

Вернуться к оглавлению

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

70

Ла-7



В самом конце Великой Отечественной войны К.А. Евстигнеев из 178-го ГИАП 14-й ГИАД пересел с Ла-5ФН на Ла-7. На рисунке - истребитель Ла-7 одного из самых результативных советских летчиков.



На капоты и рули направления (над верхним лучом звезды) всех Ла-7 наносилась эмблема в виде небольшого белого прямоугольника, в котором внутри окружности диаметром 140 мм красной краской было написано «Ла-7» и изображены два крыла.

Истребитель Ла-7 командира 4-го ГИАП ВВС Краснознаменного Балтийского флота подполковника В.Ф. Голубева. Цифры тактического номера имеют черную, а не красную, обводку.

Ла-7 летчика 113-го ГИАП 10-й ГИАД П.М. Бойкова, Чехия, весна 1945 г. Обратите внимание на нарисованного на фюзеляже дракона. Эмблема в виде окружности с надписью «Ла-7» является глазом дракона.

Ла-7 эскадрильи «Монгольский Арат» из 2-го ГИАП. Этот самолет имел вооружение из трех пушек Б-20. Обратите внимание на гвардейский знак, изображенный на капоте двигателя и надпись «Монгольский Арат» на борту фюзеляжа.

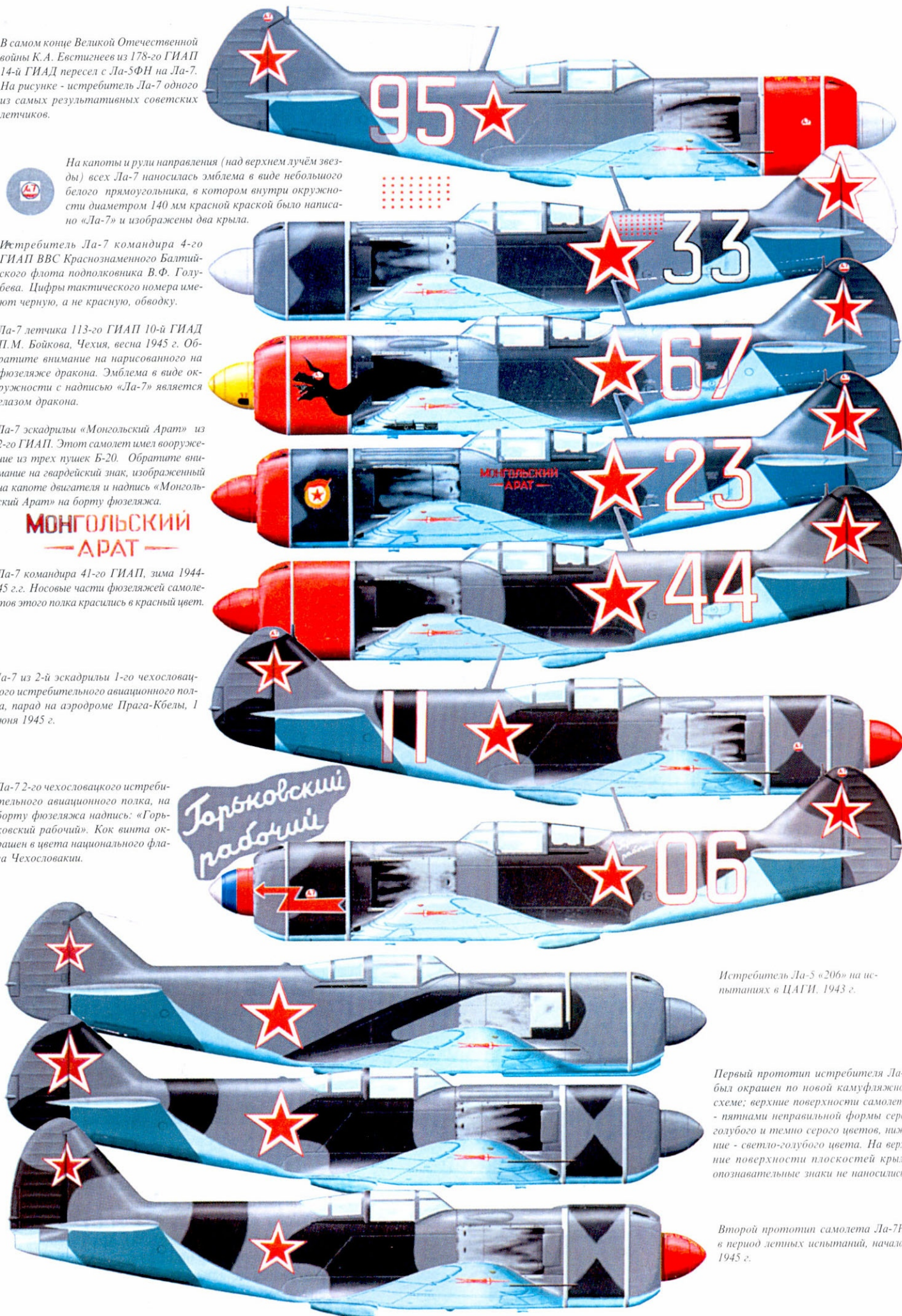
**МОНГОЛЬСКИЙ
— АРАТ —**

Ла-7 командира 41-го ГИАП, зима 1944-45 г.г. Носовые части фюзеляжей самолетов этого полка красились в красный цвет.

Ла-7 из 2-й эскадрильи 1-го чехословацкого истребительного авиационного полка, парад на аэродроме Прага-Кбелы, 1 июня 1945 г.

Ла-7 2-го чехословацкого истребительного авиационного полка, на борту фюзеляжа надпись: «Горьковский рабочий». Кок винта окрашен в цвета национального флага Чехословакии.

*Горьковский
рабочий*



Истребитель Ла-5 «206» на испытаниях в ЦАГИ, 1943 г.

Первый прототип истребителя Ла-7 был окрашен по новой камуфляжной схеме; верхние поверхности самолета - пятнами неправильной формы сероголубого и темно серого цветов, нижние - светло-голубого цвета. На верхние поверхности плоскостей крыла опознавательные знаки не наносились.

Второй прототип самолета Ла-7Р в период летных испытаний, начало 1945 г.

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

№70

Ла-7





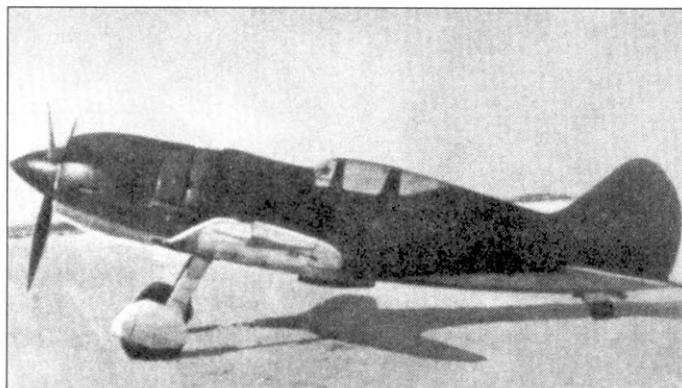
Командир 482-го ИАП 322-й ИАД, 2-го истребительного авиационного корпуса 2-й воздушной армии подполковник Самойлов напутствует перед боевым вылетом пилота Ла-7 командира эскадрильи этого же полка капитана Василия Зайцева, 2-й Украинский фронт. На счету Зайцева значилось 448 боевых вылетов и 16 сбитых самолетов.

Считается, что первым советским истребителем, превзошедшим немецкие самолеты по своим летным характеристикам, был Ла-5ФН. Это не совсем верно. Вывод о превосходстве Ла-5ФН над, к примеру Bf 109G, делается на основе результатов испытаний эталона Ла-5ФН и трофейного мессершмита. Сравнение эталонного истребителя и самолета, успевшего повоевать и частично выработавшего ресурс, - некорректно. Так, тот же захваченный в качестве трофея Ла-5ФН на испытаниях в Рехлине показал максимальную скорость на 50 км/ч меньшую, чем его прототип на испытаниях в ЛИИ. В КБ Лавочкина за сбор и оценку информации о эксплуатации самолетов марки Ла фронтовыми частями отвечал заместитель Главного конструктора П.Г.

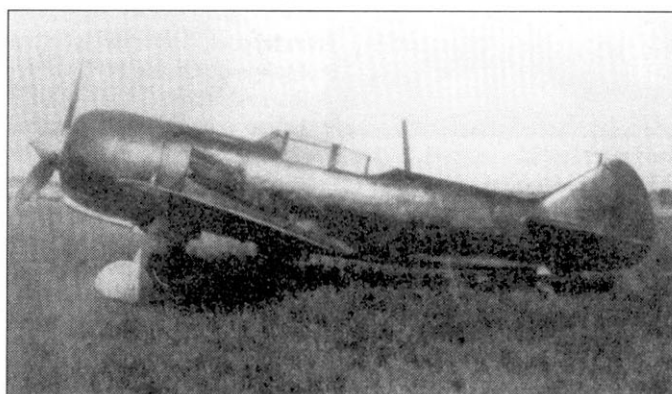
Пятеркин. Пятеркину досталась тяжелая доля - на протяжении всей войны он постоянно общался с самыми жесткими критиками - фронтовыми летчиками-истребителями. Пилоты не страдали избытком дипломатии и откровенно высказывали все, что думают, более того - Пятеркину неоднократно угрожали мерами физического воздействия, проще говоря - хотели набить морду. Такие случаи особенно часто происходили когда заместитель главного конструктора приезжал в полки, которые несли тяжелые потери. Семен Алексеевич Лавочкин и сам испил горькую чашу недовольства фронтовых летчиков его самолетом, когда вместе с другим своим заместителем Л.А. Заксом посетил летом 1943 г. под Курском 235-й Сталинградский ИАП 10-й истребитель-

ной авиационной дивизии генерал-майора Лакеева. Поездки конструкторов на фронт наряду с давлением со стороны наркома А.И. Шахурина, получавшего ежедневные сводки о положении дел с авиационной техникой на фронте, стимулировали работу над совершенствованием Ла-5ФН. Работы велись в двух направлениях.

Установка более мощного мотора М-71 резко улучшила бы летные характеристики самолета во всем диапазоне высот. Мотор этого типа уже был опробован в 1941 г. на истребителе И-185 Н.Н. Поликарпова и зарекомендовал себя очень ненадежной конструкцией. Тем не менее, И-185 с АШ-71 в 1942 г. по своим характеристикам превосходил все советские истребители, включая Ла-5. Максималь-



Внутриведомственные интриги в НКАП не прекращались и в военные годы; не в последнюю очередь благодаря интригам, в серию не пошел истребитель И-185 конструкции Н.Н. Поликарпова, который превосходил Ла-5 по своим характеристикам.

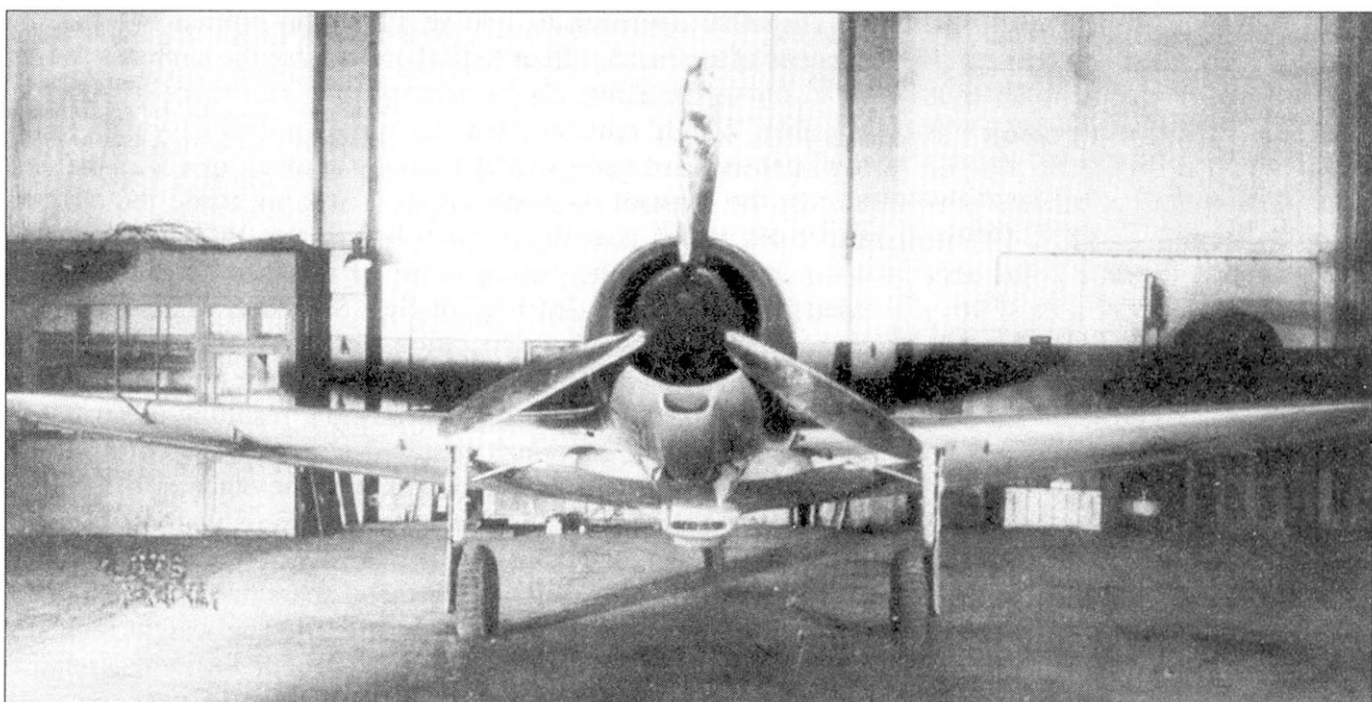
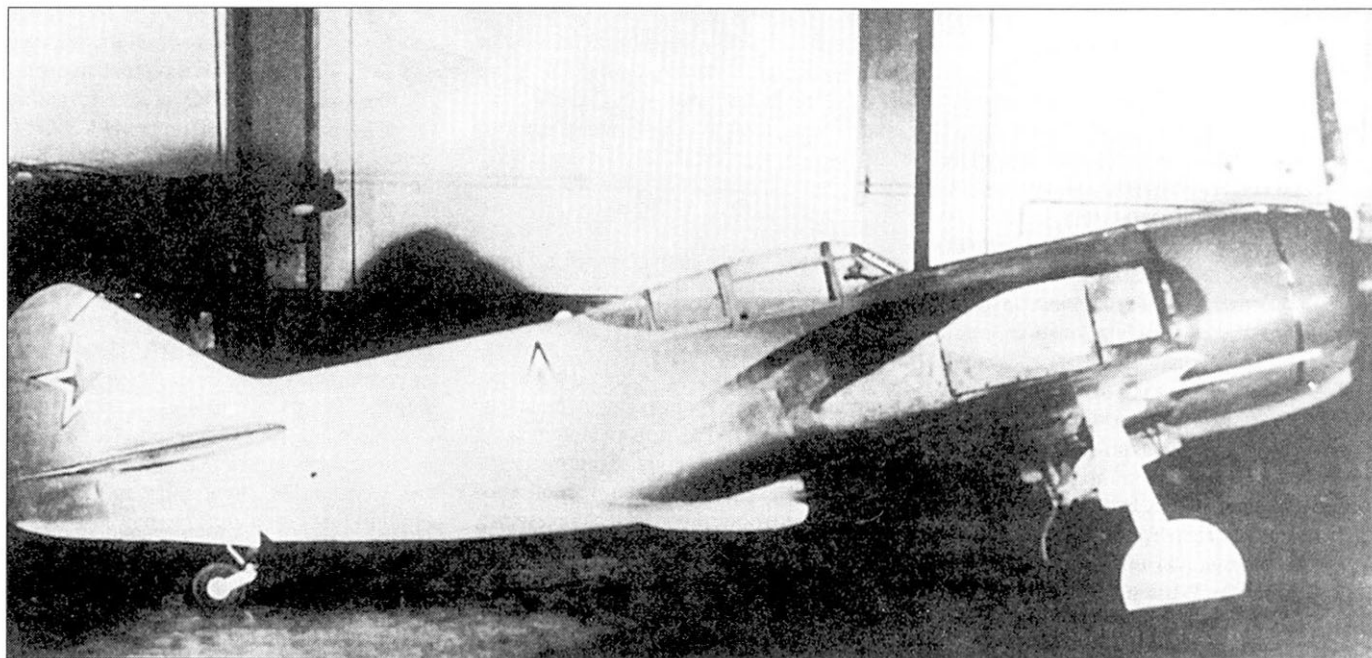


Истребитель Ла-5 (заводской номер 710041), оснащенный мотором М-71, на испытаниях. На этой машине летчик-испытатель Мищенко с 21 июля по 10 августа 1943 г. выполнил 13 полетов.

