Родионов, В.В.Кирилюк, Е.А.Пылаев, И.И.Климанов, П.И.Песков, В.А.Князев, В.А.Орехов, П.К.Козаченко, Г.Д.Онискевич. Верим, родня поднимет в Год Памяти и Славы, в честь грядущих юбилеев Великой Победы портреты очистивших небеса от фашизма с крестами на крыльях и фюзеляжах – А.С.Комоса, К.А.Новикова, А.А.Кондратюка, В.А.Наржимского, Г.Д.Костылёва, В.И.Мишустина, И.С.Кравцова, В.П.Миронова, Н.Ф.Краснова, И.И.Мещерякова, А.М.Кулагина. Как всем названным и подразумеваемым, не было равных лётчикам-истребителям И.П.Лавейкину, С.И.Львову, Д.А.Кусенко, И.Г.Гордиевскому, Б.М.Литвинчуку, А.А.Надтока, Б.Н.Калашникову, В.С.Левитану, С.Н.Загайнову, И.А.Каберову, Н.Я.Нагорному, Н.И.Шестопалову, А.А.Шлакову, Н.И.Морозову, В.И.Вервищенко. Всех из почти 7000 Героев не назовём. Мы помним о них и ещё расскажем при поддержке Союза военлитераторов и ежемесячного журнала «Орловский военный вестник»…

Вдохновитель их побед, его ближайшее окружение по Горьковскому авиазаводу, руководители и КБ предприятий-побратимов и смежники, строившие «ЛаГГи», щепетильно следили за продукцией не только по сводкам фронтов. Каждая из 18-ти Воздушных Армий имела газету, но более ценным считалось живое общение со «стариками» ВВС фронтов, бесценными являлись их письма. Очень многое по совершенствованию истребителей подсказали Семёну Алексеевичу добровольцы-испытатели, вскоре после гибели С.П.Супруна предусмотрительно отозванные с передовой. Все помнили, как «шестаковцы» из 69-го ИАП (позднее – 9-й ГВИАП) на 12 «ЛаГГах» отогнали от бомберов 20 «Шмиттов». Однополчане Героя Испании и Советского Союза сняли с неба несколько «худых», чем позволили своим экипажам разбомбить танковую колонну противника.

Сменивший М.М.Кагановича, нарком авиапромышленности А.И.Шахурин частенько встречался с С.А.Лавочкиным и его приближёнными. Как-то он поведал о подвиге наследника традиций В.П.Чкалова – искусного небесного воина А.Н.Гринчика. Герой завязал бой с «роем» Люфтваффе, завалил и подбил две машины врага. Осколки снарядов авиапушек неприятеля остановили рабочий ритм двигателя его «ЛаГГа», разорвали трубопроводы, фюзеляж, крылья, оторвали фонарь кабины. Смельчака спасла бронеспинка, хотя истребитель был изрешечён

пробоинами. В гуще схватки один из «грифов» угодил в перекрестие прицела Гринчика. Мгновенно-точная очередь – взрыв! Оставшиеся немцы внезапно свернули атаку, а «подранок» еле-еле «доковылял» до аэродрома...

Полковник Люфтваффе Иоганн Штейнхофф (176 побед над Англией, Россией, Италией и Северной Африкой), получивший тяжкие ожоги после катастрофы на реактивном Ме-262, в мемуарах «Они забыли крышу» напишет: «...сбивали мы русских лётчиков, как гусей». Да, в Люфтваффе воспитали около 3000 асов, однако лишь около 500 из них удостоились Рыцарским Крестом за триумфы на различных ТВД. Число потерь среди «экспертов» безвозвратно возросло с началом войны в «проклятой Русланд»...

В огненно-дымном аде Восточного фронта они пролетели метеорами сквозь-через зависимость радиуса виража от скорости полёта, выход из-под удара, «ножницы» боёв, развороты Иммельмана с переворотом, манёвры «бутерброд» и «перекрёстный разворот». Крылатые питомцы Третьего Рейха пиратствовали в одиночку, применяли приём «приманка», мастерски использовали кривую (вираж) преследования, отчеканенный боевой порядок эскадрилий. Они научились профессионально сшибать воздушные цели, убивать на земле и на море от ветеранов Испании, в «Битве за Англию», в подавлении ВВС Европы. Подопечные Г.Геринга всегда стреляли с упреждением, крутились в полубочках и мёртвых петлях, знали, как «выжать» скорость крена самолёта в беспощадных «свалках» или поединках на горизонтали. Летучие крестоносцы досконально анализировали победы собратьев и врагов, импровизировали с тактикой и стратегией «коробочкой», родились и погибли первопроходцами реактивной и ночной истребительной авиации. За ними – смертоносная работа в подъёмах по спирали, внедрение в массы уклоняющего манёвра «белокурого рыцаря» Эриха Хартмана (352 победы), атаки методом «американских горок» и много чего ещё, вплоть до завышения собственной результативности во благо не себя, а пиарного лганья ведомства колченогого доктора Й.Геббельса...[14]

«Наци №3» додумался до демонстрации трофейного ЛаГГ-3 перед свободными от повинности и фронта зеваками – мол, «иваны-дураки» воюют на деревяшках с мотором. Любитель киноактрис, многодетный фатер, как, впрочем, его далёкий враг Лавочкин, никогда не узнают об одном бое выдающегося лётчика-истребителя Люфтваффе Эриха Герхарда Баркхорна. «Эксперт» уничтожил 301(!) самолёт противника (всех типов) за 1104 боевылета. Девятикратно сбитый ас, дважды раненный и побывавший в плену, так и не получивший Бриллиантов к Рыцарскому Кресту, вспоминая бывалый «Фридрих» от «Мессершмитт AG», ностальгировал:

«Однажды, в 1943 году, я выдержал сорокаминутный бой с упорным русским лётчиком и не смог добиться никаких результатов. Я был настолько мокрым от пота, словно только что вышел из душевой.

[14] На министра пропаганды и фюрера оказал антисемитское влияние проповедник нацизма, армейский капеллан Адольф Штёккер.