ная скорость И-185 на уровне моря составляла 556 км/ч (у Ла-5 - 515 км/ч), на высоте 6175 м - 630 км/ч (Ла-5 - 600 км/ч), дальность полета - 1130 км (у Ла-5 - 765 км/ч). И-185 был вооружен тремя 20-мм пушками ШВАК, а Ла-5 - только двумя такими пушками. И-185 успешно прошел Государственные испытания в феврале - июле 1942 г., но в серийное производство не передавался. Обычно причиной незапуска И-185 в серию называют сложности организации массового производства нового типа самолета в условиях военного времени и проблемы с мотором М-71. В не меньшей степени на судьбу И-185 повлияла конкурентная борьба между главными конструкторами истребителей. Поликарпову удалось лишь добиться постройки четырех самолетов и провести их испытания в условиях фронта. Истреби-

тели действовали на Калининском фронте в составе 728-го ИАП с сентября по декабрь 1942 г. На И-185 во фронтовых условиях летали Д. Купин, А. Томильченко, Н. Игнатьев и А. Боровых, двое из были Героями Советского Союза. И-185 действовали в районе Ржева, где немцы «обкатывали» свою новинку - истребитель с двигателем воздушного охлаждения Fw-190. Впервые фокке-вульфы появились здесь в ноябре 1942 г. Летчикам, пилотирувавшим И-185 строго запрещалось пересекать линию фронта. Казалось, что успешные испытания и благоприятные отзывы фронтовых летчиков смогли переломить судьбу И-185 - в соответствии с приказом НКАП на авиационном заводе № 81 началась подготовка серийного производства, но шла она медленными темпами. Завод готовился выпус-

кать усовершенствованный вариант И-185, способный развивать у земли скорость 560 км/ч (600 км/ч на чрезвычайном режиме работы мотора), а на высоте 6170 м - 680 км/ч. О скоростных качествах истребителя Поликарпова говорит следующий факт: летчик-испытатель П.М. Стефановский в одном из полетов в конце 1942 г. достиг скорости 708 км/ч. В то же время в течение месяца (с 20 ноября по 26 декабря 1942 г.) на прототипе дважды меняли мотор М-71, при этом за месяц самолет налетал всего 5 часов 13 минут. Точку в судьбе И-185, бесспорно лучшего на тот момент советского истребителя, поставила катастрофа, в которой погиб летчик-испытатель В.А. Степанчиков. Подобную неудачу с установкой мотора М-71 на Ла-5 потерпел в апреле 1943 г. и С.А. Лавочкин. Характеристи-



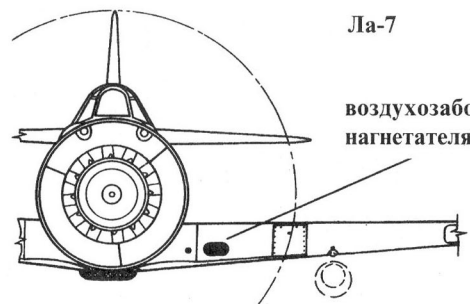
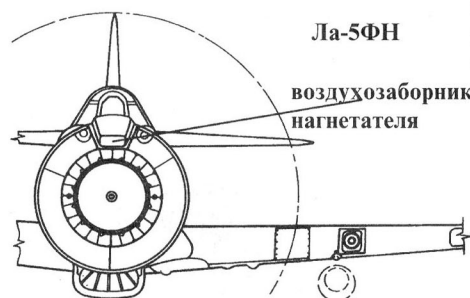
Самолет Ла-5 «206» в лаборатории № 1 ЦАГИ на статических испытаниях, февраль 1944 г. Обратите внимание на перенесенный в нижнюю среднюю часть фюзеляжа маслорадиатор.

ки Ла-5 после установки М-71 резко улучшились, но ненадежная работа двигателя поставила крест на дальнейшей перспективе машины.

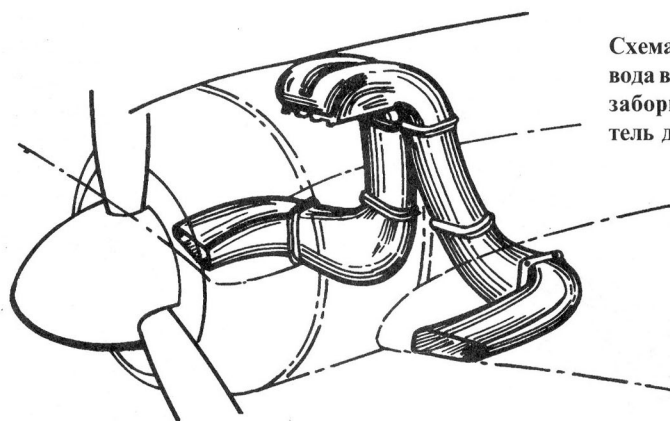
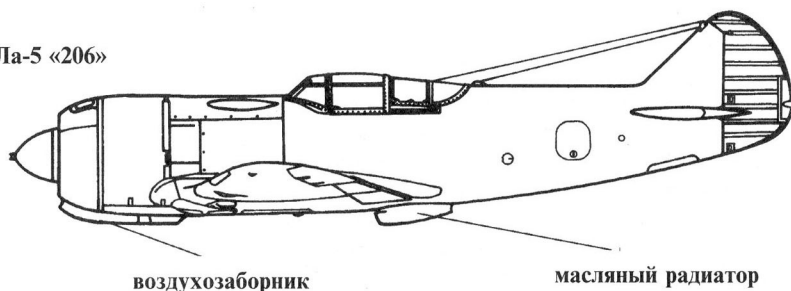
Поднять летные данные можно было еще за счет снижения массы планера и совершенствования аэродинамики. Снижение массы грозило потерей прочности. Именно этим путем пошел Яковлев, и путь этот стоил жизни сотням пилотов. Лавочкин также сумел снизить массу Ла-5ФН последних серий примерно на 100 кг за счет замены деревянного силового набора крыла на металлический, причем прочность конструкции при этом осталось на прежнем уровне. Однако дальнейшее использование металла сдерживалось нехваткой алюминия, который, в первую очередь, шел на танковые дизели В-2, тиражировавшиеся сотнями тысяч.

Таким образом, оставалось только совершенствовать аэродинамику. В апреле 1943 г. истребитель Ла-5 продули в натурной аэродинамической трубе ЦАГИ Т-104 в Жуковском. Труба представляла собой гигантское сооружение высотой с пятнадцатизэтажный дом и позволяла исследовать поведение настоящего самолета, а не масштабных моделей. Для работы аэродинамической трубы требовалось количество электроэнергии, сравнимое с потребностями небольшого города. Большая часть персонала и оборудования ЦАГИ эвакуировали из Москвы и Жуковского в ноябре 1941 г., в феврале 1942 г. часть сотрудников и оборудования вернулось назад. Однако лишь в начале 1943 г. стало возможным вновь использовать трубу Т-104.

Анализ результатов продувок Ла-5 в натурной трубе Т-104 позволил выработать рекомендации по повышению скорости серийных машин на 30-35 км/ч только за счет улучшения аэродинамики, не повышая мощности мотора.



Ла-5 «206»



Ла-5 «206»

масляный радиатор

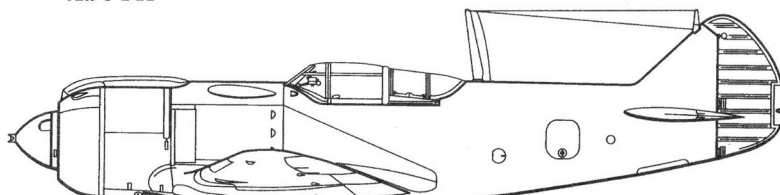
Схема магистралей подвода воздуха от воздухозаборников к нагнетателю двигателя.

Осенью 1943 г. выпущенный в Горьком самолет Ла-5 с заводским номером 39210206 был модернизирован в соответствии с рекомендациями ЦАГИ, этот самолет известен как Ла-5 «206». Над переоборудованием истребителя группа аэродинамиков из ЦАГИ под руководством профессора Аполлинария Константиновича Мартынова работала в тесной кооперации с мотористами, возглавляемыми Семеном Леонидовичем Заком. Ученые провели тщательный анализ результатов натурных аэродинамических продувок. Зак и Мартынов действовали методом проб и ошибок. Сначала из дерева делались отдельные узлы, и подгонялись по месту установки на самолет. Затем, в тот же самый день, новые детали изготавливали в металле. Ла-5 «206» прошел полный цикл аэродинамических продувок в трубе Т104. Мартынов и Зак сосредоточили усилия, прежде всего, на улучшении

внутренней аэродинамики и снижении лобового сопротивления самолета. Продувки показали, что Ла-5 превратился в новый, более мощный, инструмент воздушной войны. Двенадцати часовые продувки в натурной трубе ЦАГИ позволили подобрать оптимальное сочетание изменений в конструкции самолета.

Продувки Ла-5 в натурной трубе позволили определить основные направления улучшения внешней и внутренней аэродинамики самолета: раз нет более мощного мотора, значит надо «вылизывать» самолет и облегчать конструкцию. Выяснилось, что внутренняя герметизация самолета дает прирост скорости в 24 км/ч, полное закрытие куполов шасси - еще 6 км/ч; перенос маслорадиатора из-под капота двигателя под фюзеляж позволял снизить поперечное сечение радиатора за счет увеличения прохождения воздуха через него. Также благотворно влияло на аэродинамику истребителя удаление от поверхности центроплана

Ла-5ФН



Ла-7

новый кок

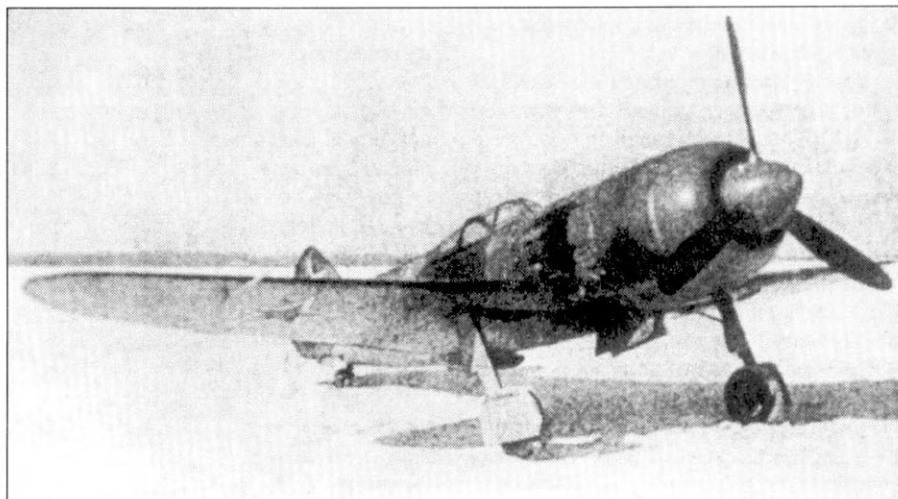
воздухозаборник

радиатор

нижней части боковых створок капота двигателя. Еще несколько километров скорости давал перенос воздухозаборника двигателя с крыши капота в корневую часть центроплана. С облегчением планера возникли трудности - все, что с машины можно было снять безболезненно - уже сняли, жертвовать прочностью конструкции, как это сделал Яковлев, Лавочкин не стал. К счастью, за счет поставок по ленд-лизу и налаживанием производства в глубине СССР, облегчилось положение с алюминием. Замена деревянных конструкций металлическими - большой резерв экономии массы. Одна замена деревянных лонжеронов крыла на дюралевые со стальными полками снижала массу на 100 кг! Надо сказать, что к этому времени в конструкции планера уже не осталось дельта-древесины - из-за нехватки смолы ее из конструкции постепенно вытеснили обычные сосна и береза. Чертежи металлических лонжеронов крыла и центроплана были разработаны летом 1943 г. в Нижнем Тагиле на заводе № 381 под руководством главного конструктора П.Д. Грушина - впоследствии выдающегося конструктора зенитных ракет.

Эффективность мероприятий по аэродинамике, выданных работниками ЦАГИ, проверялась на доработанном самолете Ла-5 (заводской № 39210206). Испытания с 16 декабря по 10 февраля 1944 г. проводил летчик-испытатель Н.В.Адамович. Доработанный Лавочкин показал скорость на 34 км/ч большую, чем серийная машина (684 км/ч на высоте 6150 м), причем мероприятия по улучшению аэродинамики были реализованы не в полном объеме. Модернизация самолета №39210206 проводилась на заводе № 21 под руководством С.М.Алексеева.

После завершения продувок Ла-5 «206» передали в ЛИИ, истребитель проходил летные испытания в Жуковском с



Истребитель Ла-5 «эталон 1944 г.» - первый прототип Ла-7.