Интересно, было ли ему так же трудно, как и мне? Русский летал на ЛаГГ-3, и оба мы выписывали в воздухе все мыслимые и немыслимые фигуры пилотажа. Я не мог достать его, а он – меня. Этот лётчик принадлежал к одному из гвардейских авиаполков, в которых были собраны лучшие советские асы».

Редчайший показательный эпизод точно развесовал противостояние конструкторов и пилотов Гитлеровской Германии и Союза Республик Сталина, но не мог стать причиной удержания ЛаГГ-3 на конвейере. Неудовлетворительная результативность истребителя на фронтах логически толкнула «лавочкинцев» к оперативному проектированию и испытаниям будущей легендарной знаменитости Краснозвёздных ВВС – двухпушечного Ла-5. Не умаляя достоинств Семёна Алексеевича и ратоборцев его ОКБ, сразу же констатируем: быстрое создание замечательной машины, её превосходство над «Мессами» и «Фокками» было достигнуто благодаря братской передаче чертежей винтомоторной группы коллегами из КБ Н.Н.Поликарпова. По сути, «поликарповцы» пожертвовали («Всё для фронта, всё для Победы!») авангардной разработкой – истребителем И-185. В окружении «Короля» вспыхнул предсказуемый очаг недовольства. Главконструктор, несмотря на успешные заводские и фронтовые испытания, уповая на невозможность запуска И-185 в крупную серию и на старт массовой поставки английских и штатовских истребителей по Ленд-Лизу, отсёк «брожение», словно саблей: «Идёт война. У нас нет конкуренции!». Это был закат тяжело болевшего нашего земляка, хотя у него было множество проектов, в том числе реактивный перехватчик «Малютка», транспортно-пассажирский «Лимузин», ночной бомбер, тяжёлый истребитель сопровождения, высотные ИТП и ВП, калейдоскоп спецверсий на базе У-2...[15]

В процессе всенощной головоломки многое пролетело в феноменальной памяти С.А.Лавочкина – внезапное сваливание «ЛаГГов» в штопор, споры вокруг автоматических предкрылков, подламливание шасси, зависимость от выбора силовой установки, контакты с авиаоружейниками. Погиб смертью испытателя жизнерадостный Вася Гузий, слишком резко взявший «горку» после пикирования. Боевые авиаторы, не без мата, окрестили ЛаГГ-3 «летающим бревном» под Ростовом-на-Дону. Ушли в самостоятельное «одиночное плавание» собратья В.П.Горбунов и М.И.Гудков. Следовало продумать замену дельта-древесине, малозатратность завода и смежников при переходе на изготовление машины нового типа.

Попыхивая трубкой в заводском кабинете и дома, шагая по ним и цехам, Лавочкин находился в постоянном поиске решения глобальных задач, стоявших перед ним, коллективом, авиапромышленностью. Не предвещал ничего хорошего краткий разговор с А.С.Яковлевым, рассказавшем о

---

[15] См.десятки очерков Рассохиных к юбилеям Н.Н.Поликарпова и ВВС во многих СМИ РФ с 2000-го по 2020-й год, д/ф А.А.Бутузовой «Штрихи к портрету «Короля».

«Фокке-Вульфе-190», который он видел на земле и в небе Германии под пилотажем автора – Курта Танка. Передерживать в ангарах немцы его не будут – «Даймлер-Бенц» или «BMW» не подведут. Вспомнилось фарисейство германского авиа-атташата, до войны проверявшего пальцами калибр советских авиапушек и пулемётов...

К тому времени ценой титанических усилий партии и народа «металлисты» ликвидировали супердефицит в дюралюминии. Не глядя на Пёрл-Харбор и Мидуэй, поставками «летучего» металла по просьбам И.В.Сталина многотонно помог народ США, по поручению Президента Ф.Д.Рузвельта. Самолётостроители ожидали новый мотор В.Я.Климова – М-107, но сроки его прогонов на стендах затягивались. Судьба и война сведут ОКБ-21 с дальновидным выпускником МВТУ, одним из лучших авиадвигателистов страны Аркадием Дмитриевичем Швецовым. Под его руководством «завелись» движки машин Поликарпова (У-2, И-15, И-16), Туполева (Ту-2), Ильюшина (ДБ-Ил), ряда других авиаконструкторов…[16]

Имея богатейший опыт моторного освоения мирного неба, товарищ Швецов ещё до войны создал конструкцию звёздообразного двигателя воздушного охлаждения. Крупногабаритность (в просторечии «лобастость») «пламенного сердца» поначалу отвела от него авиационщиков, поставивших на кон, в борьбе за аэродинамику, моторы рядного или V-образного типов жидкостного охлаждения. Выяснится, зря – для тысяч наших лётчиков АШ-82 мощью 1700 л.с. и его форсированные модификации выступят естественным щитом, а для завоевателей – карающим мечом возмездия...

Мозговитые «швецовцы» обошли «климовцев» как по мощности, так и по живучести, ибо воздушная система охлаждения являлась менее уязвимой в жесточайшей войне за господство в воздухе. Мало того, моторостроители уменьшили диаметр АШ-82, сократив высоту цилиндров, что помогло товариществу С.А.Лавочкина внедрить его на планёр ЛаГГ-3 с минимумом доработок. Другими словами, немного превзойдя в диаметре мидель ВК-105, союз поршневиков А.Д.Швецова обеспечил плавный переход конвейера на Ла-5, без остановки сборки ЛаГГ-3. Таким образом попутно сняли «вето», заключавшееся в том, что «звёзды» с большими поперечными размерами якобы непригодны для отечественных истребителей.