14 декабря 1943 г. по 10 февраля 1944 г. В ходе испытаний была достигнута скорость 630 км/ч у земли и 684 км/ч на высоте 6150 м. Результаты летных испытаний признали успешными и было принято решение строить второй прототип.

Ла-5 «эталон 1944 г.»

На самолете Ла-5 «эталон 1944 г.» удалось еще в большей степени, чем на Ла-5 «206», улучшить аэродинамику. Воздухозаборник нагнетателя перенесли из-под фюзеляжа в корневую часть крыла, уменьшили количество панелей капота двигателя. Снижению лобового сопротивления самолета способствовала лучшая внешняя и внутренняя герметизация винто-моторной группы, а также доработанный стык крыла и фюзеляжа. Для улучшения управляемости самолета относительную площадь триммеров руля высоты увеличили с 20% до 23% (по отношению ко всей площади руля направления). В кабине появилась новая ручка

управления, форма которой («баранка») напоминала форму ручки управления истребителя Bf 109, был установлен новый воздушный винт ВИШ-105В-4. Чтобы улучшить «проходимость» самолета на рулежке по тяжелым грунтам ход амортизаторов основных стоек шасси увеличили на 80 мм, до 220 мм. Учитывая ряд катастроф, произошедших с Ла-5, на «эталоне 1944 г.» в задней части фонаря кабины поставили противокapotажную раму. Рама могла спасти жизнь летчику, если самолет переворачивался на взлете или посадке (к сожалению, на серийных машинах рамы так и не появились, из-за чего погиб не один летчик, включая знаменитого аса А.Ф. Клубова из 9-го ГИАП).

Первый полет на модернизированном истребителе летчик-испытатель Георгий Михайлович Шиянов совершил 2 февраля 1944 г. Уже первые полученные результаты выглядели вполне приемлемыми - скорость у земли 597 км/ч, на высоте 6000 м - 680 км/ч. Первоначальный облет са-



Ла-7 раннего выпуска можно отличить по антенне, аналогичной Ла-5ФН.

молета провели в очень короткий срок - за пять дней.

После устранения ряда выявленных недостатков, 16 февраля, Ла-5 «эталон 1944 г.» был предъявлен на Государственные испытания, госиспытания проводились в Чкаловской. По программе Государственных испытаний намечалось выполнить 44 полета, но в девятом полете, 20 февраля, произошел обрыв шатуна в двигателе, и летчику-испытателю А.Г. Кубышкину с трудом удалось посадить истребитель. Испытания возобновились 8 марта, после ремонта Ла-5. Когда большая часть программы была отработана, из-за производственного дефекта (плохая склейка) в воздухе разрушился 12-й шпангоут фюзеляжа, Кубышкин вновь сумел

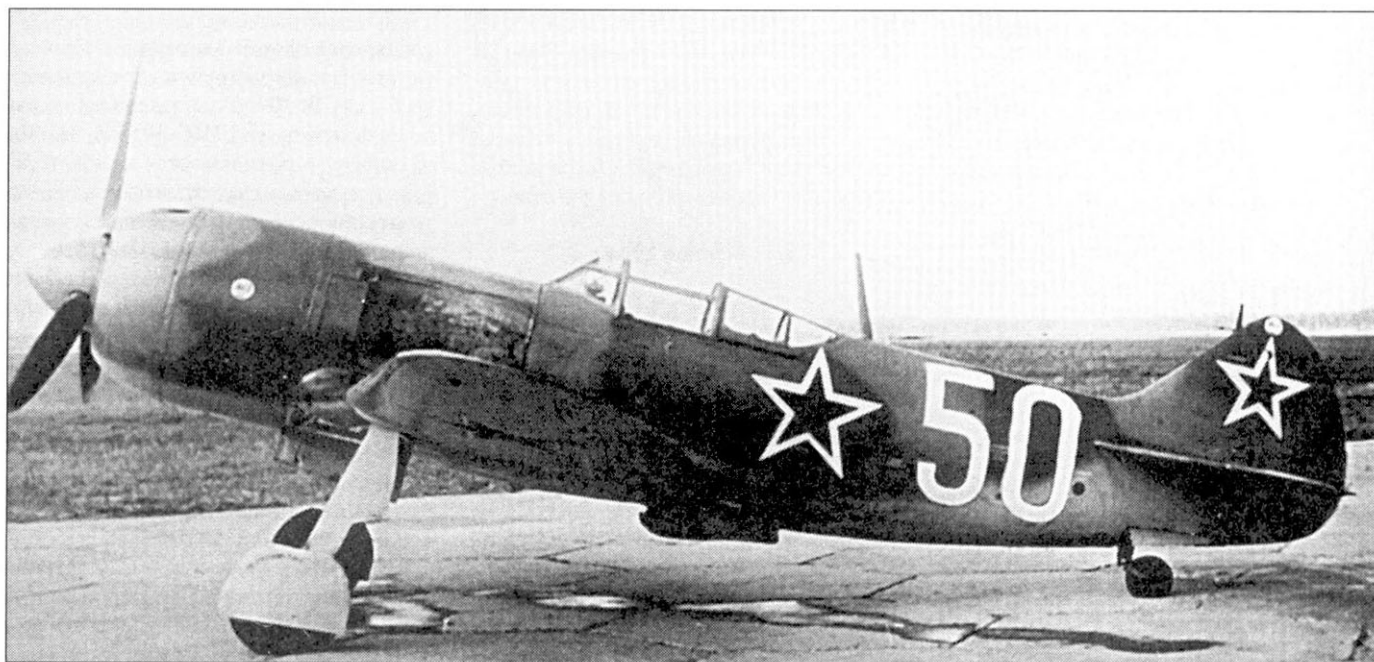
посадить поврежденный самолет. К этому времени уже был готов прототип «эталона 1944 г.» № 2, на котором и завершили Государственные испытания, выполнив всего девять полетов вместо 44 запланированных; в частности, не проводился отстрел оружия - трех пушек Б-20. Интересный факт - параллельно с работой по Ла-5 «эталону 1944 г.» инженерам КБ Лавочкина удалось поднять максимальную скорость Ла-5ФН до 685 км/ч.

В заключении по Государственным испытаниям «эталона 1944 г.» говорилось:

- Характеристики скорости и скороподъемности можно оценить как «стандартные», несколько превосходящие аналогичные показатели истребителя Ла-5ФН. Максимальная скорость на высоте

6000 м составила 680 км/ч. Управление элеронами и рулем высоты - не требует особых усилий и не нуждается в дальнейших доработках. Фонарь обеспечивает прекрасный круговой обзор из кабины. Маневренные и взлетно-посадочные характеристики самолета полностью удовлетворяют требованиям.

Тем не менее, за полученные результаты пришлось заплатить немалую цену. Из-за переноса маслорадиатора под фюзеляж, маслопроводы пришлось провести непосредственно под ногами летчика, из-за чего нормальная температура в кабине зимой была +40 град С, а летом - повышалась до +55 град. С. Учитывая, что в кабину пробивались выхлопные газы двигателя, а на стеклах фонаря об-



Истребитель Ла-7 первой серии, заводской номер 452101150. В качестве бортового номера используются последние две цифры заводского номера - «50». Камуфляж самолета состоит из серых и зеленых пятен, низ - светло-голубой. Этот самолет проходил сравнительные испытания с прототипом в НИИ ВВС.

разовывался конденсат, вполне можно сравнить кабину «эталона» с сауной. Кроме того, отмечался слишком тугой ход педалей руля направления и недостаточная отработанность механизма аварийного сброса фонаря кабины.

В отчете майор Кубышкин отметил, что значительно увеличилась горизонтальная скорость и скороподъемность, максимальная скорость достигла значения 680 км/ч на высоте 6250 м - лучший результат среди всех отечественных истребителей того времени. В то же время он указал и на недостатки «эталона 1944 г.» - жара в кабине (+40-50 град. С), скапливание в кабине конденсата влаги, велики усилия на педалях, не предусмотрено быстрое покидание машины, отсутствует автоматика управления винто-моторной группой. Вывод Кубышкин сделал следующий: «Самолет по своим летным данным является одним из лучших истребителей. Необходимо форсировать серийную постройку с одновременным устранением вышеуказанных недостатков». Не все из этих рекомендаций были учтены на серийных истребителях.

В начале мая эталон 1944 г. был запущен в серийное производство под обозначением Ла-7, а с ноября 1944 г. Ла-7 полностью вытеснил Ла-5ФН, производство которых прекратилось (кстати, на последних сериях Ла-5ФН внедрены некоторые нововведения «эталона», в частности, на Ла-5ФН 39-й и 41-й серий металлические лонжероны крыла).

Лавочкин Ла-7

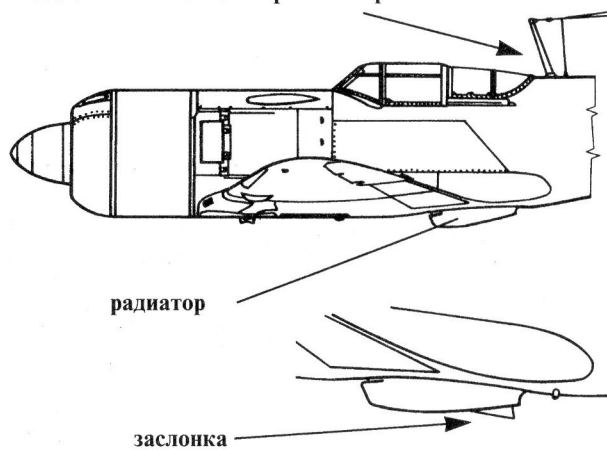
В мае 1944 г. истребитель Ла-5 «эталон 1944 г.», получивший в КБ обозначение Ла-120, был запущен под наименованием Ла-7 в серийное производство. На серийных машинах не удалось учесть лишь одну рекомендацию, отраженную в заключении о прохождении истребителем Государственных испытаний - на самолете отсутствовал автомат управления работой винто-моторной группой. То что на Fw-190 управлялось перемещением одного рычага, на Ла-7 требовало манипуляций восьми органов управления.

Упростить управление работой винто-моторной группой можно было лишь путем установки на нагнетатель е-67 регулятора 82-ФН-ВГ и автоматического терморегулятора АРТГ-43. Данное оборудование истребители начали получать только с Ла-7 заводской номер 38101356, который проходил летные испытания с 20 марта по 8 апреля 1945 г., всего по программе летных испытаний было выполнено 24 полета.

Основным внешним отличием Ла-7 от Ла-5ФН стал перенос маслорадиатора из-под капота мотора в нижнюю часть фюзеляжа под кабину летчика, а воздухозаборники карбюратора и нагнетателя в

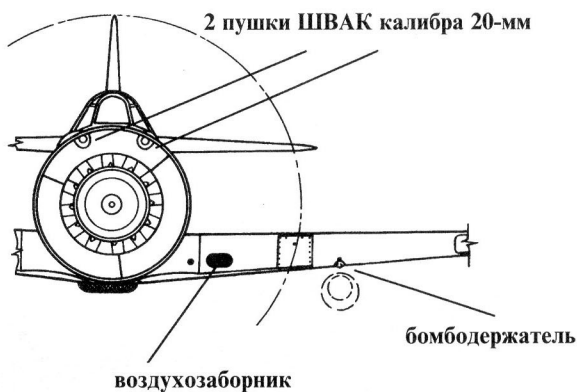
Ла-7

антенна ранних серий



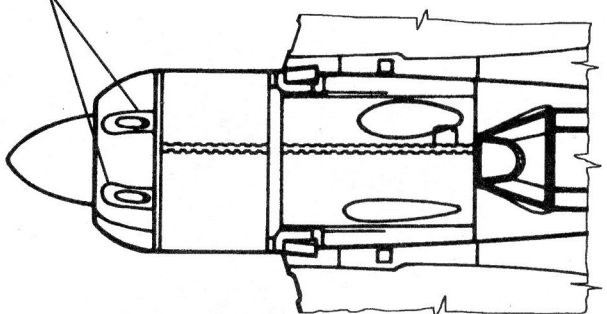
радиатор

заслонка



воздухозаборник

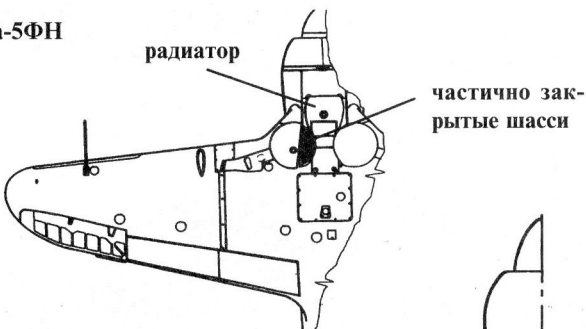
пушки



Ла-5ФН

радиатор

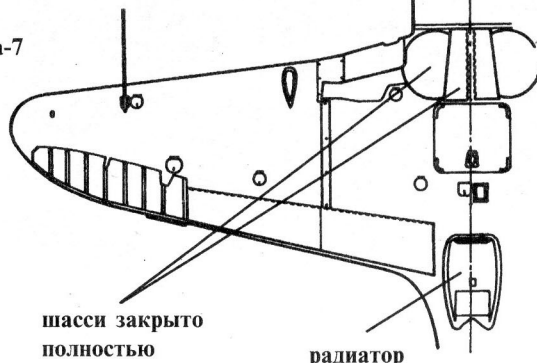
частично закрытые шасси



Ла-7

шасси закрыто полностью

радиатор

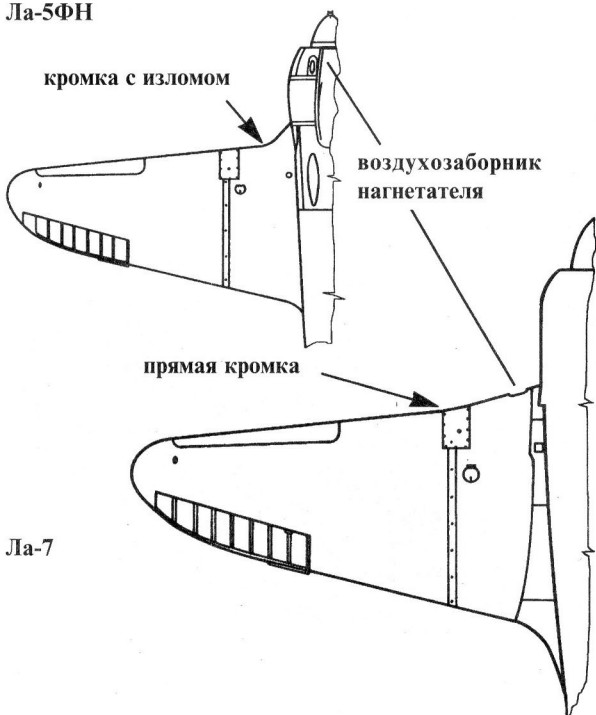


Ла-5ФН

кромка с изломом

воздухозаборник нагнетателя

прямая кромка



Ла-7

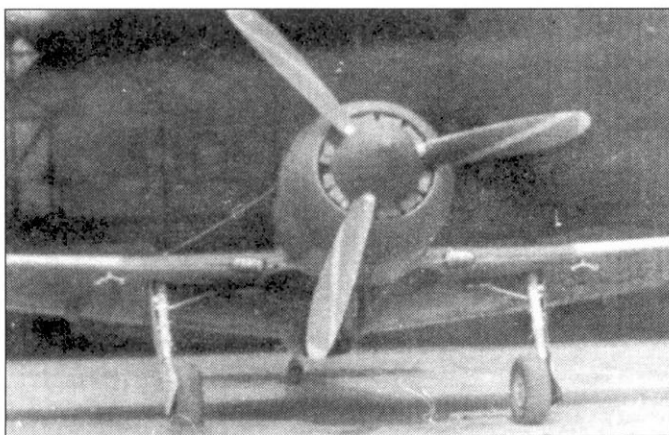


Истребители Ла-7 эскадрильи «Горьковский рабочий» на заводском аэродроме.