Безграничный почёт и уважение без лимита времени заслужили трудящиеся Горьковского авиазавода имени Серго Орджоникидзе, рождённого на схождении вод Оки и Волги в 1932 году. Вообще, в городе с именем «буревестника революции» перед войной проживали и работали около 645000 человек. В городе Трудовой Славы они шли «по гудку», на вахту смен более 100 предприятий, в среде которых прогремели на 15 Республик Союза автогигант «ГАЗ» и судостроительный «Красное Сормово». Через стратегический транспортный узел проходили пассажирско-грузовые артерии эвакуации. До льдов 1941-42-го речфлот доставлял раненых, а уже с

[16] Послевоенные «чкаловцы» зачитывали до дыр работу Р.И.Виноградова и А.В.Минаева «Самолёты СССР» (Краткий очерк развития). М., 1961.

осени трагичного 41-го действовал Комитет обороны под лидерством 1-го «обкомовца» М.И.Родионова.

Бывший Нижний Новгород концентрировал в себе и на себе переброску грузов и ход судов как по Матушке-Волге, так и по Белой, Вятке и Каме. В середине осени огромные силы и средства оттянули на возведение оборонительных рубежей. Ужас горожан, эвакуированных и заводов, начался с ноября, когда экипажи Люфтваффе бомбардировали промцентр. Налёты «форматом» до 100 бомберов повторятся в мае 1942-го и в июне 1943-го (при последнем – еле выжил, но выстоял главный поставщик РККА по грузовикам, вездеходам, бронеавто – Горьковский автозавод).

В двух словах не опишешь многопроблемностей горьковских авиастроителей, ведомых талантливым и мужественным директором С.И.Агаджановым, его заместителями, плеядой инженерно-технических работников, драгоценными лидерами бригад, от болтика к винтику собиравших ЛаГГ-3, затем Ла-5, Ла-5ФН, Ла-7. Ещё до испытаний и освоения «Пятого Лавочкина» на конвейере – труженики присягнули стахановскому движению, осуществили рывок мощностей предприятия укрупнением за счёт сплочения филиалов, расширением площадей новых цехов, монтажом и эксплуатацией новейшего оборудования. Без задержек заработали вспомогательные цеха. Объединённое в целое отечестволюбие вывело конвейерно-поточные линии на 50%-й показатель по выполнению работ. Вездесущий Сурен Иванович за годы директорства над заводом №31 заслужил два ордена Ленина, ордена Красной Звезды и Кутузова 1-й степени. Выстраданные награды получил флагман производства и многие заводчане, участвовавшие, параллельно сборке ЛаГГ-3, в изготовлении финальных партий самого мощного 29-го типа истребителей И-16 Н.Н.Поликарпова (за 10 лет освоили более 10 модификаций «Ишачка», т.е. по одной в год)…[17]

Все они помнили 23 января 1941-го, когда небеса и округу огласил рёвом их первый ЛаГГ. Здесь и в дальнейшем не обошлось без «пробивщика» капотов, главтехнолога С.Е.Зайчика, взыскательного контроля замов А.И.Шахурина в НКАП – П.А.Воронина и П.В.Дементьева, профессионализма техников во главе с И.В.Жулёвым, настоявших на обязательности люка в хвостовой части фюзеляжа. По нововведению приключилось много гневных и добрых дискуссий, однако его поддержали испытатели НИИ ВВС М.И.Таракановский, А.Г.Кубышкин, А.И.Филин, военинженер 1-го ранга А.С.Воеводин.

Под Тихвином, по стуже конца зловещего 1941-го, весомо отличится их коллега, блестящий специалист по испытаниям товарищ И.Г.Рабкин, сумевший поставить колёсные «ЛаГГи» на лыжи, что обеспечило боевые вылеты. С того горького периода станут традицией взаимодействие заводских и военных испытателей, их работа во фронтовых авиачастях,

[17] Драгоценной летописью свершений станет книга «Горьковский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени авиационный завод им.С.Орджоникидзе. 1932-1982». Фотоочерк, Горький, 1982.

решение проблем, связанных с ухудшением ТТХ серийных истребителей по сравнению с опытными.

На Ла-5 предстояло устранить проблемы с остеклением и креплением фонаря кабины, по рекомендациям испытателей А.И.Никашина и К.А.Груздева. Виделось важным сделать хвостовое колесо убирающимся, «перетряхнуть» все системы жизнедеятельности истребителя, «выгравировать» его аэродинамичные черты. В сверхответственный период (как всегда в России) едва не запороли судьбу исторического самолёта резким распоряжением о переводе завода на выпуск «Яков» с двигателями М-105ПФ. Надёжные и лёгкие боевые машины А.С.Яковлева обрели ратную славу, любовь лётсостава и техперсонала, хотя ЛаГГи ещё собирались на других заводах (у того же В.П.Горбунова, измотавшегося на своём голубом «ЗиСе» по командировкам). В Горький направили нового Главконструктора...

Для С.А.Лавочкина и его ближнего круга, посадивших сотни дней и ночей на Ла-5, положение было нокаутным, ибо часть их людей забирали на другой авиазавод. Нечто подобное, не без вмешательства высших чинов ЦК, недавно произошло с коллективом Н.Н.Поликарпова. Пока так и не реабилитированный укротитель истребителей находился в Германии, у него «умыкнули» порядка 80 инженеров высшего уровня и документацию на перехватчик И-200 для внезапно новорождённого ОКБ А.И.Микояна и М.И.Гуревича. Они одарённо доведут до Пролетарских ВВС МиГ-1 и МиГ-3, а вот Поликарповский трёхпушечный И-185 с 500-килограммовой бомбзагрузкой родится в нескольких экземплярах...

Когда на перрон прогрохотали вагоны под свист паровоза, Семён Алексеевич летел на лимузине в Горьковский обком ВКП(б) быстрее истребителя. К чести его главы М.И.Родионова, он сумел быстро созвониться с Председателем ГКО, по совету Лавочкина (при нём же) поведал Вождю о Ла-5. Иосиф Виссарионович, тут же направивший спецкомиссию из Москвы, спас один из лучших истребителей Второй Мировой и Великой Отечественной войн, не допустил вероятного развала ОКБ-21.

Спустя сутки прибыли видные репрезентанты НКАП – опытный инженер В.Н.Сагинов и виртуоз по лётиспытаниям А.П.Якимов. Лавочкин разместил их в гостинице, а поутру встретил офицеров от ВВС – одного из лучших инженеров А.Н.Фролова и мастера пилотажа А.Г.Кубышкина. Сообща оперативно обсудили будущие полёты дебютного образца. Алексеевич сразу категорично запретил испытания на штопор, поскольку машина не обладала спецприспособлениями против него.

Восстанавливая общий КПД триумвирата авиаконструкторов, надо сказать, что до первых взлётов Ла-5 в марте 1942-го провёл колоссальную работу по усовершенствованию ЛаГГ-3 М.И.Гудков. Тяжелейшей кровавой осенью 1941-го на другом предприятии Михаил Иванович и его единомышленники пытались оснастить «ЛаГГи» двигателем М-82. В сентябре воздушный «акробат» А.И.Никашин выявил перспективность модификации, а уже в октябре из-за эвакуации «гудковцев» аннулировались

испытания вооружения и расхода топлива на дальность полёта...[18]

Бывалому А.П.Якимову в новом самолёте «лавочкинцев» понравился фюзеляж, сплюснутый с бортов, плавно сходившийся у руля поворота. В отчёте лётчик отметил его клиновидность, оригинальность убирающегося шасси, упрятанные под капот пушки и воздухозаборник. В обновлённой кабине он ощутил стремительность и высокоперспективность Ла-5, но насторожился по поводу «зажатости» двигателя, эффективности воздухозаборника и ёмкости маслорадиатора.

На испытаниях Главконструктор побаивался молодцеватого Якимова по извечному принципу «Как бы чего не вышло!», но обошлось без ЧП. Крепко напугал создателей Кубышкин: при посадке отказала система управления закрылками, но он мастерски удержал машину от капотирования. На «излечение детских болезней» НКАП предоставил творцам чуть больше недели.

Какова бы не была радость сохранения ОКБ-21 на головном предприятии и эйфория от «обкатки» небесами, выявлены до запуска конвейера: перегрев АШ-82 из-за зажатости его капотом, недостаточность силы воздухопотока при обдуве головок цилиндров, нереальность постройки машины в четырёхпушечном исполнении. В серию не могли «перескочить» обнаруженные «вирусы» – высокотемпературность в кабине, «хворанье» закрылков, «капризность» трубок маслосистемы, плюс «тысяча мелочей», перечисление коих займёт страницу...

Вслед первенцу на несколько недель весны 1942-го заводчане «завинтили» ещё десяток модернизированных «ЛаГГов», талантливо оцентрованных командой С.А.Лавочкина под его неусыпным контролем. Тут небопроходцев заново постигло разочарование, которое НКВД легко определял как «вредительство»: «десятка» утратила ряд показателей первенца, прежде всего – их скорость упала на 30-50 км/ч! За пару недель штурмующие небо, при опекунстве прибывшего на завод «Учёного Совета» авиаавторитетов, блистательно вышли из «неуправляемого штопора» – Ла-5, так необходимый фронтам, запустили в крупносерийное производство.

Почти 9-метровый истребитель с размахом крыла 9,8 м и его площадью 17,59 м^2, весил на взлёте 3265 кг. Снаряжённый вес, разумеется, не был постоянной величиной. В зависимости от вооружения, мотора, веса пилота и боекомплекта, веса бомб или «Эрэсов» на внешней подвеске, он достигал 3230-3260 кг, исходя из модификации.

К примеру, почти 3-метровый «в холке» Ла-5Ф образца 1942-го с 1300-сильным АШ-82 поднимался на 9450 м, развивая максимальную скорость 630 км/ч. Воздушный, наземный, морской агрессор уничтожался из двух 20-мм ШВАК, 150-ю килограммами бомб или РС-82. Самой массовой «звездой» воздушного охлаждения отлично зарекомендовал себя «швецовский» АШ-82,

---

[18] См.очерк лидера НКАП А.И.Шахурина «Авиапромышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны» в книге «Советский тыл в ВОВ». М., 1974. Не менее значим коллективный сборник «Авиация ВМФ в ВОВ». М., 1983.

мощью 1700 л.с.

«Лавочкин-5», имевший нагрузку на крыло 185 кг/м^2, произвёл первые залпы по завоевателям в Великой Битве на Волге – под Сталинградом. «Соколы» боготворили конструкторов и заводчан – их детище оказалось шустрее ранних «Мессов» на 40-50 км/ч. Ещё одним плюсом «новобранца» воздушной рати называлась его максимальная дальность полёта – 765 км.

Воодушевлённые собратья по ОКБ-21, Горьковский авиазавод, его филиалы, прямые смежники и поставщики разовьют успех самолётостроения Отчизны и родных ВВС своевременным появлением Ла-5 с форсированными движками А.Д.Швецова АШ-82Ф, позже – АШ-82ФН с непосредственным вспрыском горючего в их цилиндры. В калейдоскопе бессмертных подвигов отважных небесных снайперов золотой страницей в историю войны впишется дружба с заводскими лётчиками, с испытателями и инженерами НИИ ВВС, бесподобно выручавшая при освоении «Лавочкиных» и устранении их недостатков, браков, поломок в ходе ремонтов в полевых условиях между боями.

Великое незабвенное товарищество с Крылатой Гвардией, рекомендации пилотов-истребителей ВВС ВМФ преобразуются в Ла-5ФН понижением гаргрота фюзеляжа, усилением шасси, лучшим обзором в обновлённом фонаре кабины, удобной прибор-доской, усилением механизмов управления. Звёздообразный 1850-сильный АШ-82 позволил пилоту истребителя достигать 5000 м за 5 минут и развивать на этой же высоте 648 км/ч. Форсирование и ряд «изюминок» по снижению общего веса конструкции подняли планку высоты до 10000 м. При тех же победоносных пушках, «Эрэсах», бомбовой нагрузке – немного возросла дальность (плюс 10-15 км). Мало того, что решилась «весовая» проблема с дюралем – «кузнечики» («стариков» уже потеряли немало...) влюбились в Ла-5ФН, из-за его большей «покладистости» в пилотаже по сравнению с И-16, «ЛаГГами», «МиГами». Не ошибся Семён Алексеевич, изменив систему суфлирования двигателя. Правильно переставил за противопожарную перегородку маслобак из кабины. Не зря вмешивался в систему газораспределения, уступил соратникам с установкой укрупнённого радиатора, из-за которого самолёт с его фамилией воздушные «тёркины» окрестили «бородачом». Не знали шутники о сбросе веса на 172 кг!