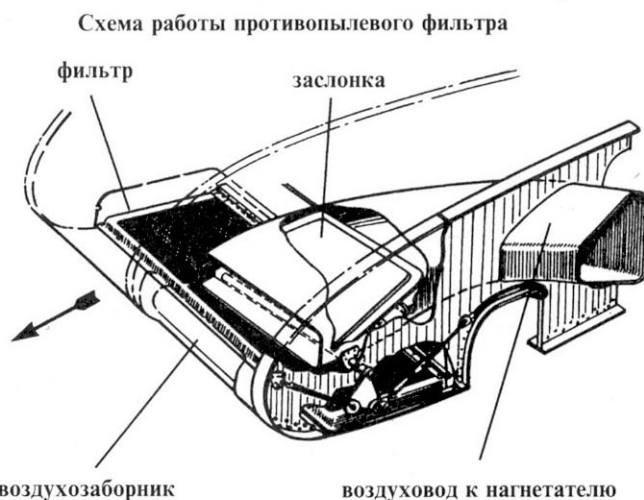
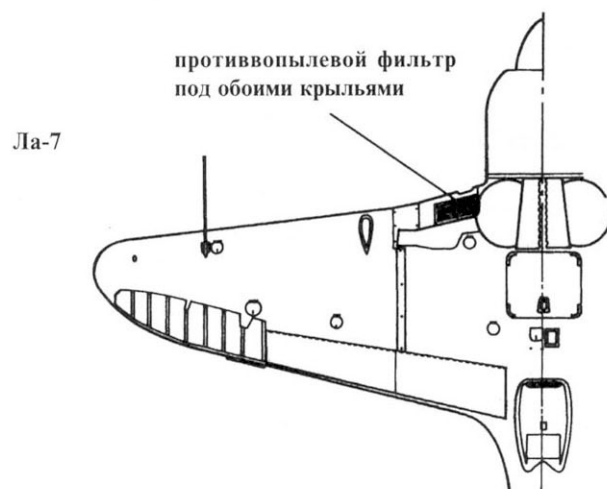
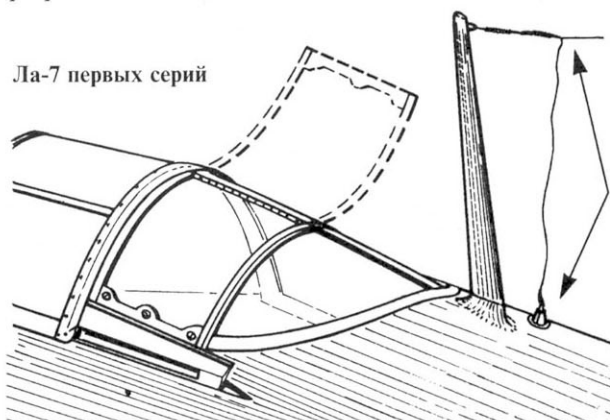
корневую часть крыла. Часть воздуха, поступавшего через эти заборники, отбиралась для вентиляции кабины. Воздух в кабину подводился через отверстия под приборной доской и в полу кабины между педалями рулей направления, а выходил через отверстие в хвостовом сегменте фонаря кабины. Однако, некоторое время продолжали выпускаться серийные самолеты с вентиляционными отверстиями в борту фюзеляжа перед фонарем кабины. Испытания Ла-7 с усовершенствованной системой вентиляции проводились с 19 по 23 марта 1945 г., было выполнено 10 полетов, летал полковник Д.Г. Пикуленко. В ходе серийного производства истребитель постоянно совершенствовался, модернизация была направлена на снижение лобового сопротивления



Рабочий завода «Красное Сормово» Н.А. Кудрин передает самолет, построенный на средства горьковчан, гвардии лейтенанту А.А. Бывалому.



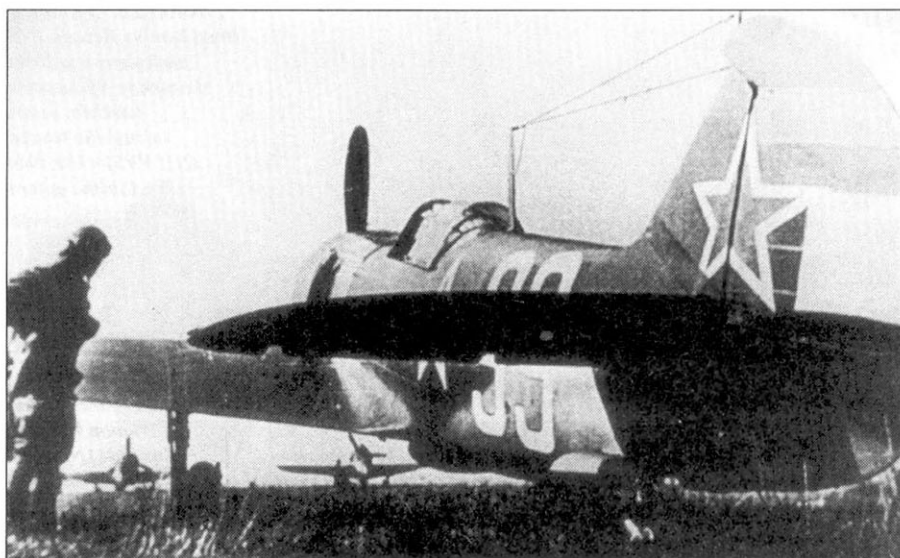
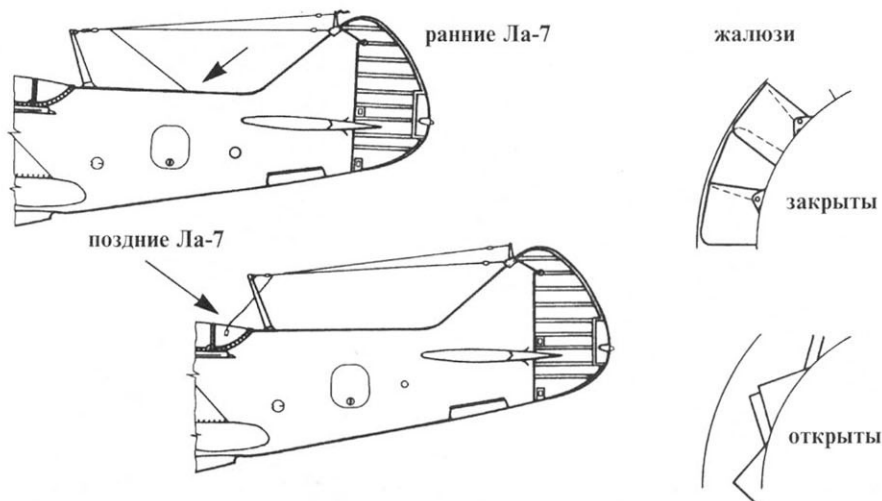
Помимо пушечного вооружения, Ла-7 мог нести и бомбы, под каждой плоскостью крыла было оборудовано по одному бомбодержателю.



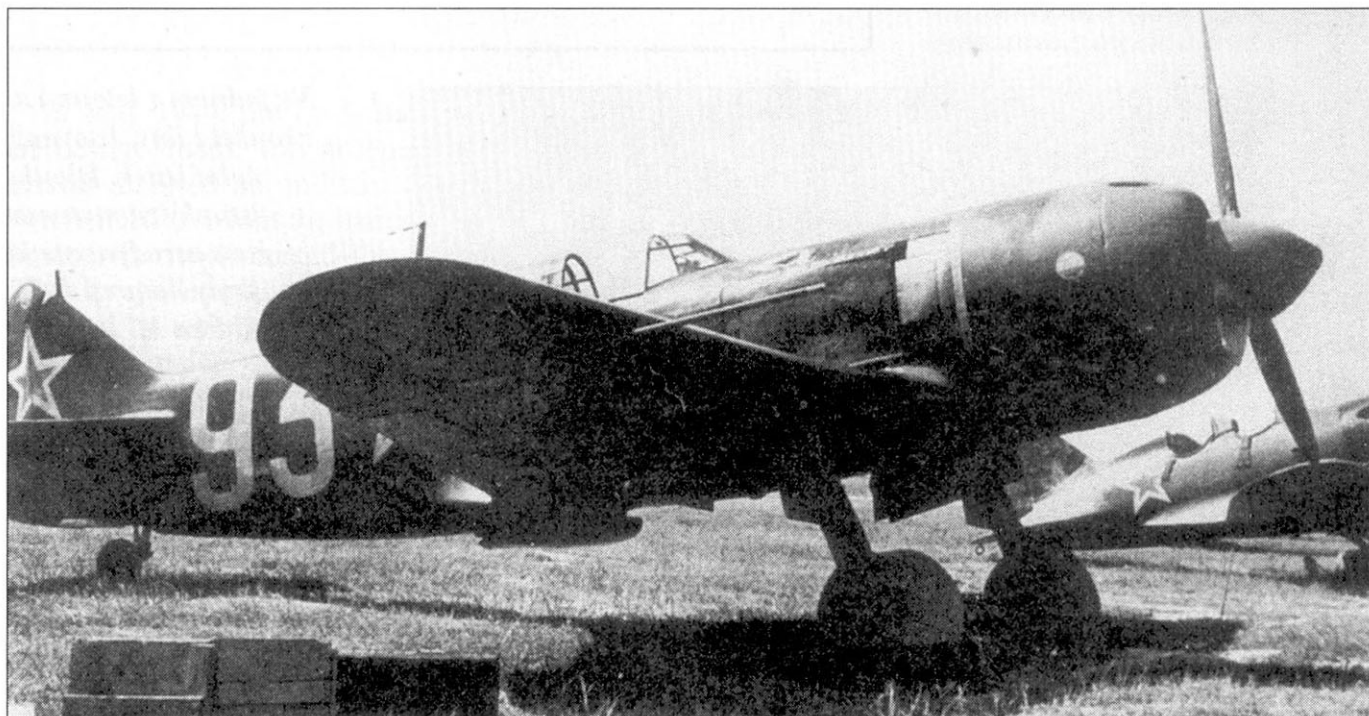
ния, улучшения комфортабельности кабины и улучшения защищенности летчика.

Первые 57 серийных истребителей Ла-7 покинули сборочную линию завода № 21 в Горьком в мае 1944 г., в июне было изготовлено еще 107 самолетов, а всего до конца года завод собрал 1782 истребителя Ла-7, 1044 из которых были переданы подразделениям ВВС Красной Армии. Серийный выпуск Ла-7 освоили также заводы № 381 в Москве и № 99 в Улан-Удэ. Самолеты, выпущенные разными заводами, имели ряд отличий, кроме того машины отличались от серии к серии. Обычно одна серия не превышала ста истребителей.

Первый самолет Ла-7 ВВС получили в июне 1944 г., однако испытания в условиях фронта были проведены на базе 63-го ГИАП с 15 сентября по 15 октября 1944 г. под руководством командира полка полковника Горбатова. Помимо превосходных летных характеристик испытания выявили и ряд недостатков - часто отказывала гидравлика, отмечались перебои в работе мотора. Последний дефект оставался настоящим бичом Ла-7 до самого конца войны; связан он был с переносом воздухозаборников с капота мотора в корни плоскостей крыла - места, более уязвимые с точки зрения попадания пыли на взлете и посадке, пыль и частицы грунта приводили к отказам двигателя. В морозную погоду, когда Ла-7 проходил Государственные испытания, пыли на аэродромах не было, поэтому дефект вовремя выявить не смогли. Попыткой избавиться от дефекта стал монтаж фильтров на воздухозаборники и появление дополнительных воздухозаборников на нижней поверхности плоскостей крыла перед



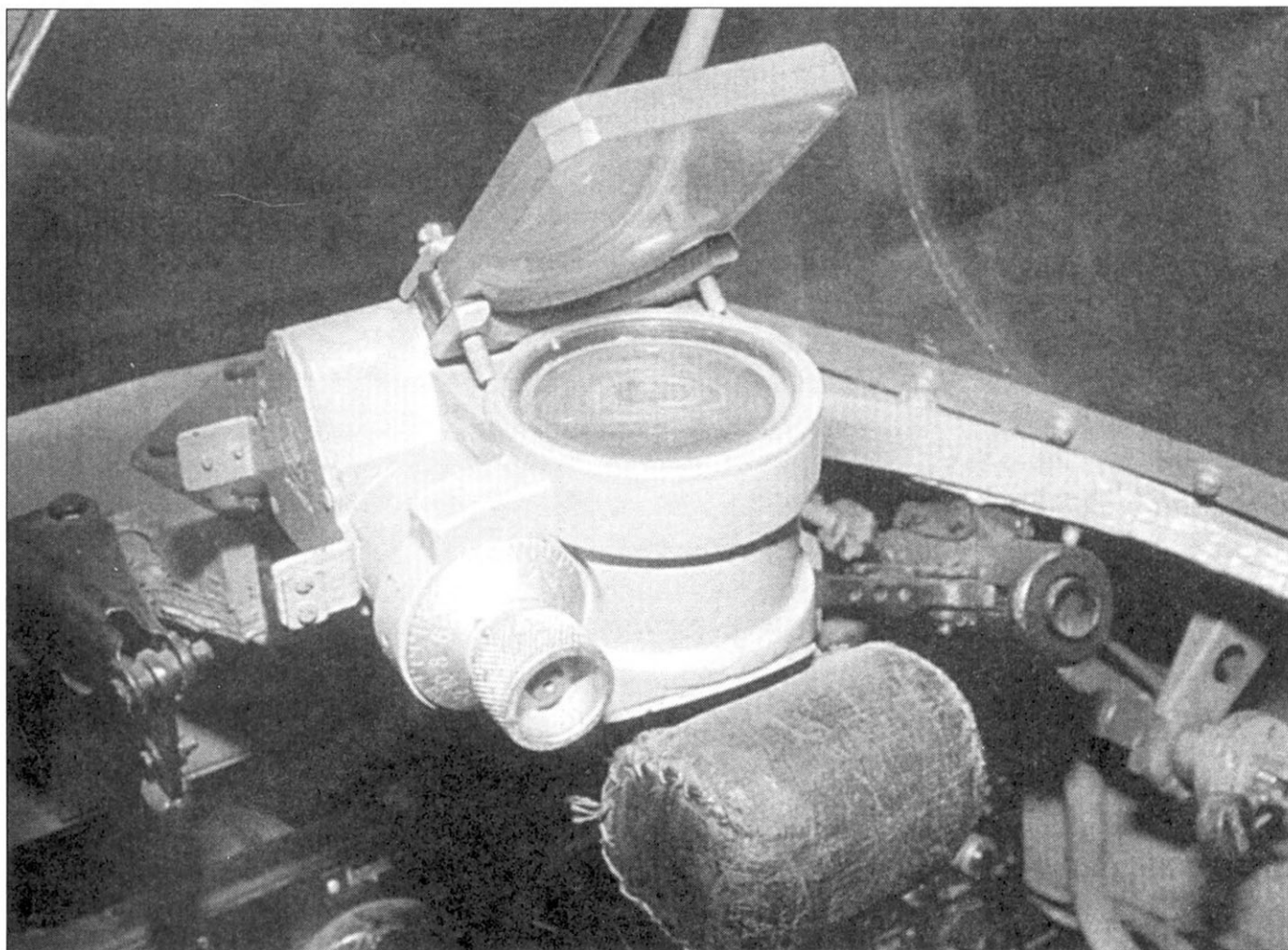
Истребитель с бортовым номером «99» на полевом аэродроме, через несколько минут самолет поднимется в воздух. Обратите внимание на идентификационный прямоугольник белого цвета, нарисованный на руле направления.