За героизмом приручившего штопор А.П.Якимова последовал великий перелом под Курском и Орлом, где Ла-5 и Ла-5ФН расквитались с «орлами» и «птенцами» Люфтваффе беспощадно и навсегда, истребляя новейшие «Фокке-Вульфы-190» и «Мессершмитты-109» во всевозможных модификациях. Русская красная звезда затмила чёрную паучью свастику, вбив в землю и воды тысячи окрылённо-омоторенных фашистских захватчиков…[19]

[19] Читайте и передайте детям знаковую книгу «Сто сталинских соколов», созданную по инициативе маршала ВВС Ф.Я.Фалалеева и изданную почти через 60 лет с предисловием Главкома ВВС РФ П.С.Дейнекина.

Каждый год, посещая Мемориалы Боевой Славы Отечества, мы стоим перед неразрешимой дилеммой: как и чем, через десятилетия, отблагодарить ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ лётчиков-истребителей, стартовавших в адское небо Великой Отечественной на том же числе «Лавочкиных» в четырёх модификациях??? В честь 120-летия их создателя, в Год 75-летия Победы рады напомнить, что на них воевали великие мужики Страны Советов – И.Н.Кожедуб, К.А.Евстигнеев, В.А.Зайцев, В.И.Попков, Е.Я.Савицкий, Н.М.Скоморохов, Г.Н.Захаров, А.К.Горовец, Г.Н.Прокопенко, М.А.Гарам, В.И.Бородачёв, В.И.Гаранин, Н.П.Пушкин. Не позабудем выстраданных побед самоотверженных Героев: П.Г.Якубовского и С.С.Азарова, Е.М.Яременко и Г.А.Баевского, А.С.Амелина и А.Шпынова, П.В.Базанова и Н.С.Артамонова. Обрели вечную славу высокоскоростные и зоркие «витязи», сражавшиеся на Ла-5 и Ла-5ФН – А.Я.Баклан, А.В.Артёмов, А.П.Шишкин, И.М.Астахов, С.Г.Балакин, В.М.Шевырин, Б.М.Афанасьев, А.И.Безверхий, А.Г.Шевцов, В.И.Веденеев, И.Т.Борисов, И.А.Шардаков. Совершённое ими – бессмертно…

Не ожидали наследники «псов-рыцарей», присягнувшие Люфтваффе, что Святая Русь родит, через матерей и отцов, крылатых победоносцев на истребителях С.А.Лавочкина – И.А.Вешнякова и П.А.Брызгалова, В.И.Чижа и Н.В.Буряка, М.Гладких, А.И.Володина, А.Г.Воронко, М.Д.Цыкина, С.Г.Глинкина, А.Д.Догадайло и Е.Т.Цыганова. Пережили потерю однополчан на глазах, были ранены не раз телесно и душевно, шли в лоб врага на таран, были награждены и не дожили до орденов и медалей небесные Муромцы, Коловраты, Ослябя, Пересветы, Святогоры, сменившие мечи на «Ла» – С.Ф.Долгушин, В.Ф.Голубев, П.Д.Худов, А.А.Дьячков, А.А.Гончаров.

Крошевом обломков и чадящими факелами отлетели на тот свет экипажи «Хейнкелей», «Юнкерсов», «Дорнье», «Хеншелей», «Рам» и двухмоторных «Мессершмиттов» от залпов пушек И.И.Хаустова, М.А.Ефимова, Н.И.Горбунова, Б.В.Жигуленкова, А.А.Федотова. При новороченности форсажных вариантов ФВ-190 и Ме-109, от Курска и Орла они всё чаще становились добычей «Лавочкиных», ведомых храбрейшими из храбрых: В.И.Григорьевым, А.Н.Уциным, В.А.Зотовым, Н.П.Ивановым, И.С.Улитиным, А.И.Тимошенко, Ю.П.Ивановым, И.А.Каберовым. Знали наизусть «болячки» своих машин и уязвимые места самолётов оккупантов доблестные смельчаки С.Т.Ивлев и И.П.Лавейкин, П.Кучеренко и Д.М.Татаренко, В.И.Калашонок и В.С.Левитан, И.Н.Сытов и П.Т.Калсин, А.И.Майоров и А.А.Караев.

Плакали на похоронах товарищей по крылу, крепко выпивали за Победу в нелётную непогодь, ремонтировали истребители вместе с техниками часовые и защитники родного неба – А.С.Суравешкин, А.А.Губанов, К.Л.Карданов, П.А.Сомов, А.Б.Султан-Галиев, А.П.Маресьев, В.И.Коломоец, И.С.Соддатенко, А.С.Макаров, К.Ф.Соболев, И.Кильдюшев. Были на слуху на фронтах, в сводках и газетах Воздушных Армий, остались в памяти современников подвиги краснозвёздных авиаторов: Назаренко Д.П., Кирилюка В.В., Смирнова О.Н., Киянченко Н.С., Мальцева К.С., Климанова

И.К., Склярова И.Г., Маркова А.И., Кожанова П.П., Синчука В.С., Мастеркова. А.Б. В XXI веке для книг о них у чинуш РФ «нет средств в бюджете…».