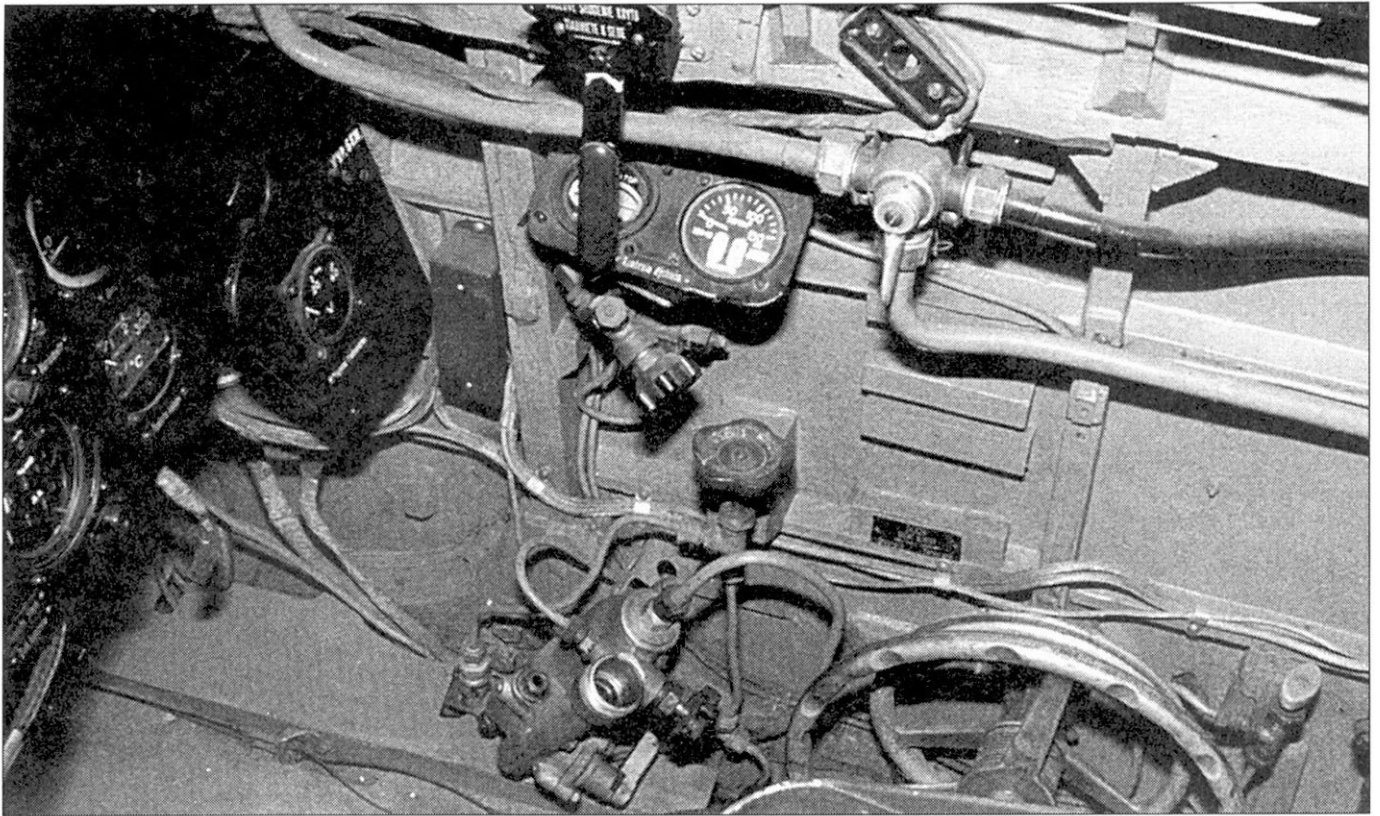
Истребитель Ла-7 с бортовым номером «93», на заднем плане - учебно-тренировочный вариант «ишака» УТИ-4. Присутствие на снимке, датированным 1944 г., самолета УТИ-4 дает основание предположить, что фотография сделана в одном из тыловых запасных авиаполков.



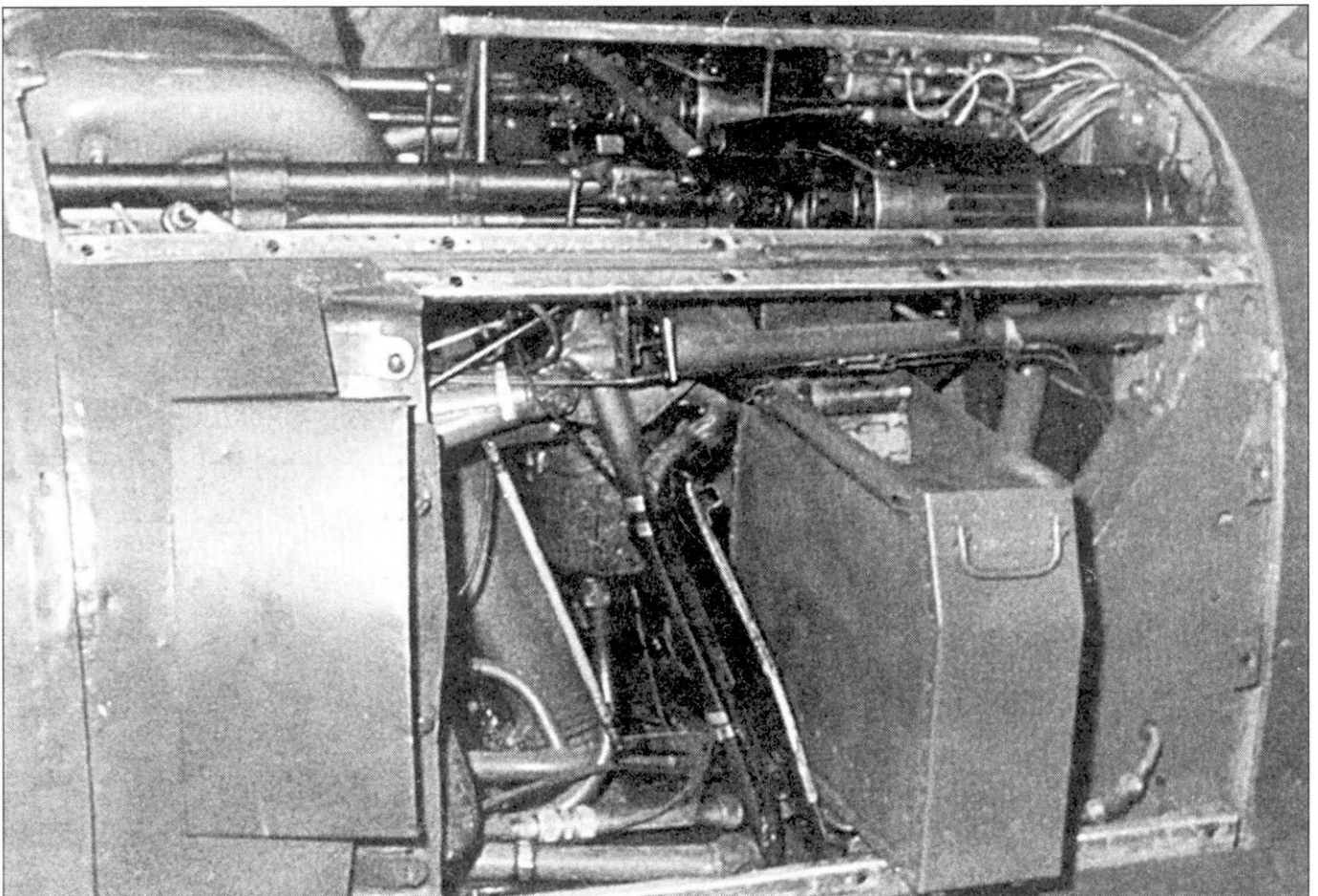
По западным стандартам оборудование кабины Ла-7 было спартанским.



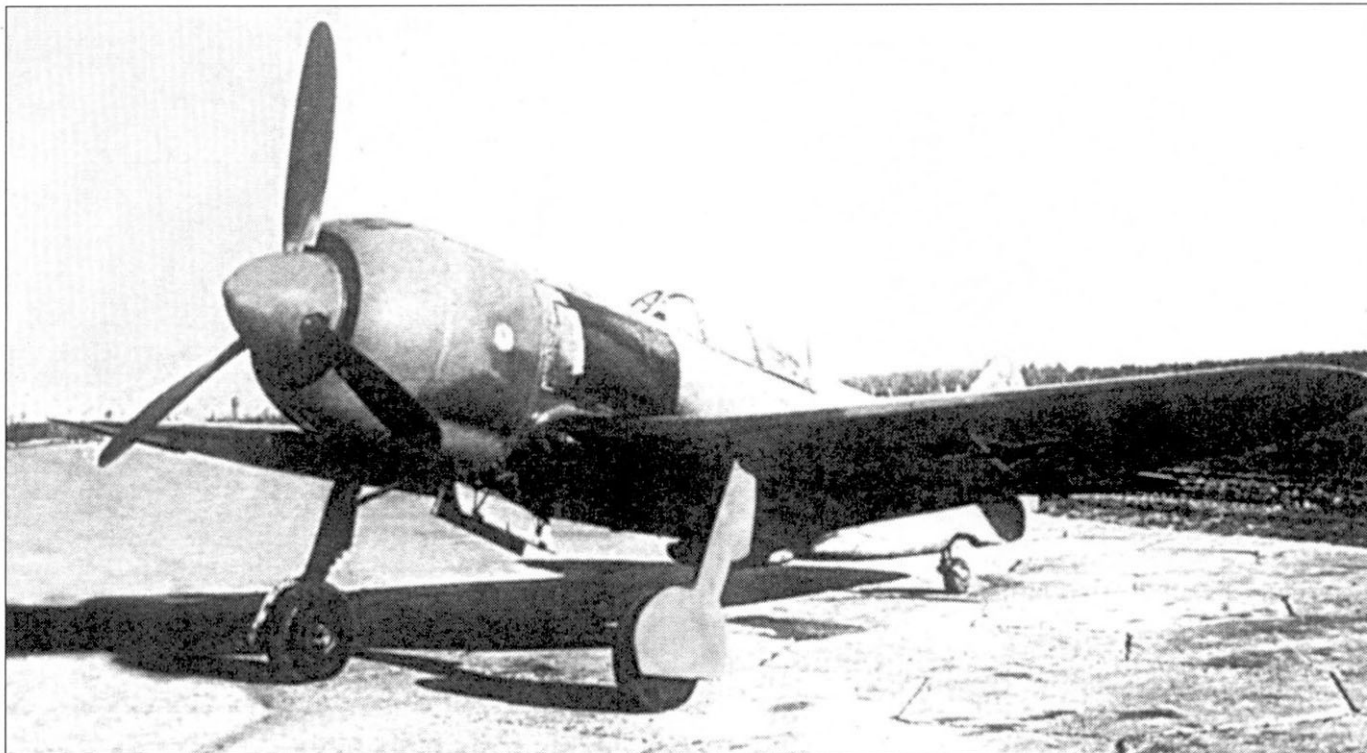
Ла-7 оборудовался прицелом ПБП-1Б (прицел для бомбометания с пикирования).



Правый борт кабины пилота Ла-7. Как правило, кабины красились в серый цвет.

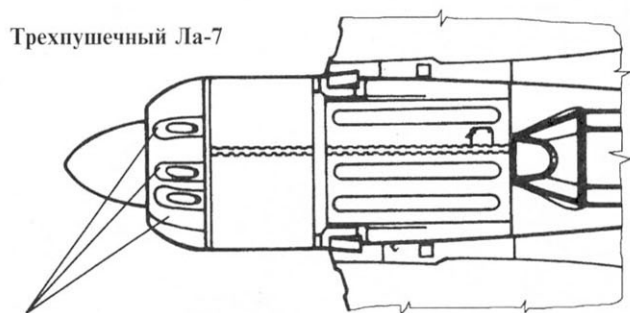


Пушки ШВАК со снарядами ящиками.

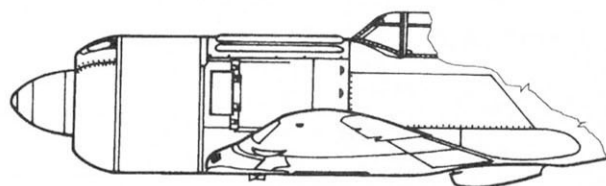


Трехпушечный Ла-7, вооруженный пушками Б-20, на аэродроме НИИ ВВС.

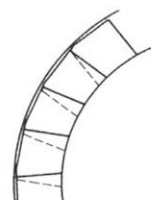
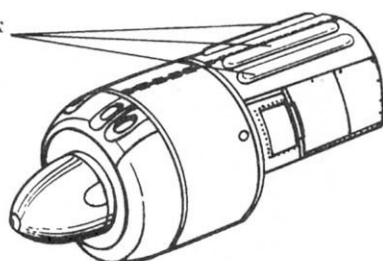
Трехпушечный Ла-7



Три 20-мм пушки Березина

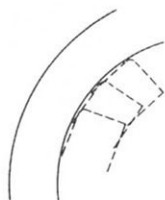


обтекатели пушек



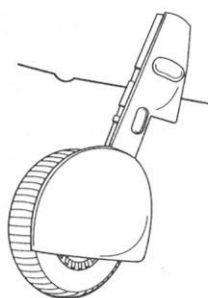
закрыты

жалюзи



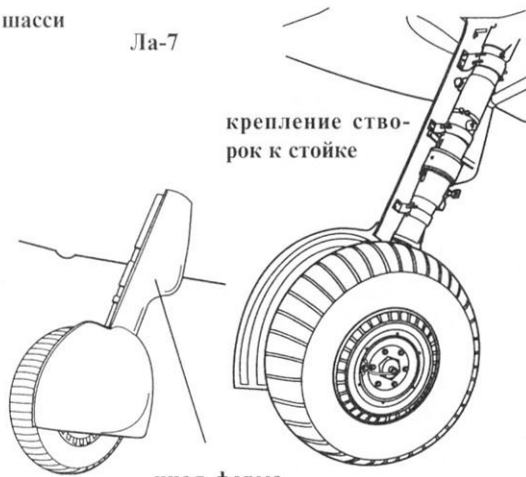
открыты

Ла-5ФН



шасси

Ла-7

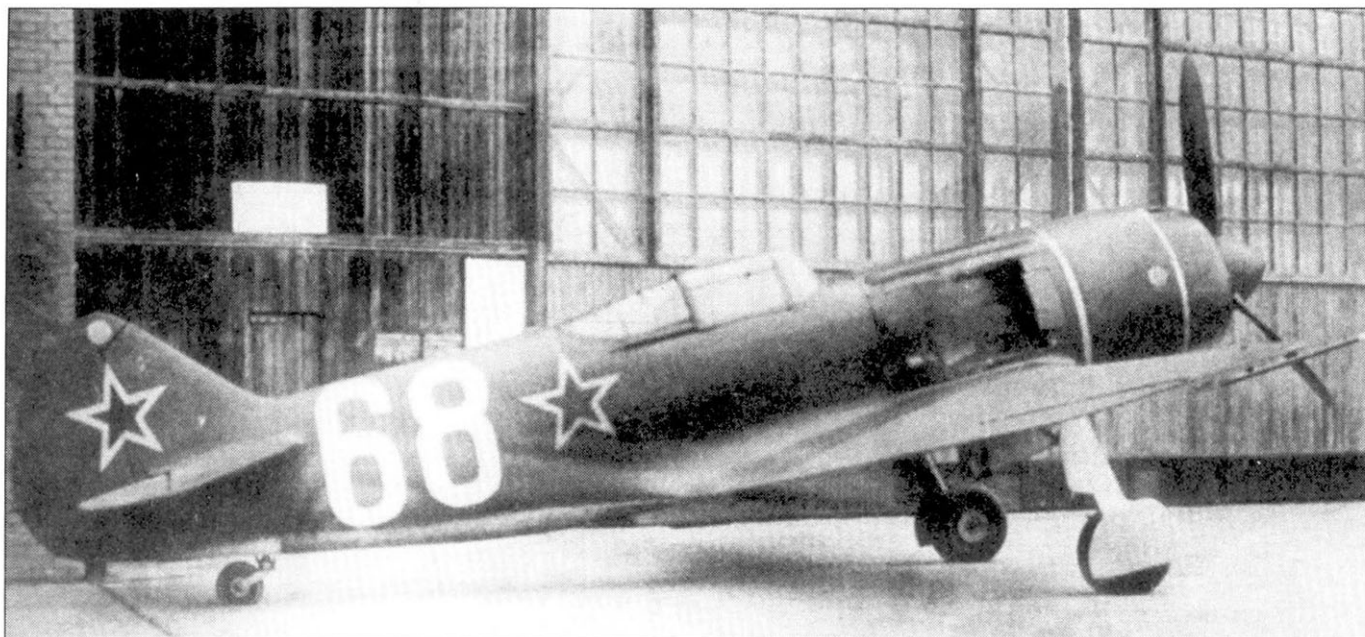


крепление створок к стойке

иная форма створок



Часы досуга были величайшей редкостью на Восточном фронте. На снимке запечатлен как раз такой редкий для летчиков и техников момент. Маскировочной сеткой накрыт Ла-7 раннего выпуска - один из лучей проволочной антенны закреплен непосредственно на фюзеляже за фонарем кабины, на машинах позднего выпуска оба луча антенны крепились к мачте.



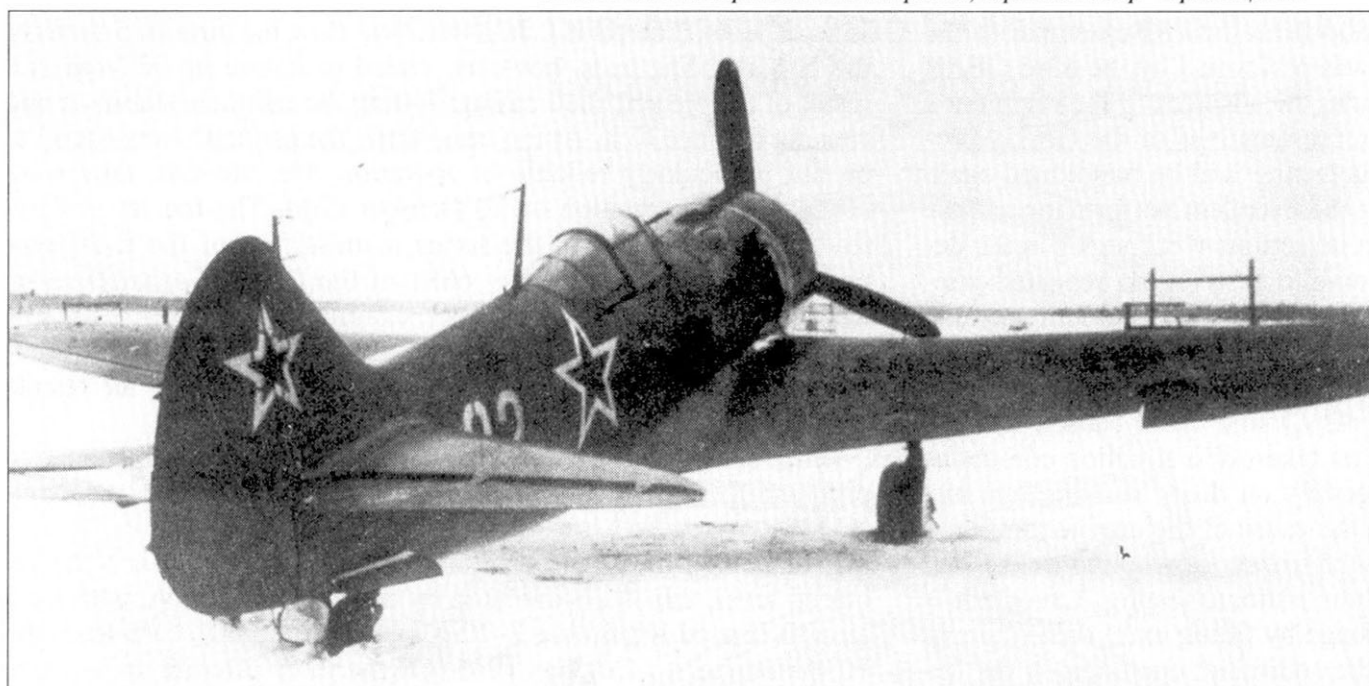
Вооруженный пушками Б-20 опытный Ла-7 отличался от серийных двухпушечных истребителей измененными обтекателями казенных частей орудий и формой козырька фонаря кабины.

колодцами уборки колес основных опор шасси. Государственные испытания доработанный таким образом самолет (заводской номер 38102663) проходил с мая по конец июня 1945 г., результаты испытаний признали неудовлетворительными. Отказы двигателя случались на Ла-7 гораздо более часто, чем на Ла-5ФН.

Самолеты различных серий выпуска внешне отличались друг от друга мелкими деталями, как-то - формой панелей, закрывающих стыки плоскостей крыла и фюзеляжа, месторасположением рукоятки открытия фонаря кабины и т.п. Нередко разного рода незначительные усовершенствования в конструкцию самолета вносили механики строевых частей ВВС, наиболее распространенными из которых являлись установка зеркала заднего вида и улучшение вентиляции кабины.

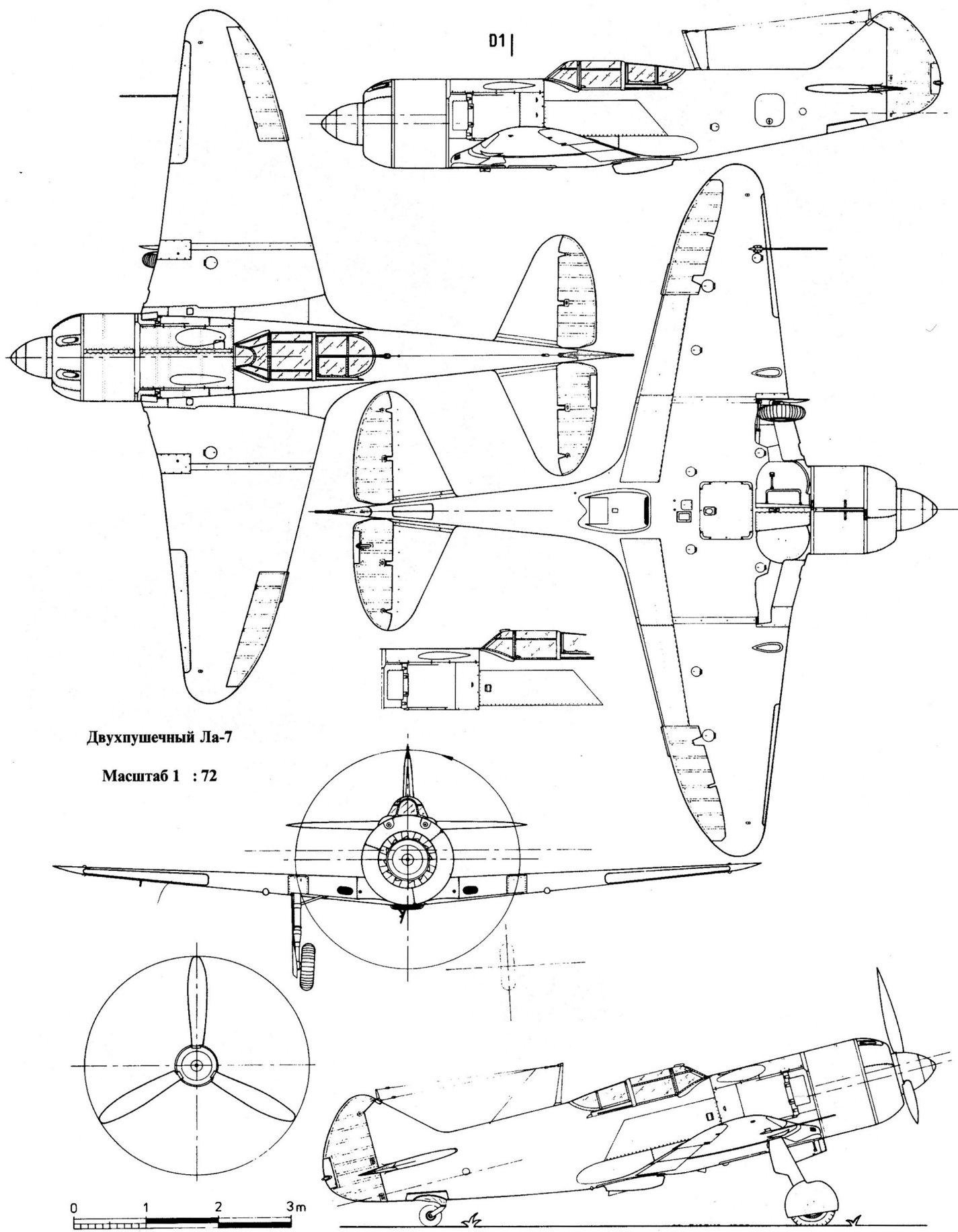


Снимок одного из многочисленных митингов военного времени. «Главный герой» фотографии - истребитель Ла-7, вооруженный тремя пушками Б-20. . Верхние поверхности самолета окрашены зеленой краской, бортовой номер - черного цвета.