Кого-то из них лично знал Семён Алексеевич Лавочкин. Однако даже все трудящиеся ОКБ-21 и Горьковского авиазавода не смогли бы узнать о деталях тысяч вылетов, боёв, гибели Героев войны за господство в воздухе. Низкий поклон пилотам с высоты Юбилея Победы 2020 Года Памяти и Славы – Г.Д.Костылёву и В.Максименко, И.П.Павлову и А.И.Колесникову, В.К.Сидоренко и В.И.Мишустину, Н.Н.Кононенко, Н.М.Сивцову, В.Ф.Мудрецову. Нужны новые книги для юнармейцев, волонтёров, «единороссиян», изданные под эгидой Минобороны РФ и С.К.Шойгу, где бы было подробно рассказано о великодоблестных предках, сшибавших врагов на «Лавочкиных»: Д.С.Кравцове, В.Г.Серове, А.А.Мурашеве, С.М.Крамаренко, о героизме В.Ф.Мухина и А.Ф.Мухина, отечестволюбии асов И.Е.Середы, Н.Ф.Краснова, А.М.Нестеренко, М.И.Семенцова, С.У.Кратинова, Ф.Г.Семёнова, П.М.Никонорова, А.М.Селютина. Больно, что ряд сошедших с небес, увы, добила мирная жизнь, хотя они отвоевали чистоту пространства на Родине, в Европе, Азии...

В пилотаже жизни со смертью увековечили себя победами и потерями разные по возрасту, характеру, опыту, лётному «почерку», истребители, громившие крестоносцев на Ла-5 и Ла-5ФН – Д.Кривов и И.Д.Новиков, В.А.Савельев и В.Кузнецов, В.Д.Овчинников и А.Ф.Рязанцев. Ещё возможно заменить телерекламу документальными фильмами об орденоносной воздушной рати в лице мастеров высшего боевого пилотажа и убойной пушечной меткости: А.С.Куманичкина, Н.И.Ольховского, А.И.Пчёлкина, Г.Д.Онискевича, А.В.Пашкевича, В.А.Орехова. Будем жить и помнить о замечательных крылатых сыновьях, отстоявших счастливую независимость Родины на истребителях С.А.Лавочкина – А.А.Пантелькине, А.И.Орлове, А.Г.Павлове, Г.Г.Лагуткине, А.Г.Алпатове, Е.И.Дмитриеве, А.А.Мироненко, Е.М.Карпунине. По месту рождения каждого навечно в народной памяти, обязательно покажутся суровые и с улыбкой портреты в «Бессмертном полку»: П.В.Камышникова и П.А.Нефагина, Е.М.Куликова и Н.С.Батяйкина, В.Г.Коба и М.И.Самохина, С.Н.Бычкова и И.Г.Романенко, С.И.Львова и Т.С.Жучкова. Горько, что нью-плутократы позорят воинов отказами в книгоиздании авторов…

В составе ВВС РККА на Ла-5 воевали испанские лётчики Виценте Бельтран и Франсиско Мероньо Пельисер, чех Леопольд Сром и Йозеф Стехлик. Соответственно, они уничтожили 20, 20, 8, 10 различных самолётов Люфтваффе.[20] Добровольцы из «Нормандии», затем ИАП «Нормандия-Неман», имея право выбора, предпочли «бородачам» С.А.Лавочкина стремительно-изящные «Ястребки» А.С.Яковлева. В родословной ИАП Красной Армии и ВВС Краснознамённых флотов было примечательным, что

[20] Первые самолёты неприятеля «камарадос» угробили на зарубежных истребителях в схватках с пилотами, присягнувшими режиму генерала Ф.Франко.

при их перевооружении редко бывало так, чтобы с «Ла» переучивались на «Харрикейны», «Аэрокобры», «Кертиссы» или «Яковлевы». Всякое бывало на войне. Обозначенное являлось правильным решением командующих Воздушными Армиями, поскольку укрепляло традиции взаимодействия боевой работы лётчиков и военнослужащих БАО (батальонов аэродромного обслуживания).

Семён Алексеевич не раз бывал в авиачастях близ передовой,подолгу беседовал как с матёрыми,так и с неопытными авиаторами.Любил посещать 2-й ИАК и его беспредельно взыскательного командующего, генерал-лейтенанта А.С.Благовещенского. Всяк-брак и недодел сильно волновали Алексея Сергеевича, заслужившего «Звезду» Героя ещё в 1938-м, за 37 сбитых японских самолётов в Китае (25 в группе) и воевавшего с «рысями» из «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии). На одной из встреч Лавочкин ёмко назвал его лётчиков конструкторами атак...

Факт, что инженеры по истреблению Люфтваффе разработали индивидуальные формулы побед, подтолкнули творцов истребителей к нюансам развесовки, работы авиапушек в воздухе, к появлению «автомата», отвечавшего за режимность рабочего цикла двигателя. «Ноу-хау» «лавочкинцев» – аэродромный профилактик – был не только «крёстным» для покинувших цеха машин, но и «архивариусом» пожеланий и замечаний, озвученных или записанных любым фронтовым пилотом. Многие из числа выживших успели отблагодарить содружество С.А.Лавочкина за предусмотрительный выпуск двухместных учебно-тренировочных монопланов Ла-5УТИ. Именно воздушные бойцы помогли авторам машины и заводчанам разобраться с саморазрушением крыла, пересмотреть его стыковку с фюзеляжем и отработанный инструментарий, настояли на переделке фонаря кабины.

С почтением упомянутые и подстрочно присутствующие, это они, гвардейцы и не гвардейцы, жизнью и смертью, сродни песне М.Н.Бернеса, предоставили сон большинству тыловых городов СССР с 1941-го по Победный 1945-й. Они обгоняли «Густавы» В.Э.Мессершмитта до 45 км/ч на «планке» около 6100 м, цепко держались на глубоких виражах, имели преимущество над частично бронированными ФВ-190 К. Танка при наборе 1000 м с боевым разворотом. Знаковую лепту в совершенствование «бородатых», хотя не воевал на них, внёс, по личной просьбе Алексеевича, смекалистый «тюнинговщик» «Аэрокобр», ас из асов – Александр Иванович Покрышкин…[21]

В переломном 1943-м авиаконструктор побед награждается «Золотой Звездой» Героя СоцТруда и Сталинской премией 1-й степени за успешное обновление Ла-5. Всё, как-то мигом, прокрутилось в сознании в поездке по

[21] Вечная память Трижды Герою державы Серпа и Молота не только за 53 победы (плюс 6 – в группе), но и за его эпохальные книги: «На истребителе», «Небо войны», «Познать себя в бою». Чётко назвала мемуары о супруге Мария Кузьминична Покрышкина – «Жизнь, отданная небу»…

Москве, до и после церемонии награждения: жёсткий спор по конструкции с самим Сталиным, вроде «булавочные» проблемы с плексигласом фонарей, стыд перед лётчиками за заводской мусор в кабинах, слёзы Розочки, незаметно подросших Аллы и Саши. Всё ж-таки подтвердилась мысль первоиспытателя Мищенко: «Ла-5 – самолёт на пять!»