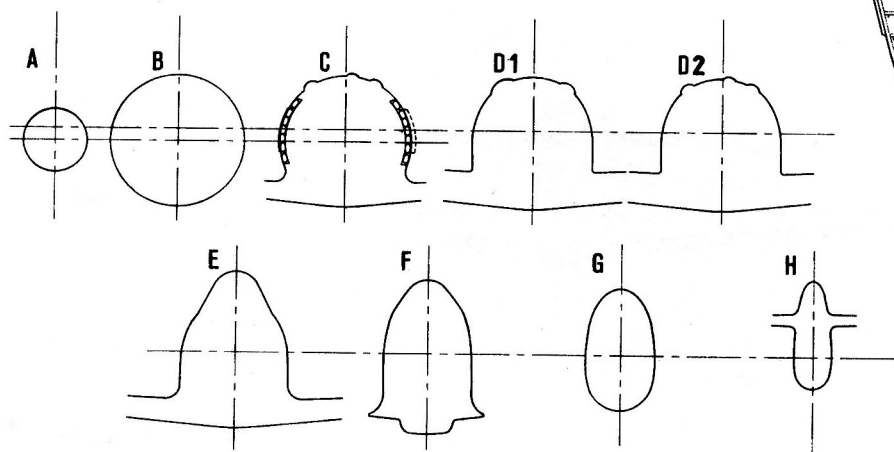
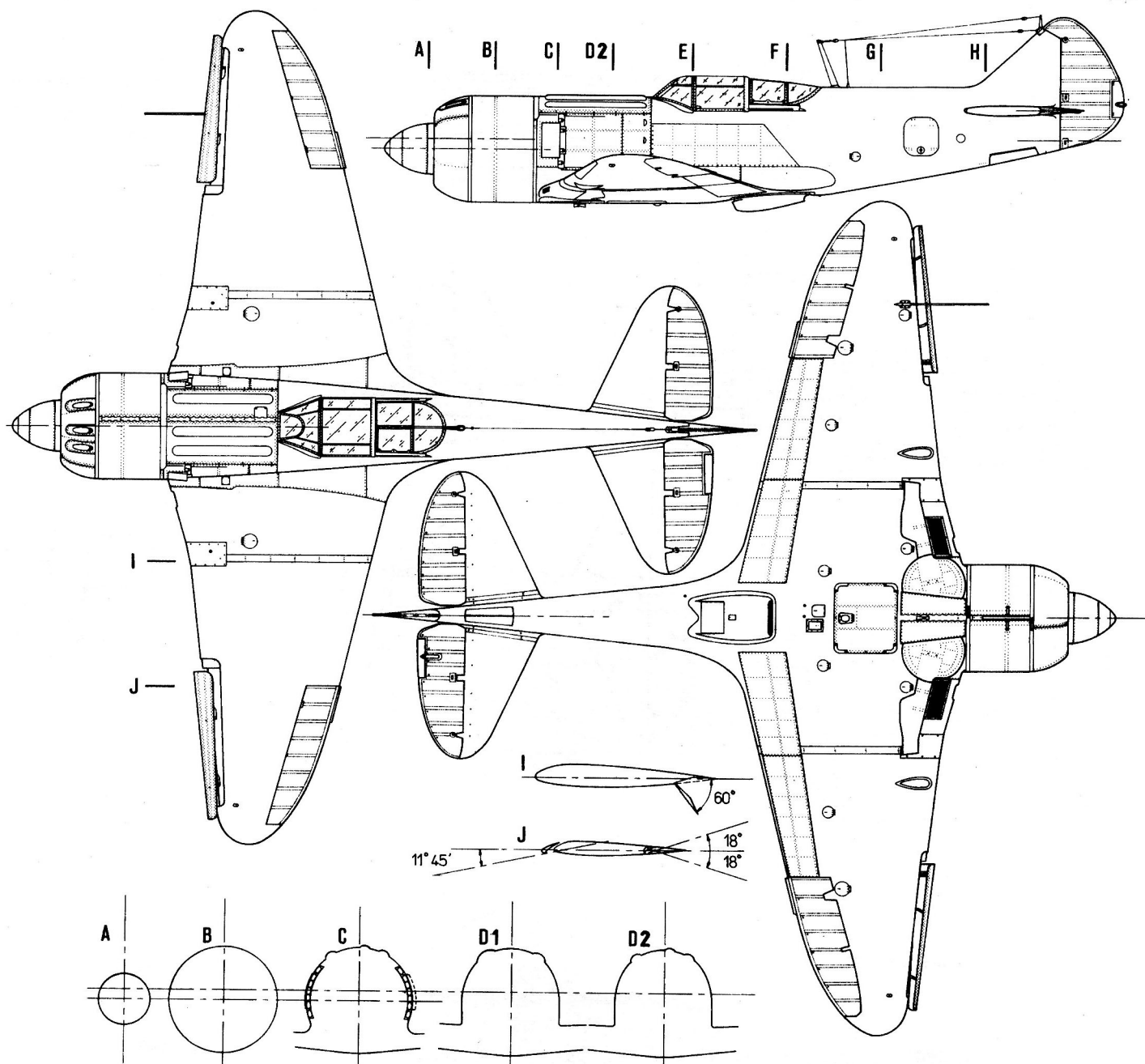
Послевоенный снимок двухпушечного Ла-7, верхние поверхности истребителя полностью окрашены в зеленый цвет.

01 |



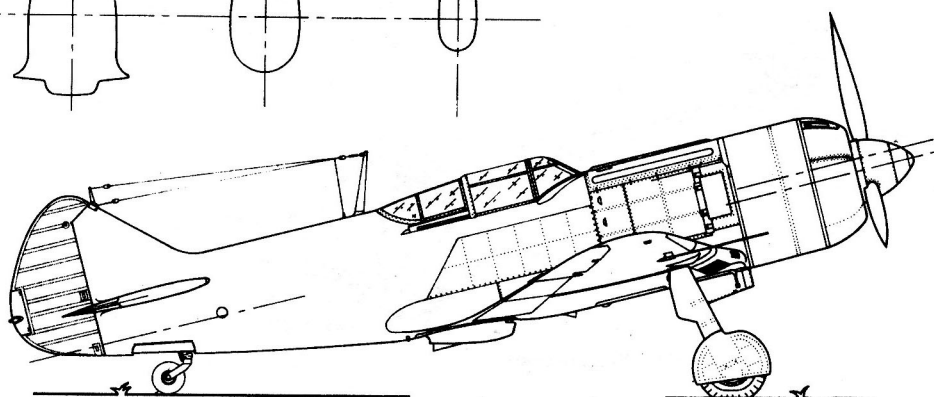
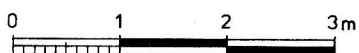
Двухпушечный Ла-7

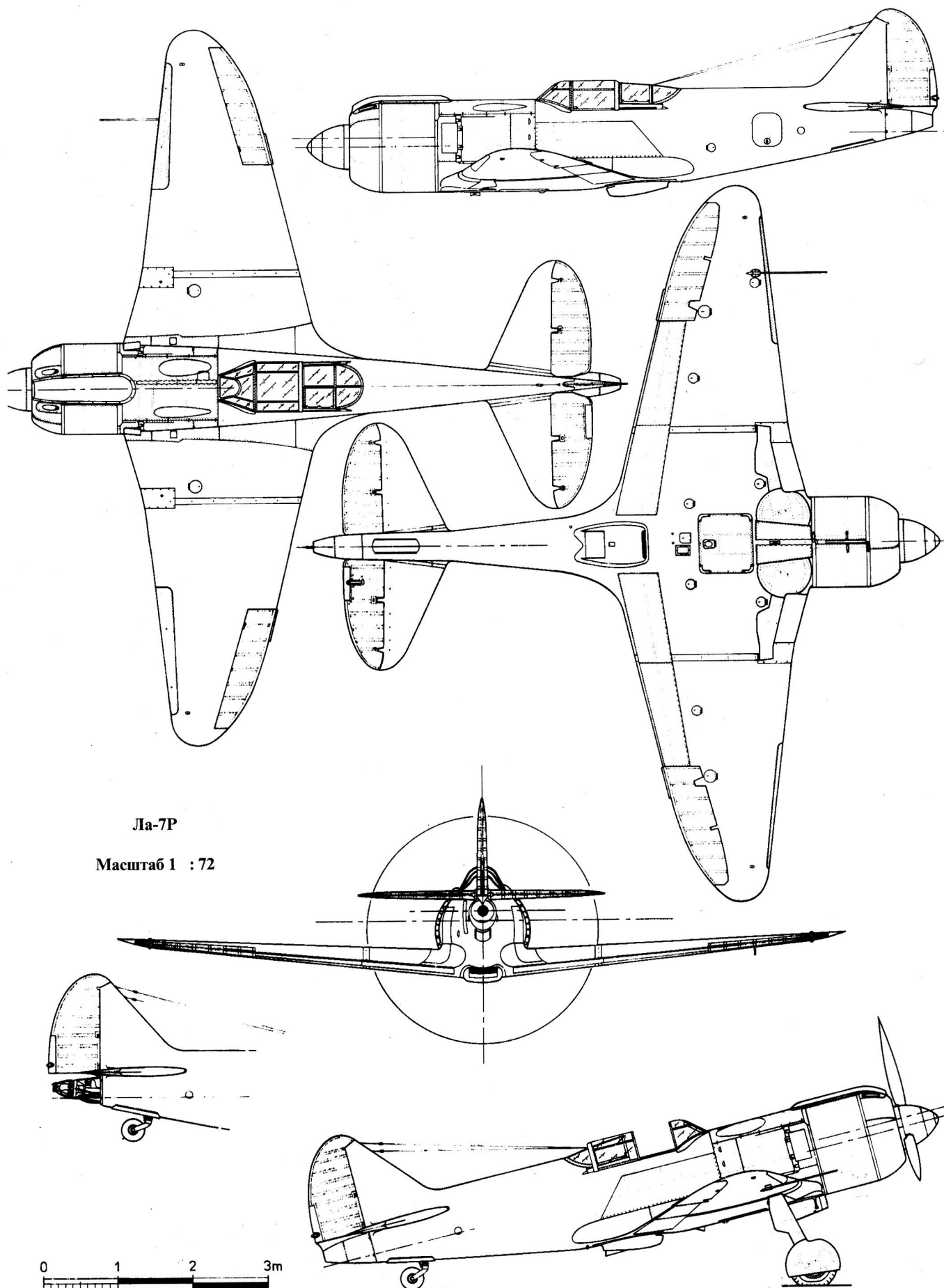
Масштаб 1 : 72

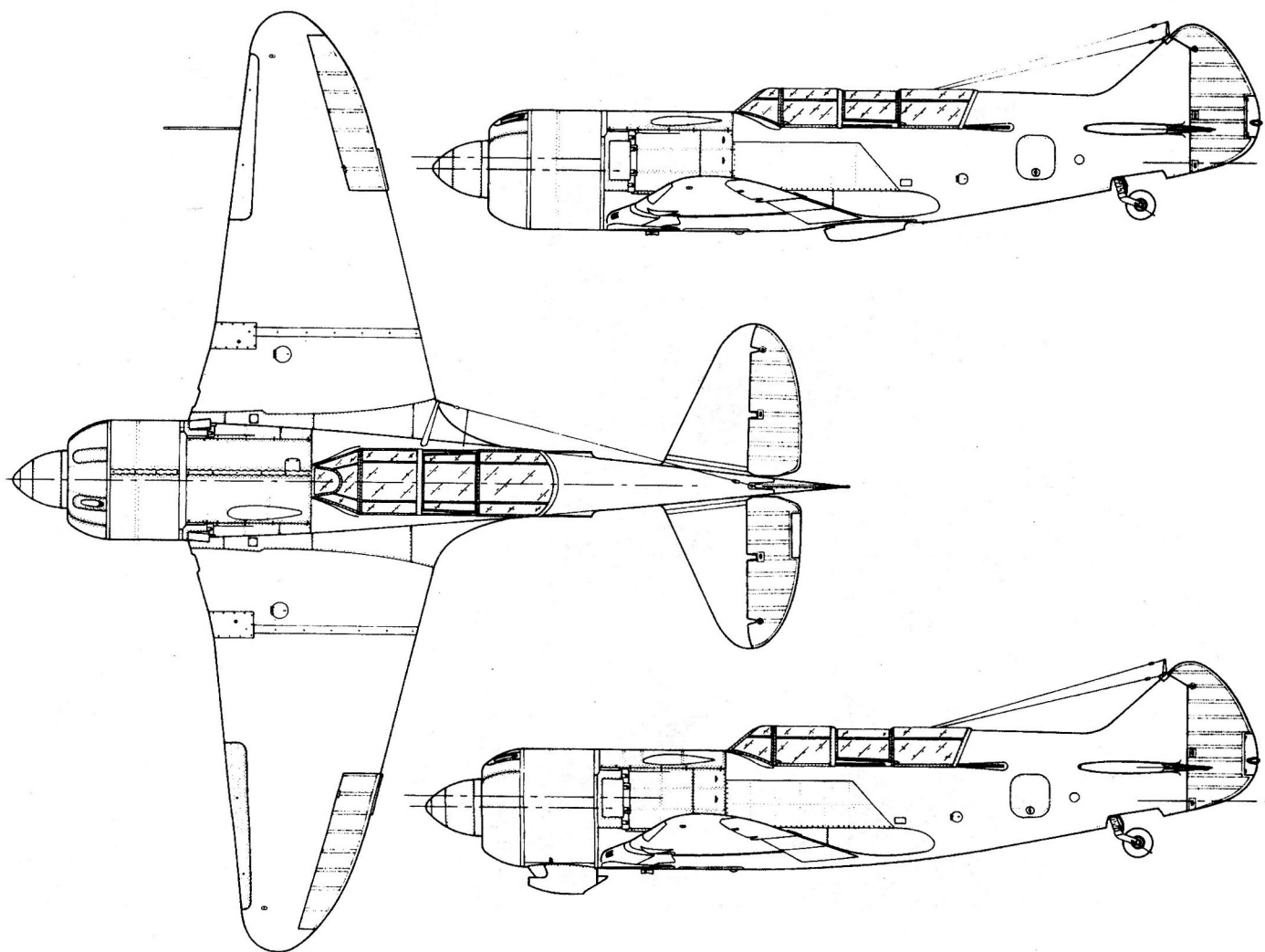


Трехпушечный Ла-7

Масштаб 1 : 72

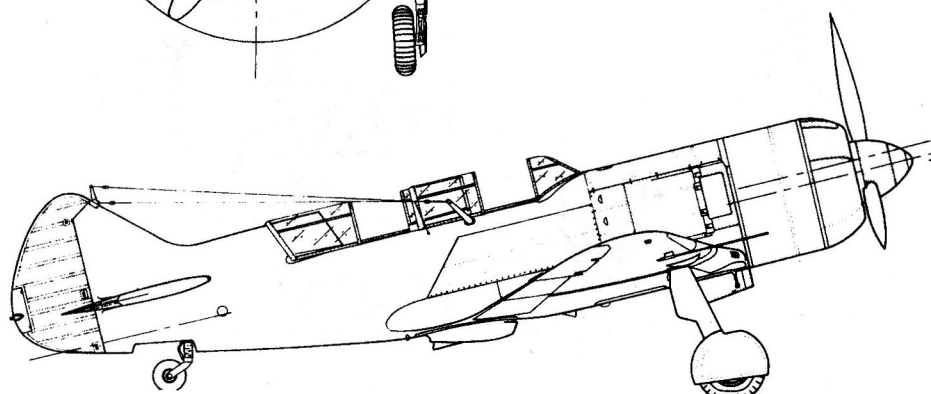
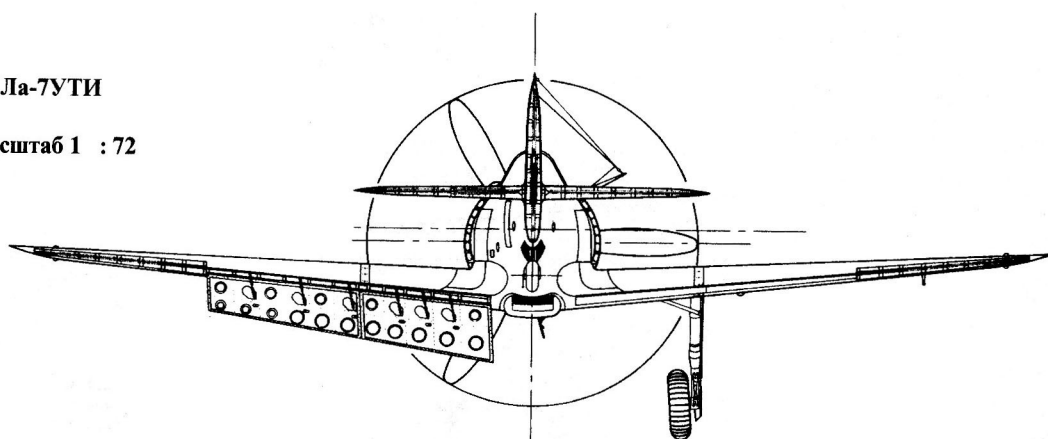