В 1944-м с чертежей в боевую жизнь сходит, по эстафете проектов и требованиям фронтов, не менее легендарный Ла-7, с проверенным 1850-сильным мотором А.Д.Шевцова. Максимально облегчённый самолёт, благодаря дотошной проверке в аэродинамтрубе ЦАГИ, получился ещё аэродинамичнее и симпатичнее предшественника. В нём исключалось лопанье силовых болтов по шейке, имевшее место при нарушении температуры в ходе их обработки. «По кругу» герметизировали капот движка, сдвинули «бороду» (маслорадиатор) ближе к центру фюзеляжа, изменили форму фонаря и наклон антенны. Главшасси обрело допщитки. Полностью отказались от деревянных лонжеронов крыла, пересмотрев форму его центроплана. Помимо Главконструктора, за выполнением работ от А до Я жёстко следили лидер завода С.И.Агаджанов, его главинженер и начпроизводства Б.В.Куприянов и Л.Г.Култашев, глава сборки С.Е.Зайчик, изобретательные мастера В.А.Смирнов, Е.Г.Привалов, многие бригадиры, рабочие-рационализаторы.

В борьбе за снижение веса Ла-7, в постоянном поиске улучшения его конструкции и крупносерийного изготовления, по-стахановски отличилась и была награждена высокопатриотичная инженер-команда Горьковского авиазавода: товарищи Д.А.Филиппов, Е.С.Волков, В.А.Мюрисеп, Б.Д.Протопопов, П.А.Иванькин. Передовое предприятие организовало соцсоревнование «Лучший рабочий своей профессии» и 590 фронтовых бригад к Рождеству 1945-го. Коллектив собрал и пожертвовал на постройку истребительной эскадрильи имени В.П.Чкалова 1 миллион 250 тысяч рублей. С начала выпуска Ла-5, благодаря трудовым подвигам трудящихся, ежегодно достигался почти 7-миллионный эконом-рублёвый эффект, основанный за счёт около 1000 рацпредложений, внедрённых за те же 365 дней. Памяти Зои Космодемьянской, на пожертвования горьковчан авиастроители дали жизнь эскадрилье имени бесстрашной партизанки...

За годы Священной войны с Вермахтом, Панцерваффе Кригсмарине, Люфтваффе и Абвером – производитель крылатой мощи ВВС РККА и ВМФ 25 раз заслужил Переходящее Красное Знамя ГКО СССР. Ленинский орденоносец был поощрён ВКП(б) и Вождём орденом Трудового Красного Знамени в наитрагичнейшем для державы 1941-м. Под именем Серго Орджоникидзе один из флагманов самолётостроения помогал «младшим братьям» в производстве истребителей запчастями, обеспечивал авиачасти рембригадами. Технологически и качественно совершенствуясь, Горьковский авиагигант увековечился высокопроизводительным поточным методом сборки крылатых мстителей за Отечество, что заслуженно отразилось в орденах и медалях около 600 глубокоуважаемых заводчан. Очень многие из них рвались на войну, но их берегли особой «бронёй» под девизом: «Наше

дело правое, Победа за нами!».

Сегодня, к сожалению, забывается, что путь горя и побед самолётов С.А.Лавочкина не был бы таковым без выпускника МАИ, Главконструктора одного из авиазаводов в 1941-м, одного из сильнейших двигателистов, будущего Героя СоцТруда, автора ЖРД С.А.Косберга. Семён Ариевич крепко поработал на триумф русского оружия во Второй Мировой войне, сотворив непосредственный впрыск топлива в моторах А.А.Микулина и А.Д.Швецова. Не погружаясь в специфику форсунок, пусковых стартёров, бензопроводных схем и «моментов» зажигания, заметим, что аппаратура С.А.Косберга легла под десятки тысяч капотов Ла-5, Ла-7, Ил-2, Ил-10, а также других славных машин 40-х годов. Чем не сюжет для шустрецов XXI века, подведомственных телеканалам «Россия», «Звезда», для СМИ «народолюбивых» партий?!

Итак, работы «лавочкинцев» по Ла-7 завершились на финале 1943- го, хотя, по правде, велись позднее с серийными машинами до июня 1944-го, когда они удивили русских и немцев убойной мощью трёх 20-мм УБ-20. При взлётном весе 3240-3265 кг, истребитель с 9,8-метровым размахом крыла немного увеличенной площади, имел длину 8,6 м и высоту 2,54 м. По традиции, отказались от пулемётов, но ненадёжные «Убэшки» вскоре заменят парой ШВАК того же калибра. Плодотворным конструкторам под крылом С.А.Лавочкина посчастливилось «схватить жар-птицу на лету»: тщательно доработанный Ла-7, сохранив вес Ла-5ФН, превзошёл прародителя в скорости почти на 40 км/ч! Иначе – любимая боевая машина не только Ивана Никитовича Кожедуба, развивала в руках Героев ВВС 680 км/ч на 6000 метрах, брала практический потолок 10750-11300 м, обладала дальностью 635-655 км. Чуть-чуть сократилось время набора высоты до 5000 м – секундность решала многое при взлёте на перехват пиратствующих Люфтваффе. В ходе налётов Ла-7 группами, одиночно, при сопровождении и прикрытии своих бомберов, штурмовиков, пикировщиков топмачтовиков, истребители уничтожали агрессоров на земле и воде парой 100-килограммовых бомб…[22]

Трудящиеся авиазаводов выпустят в небеса Великой войны около 6000 Ла-7 (по разным источникам 5755 или 5905 экземпляров). В том же 1944-м инженер-товарищество Семёна Алексеевича отличилось оснащением «Седьмого» ЖРД РД-1ХЗ. Под пилотажем укротителя штопора, флаттера, бафтинга Г.М.Шиянова перспективный перехватчик ускорился на сотню км/ч, однако в серии самолёт не строился. Пожалуй, главным триумфом ОКБ-21, горьковчан, их побратимов по производству было завоевание преимущества Ла-7 над форсированными «Фокке-Вульфами-190А-8» и «Мессершмиттами-109» модификационного ряда серий G, D, F, K. Достаточно упомянуть откровение Трижды Героя Советского Союза И.Н.Кожедуба, чей 100-летний юбилей совпал с 75-летием Победы, в Год

[22] Детальнее – в лицах, фактах, документах – см. «Советские ВВС в ВОВ 1941-1945». М., 1968, а также «История ВВС Советской Армии». М., 1954.

Памяти и Славы:

«В 1944 году я пересел с Ла-5 на Ла-7 и на нём сбил ещё 17 самолётов противника. У «Семёрки» значительно возросли ЛТД по сравнению с «Пятёркой». Аэродинамика стала совершенней, «бородку» убрали. На Ла-7 я не боялся вступать в бой с любым количеством самолётов противника и побеждал его. Были случаи, когда мы (смельчаки 176-го ГВИАП. – Р.С.В.) парой «Лавочкиных» вели бои против 40 вражеских самолётов и одерживали победу».

Рождённые в СССР, России, странах СНГ и бывших державах СЭВ, народы государств-членов ОДКБ гордятся и никогда не забудут подвигов истреблявших фашизм на Ла-7 – А.В.Алелюхина, А.С.Амет-хана, П.Я.Головачёва, А.Ф.Клубова, В.Д.Лавриненкова, В.И.Попкова, Е.Я.Савицкого, Н.М.Скоморохова – Дважды Героев Советского Союза. Победоносец, Трижды Герой Страны Советов А.И.Покрышкин, однажды перегонявший Ла-5 с другом на передовую, перед перевооружением его ИАП Ла-7 накануне штурма Берлина, говорил, что в истребителе воплотились все мечты и пожелания советских лётчиков. Великотрагичность их ратной славы, объединившей горизонты Великой Победы в Европе и на Дальнем Востоке, колышется в пламени Вечного Огня напоминаем живым, что многие из «соколов» пропали без вести, в концлагерях, сгорели и разбились в воздухе, на земле и водах, что не все из них успели порадоваться наградам и счастью вернуться, пусть калекой, домой...[23]

За рождение и выпуск краснокрылых Ла-7 С.А.Лавочкин поощрялся третьей Сталинской премией 2-й степени. В середине осени Победного 1945-го самолётостроитель возвратился в подмосковные Химки, где с ходу возглавил ОКБ-301. Отсюда, в 1946-47 годах,вылетят во благо обороны и на войну в Корее последние из одномоторных поршневых – Ла-9 и Ла-11. Первый стоял на вооружении родных ВВС вплоть до 1959-го, будучи выпущенным в количестве 1559 экземпляров. Второй истребитель дальнего сопровождения выступил «долгожителем» до 1966-го, «тиражом» 1182 боеединицы. В конце 40-х обрели насыщенную судьбу-карьеру «учителя» – двухместные Ла-9УТИ. Потерпел фиаско из-за катастрофы фронтовой Ла-152...

В тот же период собрали и испытали пару Ла-156. Будущая «небесная лаборатория» ОКБ Лавочкина олицетворяла отечественный дебют в освоении взлётов и полётов с включённым форсажем. Около 10 Ла-150 одобрили асы испытаний, но более массово истребитель не строился. Не разовьётся в серии эксперимент Семёна Алексеевича с тонкими крылом Ла-174 – истребитель останется в гордом одиночестве. Схожая судьба постигнет «Стрелку» – первую реактивную машину со стреловидным крылом. Из-за своеволия или недалёкости ракетчиков «приказал долго жить» двухместный

---

[23] В буржуазной России уже не снимут честно-кратких фильмов, подобных широлюбимым – «Чистое небо», «Торпедоносцы», «Балтийское небо», «Сошедшие с небес», «В бой идут одни «старики»», «В небе ночные ведьмы»…

перехватчик Ла-200 и последовавший за ним, также всепогодный Ла-200Б. Удачней сложилась поначалу биография реактивного Ла-15 1948 года, но после смерти И.В.Сталина их превратили в мишени, хотя построили 235 штук...

Авиаконструктор побед заслужил Сталинскую премию 1-й степени в 1948-м, награждался партией и народом тремя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Суворова 2-х степеней, медалью «За боевые заслуги», множеством других медалей, Почётными грамотами и Благодарностями.

Понятие «Реактивный Лавочкин» – глубокоспецифичный отдельный рассказ о творчестве и трудолюбии генерал-майора инженерно-технической службы, вступившего в КПСС в памятном для страны 1953-м. Депутату Верховного Совета СССР, Дважды Герою СоцТруда, участнику проектирования межконтинентально-сверхзвуковой «Бури» предстояло реализовать истребитель высотных бомберов Ла-190, закончить изыскания вокруг дальнего ракетоносца, сверхзвукового перехватчика Ла-250.

Борьба за внедрение своих конструкций самолётов сократит жизнь проницательного строителя и организатора Краснозвёздных ВВС, до последних для его сердца испытаний системы ПВО «Даль», состоявшихся 9 июня 1960-го в секретзоне полигона Сары-Шаган...

29 августа – 11 сентября 2020 г., Смоленск – Монино – Химки – Первосалютный Орёл


С.А.Лавочкин


В.П.Горбунов


М.И.Гудков


Лидер НКАП А.И .Шахурин


ЛаГГ-3


Ла-5


Ла-5 ФН


Ла-7