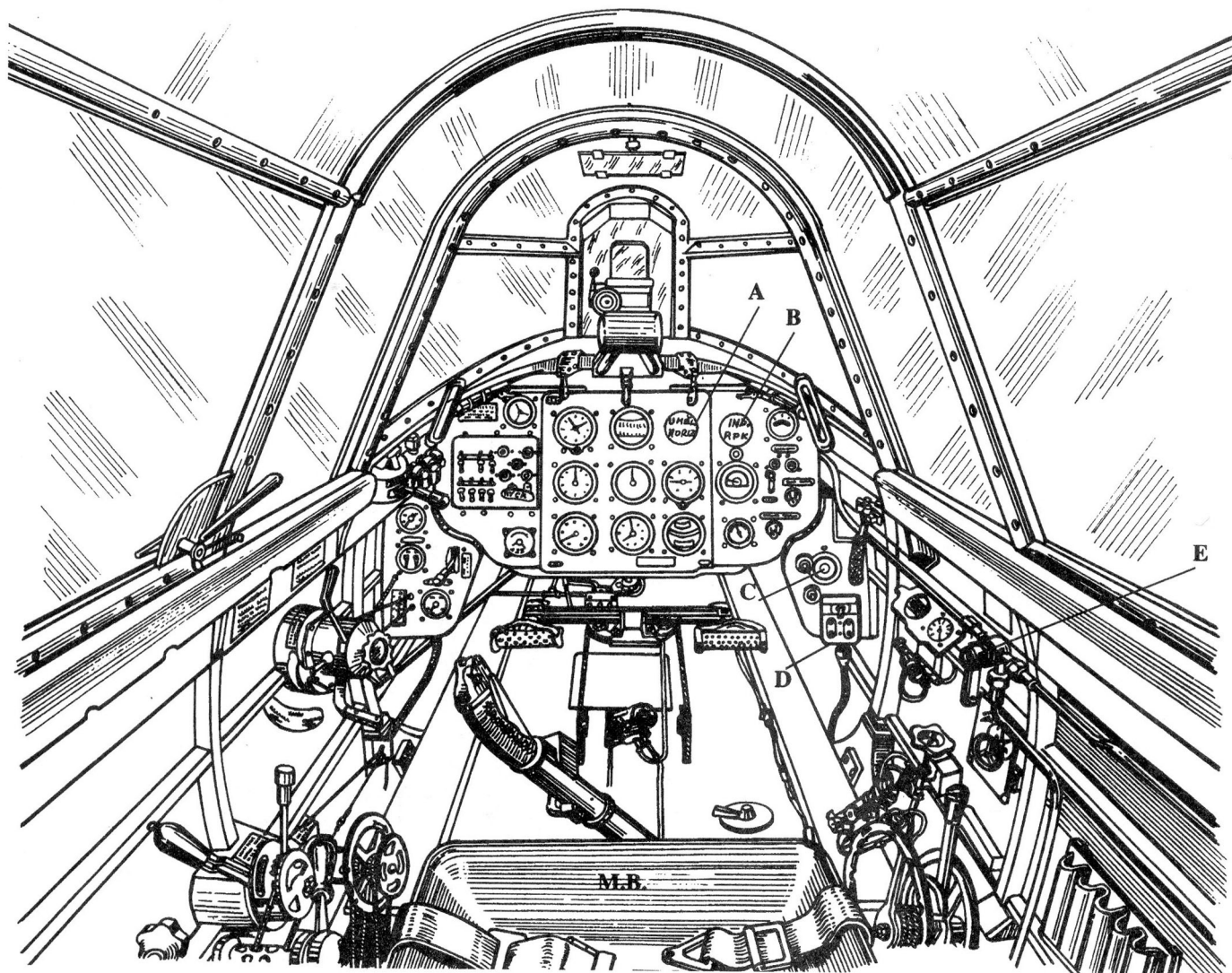




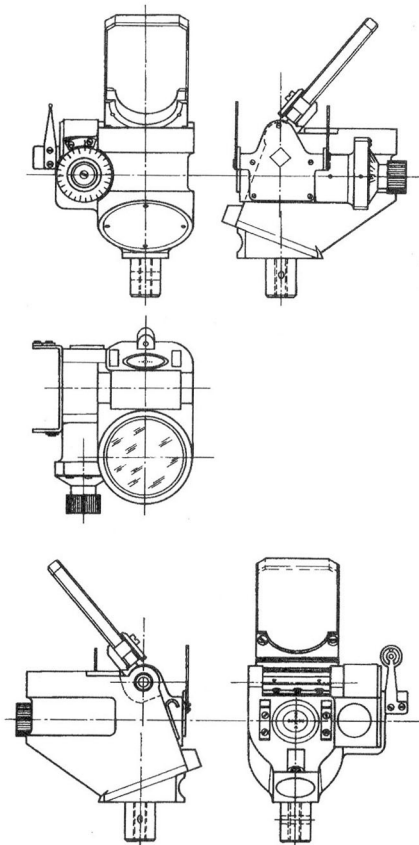
Ла-7УТИ

Масштаб 1 : 72

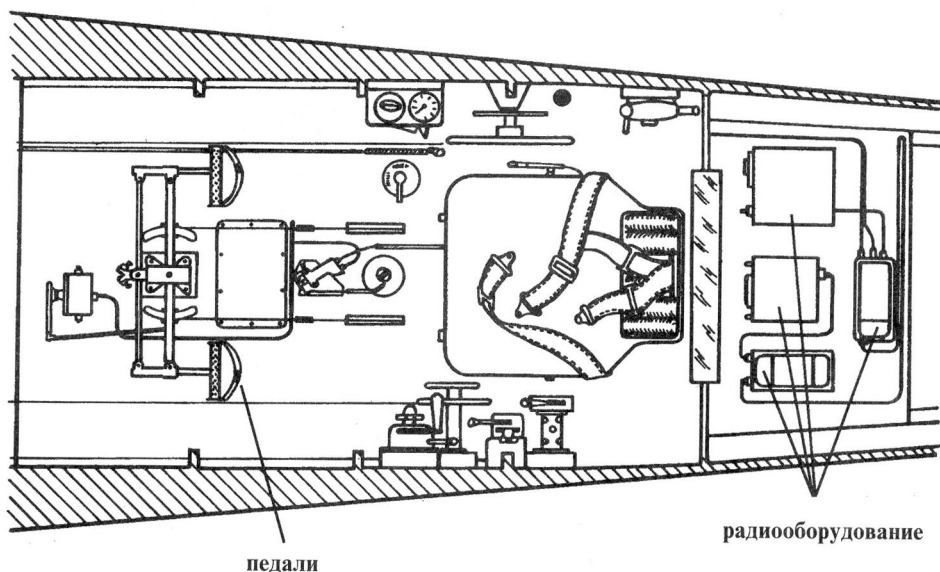




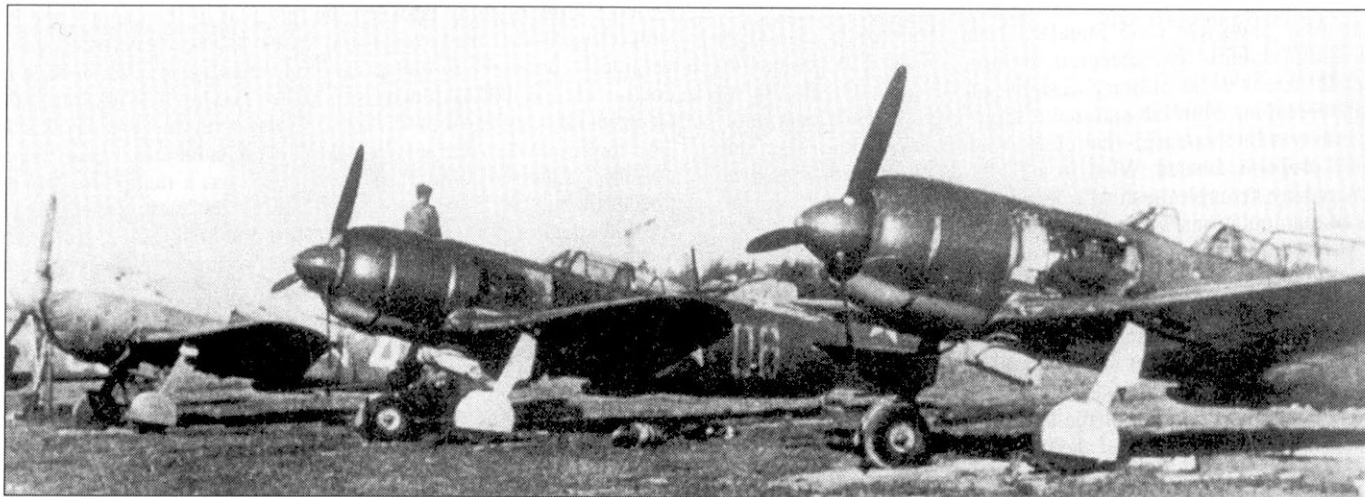
Приборная доска истребителя Ла-7; новые приборы: А - авиагоризонт (на самолетах поздних серий), В - индикатор радиополукомпаса, ручка настройки частоты радиостанции, D - панель органов управления радиостанцией. Е - вентиль наддува топливных баков нейтральным газом.



Прицел ПБП-1



Вид сверху на кабину Ла-7



На одном снимке, сделанном летом 1945 г., запечатлены Ла-7 в двух стандартных окрасках ВВС Красной Армии. Трехпушечный истребитель с бортовым номером «06» имеет послевоенную однотонную окраску, самолет на заднем плане несет двухцветный камуфляж военного времени. Истребители Ла-7 недолго пролетали в новой окраске - до конца 1947 г. в полках первой линии их полностью сменили более совершенные самолеты.

Предусматривалось, что стандартным вооружением Ла-7 станут три 20-мм автоматических пушки Б-20 конструкции Березина, однако к моменту начала серийного производства истребителей новые пушки довести не успели. В результате - практически на всех Ла-7 (исключая сравнительно небольшую серию) вооружение не отличалось от вооружения истребителя Ла-5.

Как отмечалось выше, отстрел оружия в ходе Государственных испытаний прототипа Ла-7 не производился, стрельбовые испытания Ла-7, вооруженный тремя пушками Б-29, прошел только в июне 1944 г. Летчик И.А. Доброскин из НИИ ВВС выполнил по программе пять полетов. Испытания завершились 30 июня неудачей - выброшенная стреляная гильза повредила стабилизатор самолета. Тем не менее, трехпушечный вариант рекомендовали к запуску в серийное производство приказом ГКО № 6681 от 10 октября 1944 г. Оружейный завод в Коврове немедленно приступил к выпуску пушек Б-20. Дальнейшие испытания проводились на самолете с заводским номером 38100358 с 25 января по 7 февраля 1945 г. и, также как и предыдущие, завершились неудачно.

Завод № 381 изготовил 381 истребитель Ла-7, вооруженный тремя пушками Б-20.

Надежность пушки Б-20 была ниже требуемой, что подтвердили испытания трехточечного Ла-7 в НИИ ВВС с 10 сентября по 10 октября 1945 г. Из трех самолетов (заводские номера 45214414, 45214415, 45214416), принимавших участие в испытаниях, ни на одном не удалось достичь требуемого показателя в 5000 отстрелянных с одного самолета без отказов снарядов. На первом истребителе этот показатель составил 3275 снарядов, на втором - 3222, на третьем - 3155.

Попыткой решить проблемы в надежности пушек Б-20 кардинальным образом стала установка на Ла-7 пушки НС-23 калибра 23 мм. Самолет с новым вооружением проходил испытания с 20 по 31 июля 1945 г., результаты вновь оказались разочаровывающими - оружие работало ненадежно. Более успешными стали повторные испытания вооруженного пушками НС-23 истребителя Ла-7, проходившие со 2 по 10 октября 1945 г. Пушка НС-23, наряду с Б-20, была принята на вооружение. Заслуживает сожаления тот факт, что для Ла-7 выбрали именно Б-20.

До окончания войны в Европе заводы изготовили в общей сложности 3 977

истребителей Ла-7, 2957 из них поступили на вооружение строевых частей ВВС (по состоянию на 1 мая 1945 г.), 198 машин были переданы истребительной авиации военно-морского флота.

Выпуск Ла-7 продолжался до конца 1945 г., всего построили 6 158 машин. Завод НКАП № 21 в Горьком построил 4 610 самолетов, московский завод № 381 - 1298, завод № 99 в Улан-Удэ - 250 истребителей.

Опытные самолеты

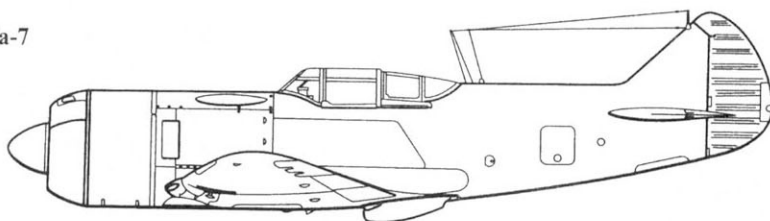
Ла-7ТК

Истребитель Ла-7 показал себя надежным и перспективным самолетом, подходящей платформой для различных экспериментов. В 1943 г. перед конструкторами КБ Лавочкина была поставлена задача создать истребитель, способный достигать потолка в 13 - 14 000 м и перехватывать высотные разведчики люфтваффе, в частности самолеты Ju-388 из группы подполковника Роузла, которые время от времени пролетали даже над Москвой. Аналогичные задания получили также КБ Яковлева, Микояна и Гуревича.

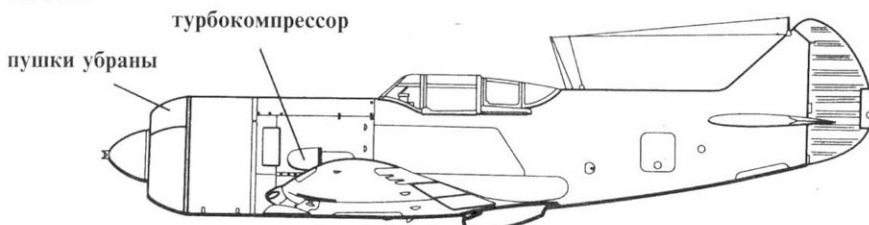
В КБ Лавочкина за работы по высотному перехватчику отвечал заместитель Главного конструктора Семен Михайлович Алексеев. Алексеев видел два способа достичь поставленной задачи - поднять высотность двигателя за счет установки турбокомпрессора конструкции инженера Трескина (этот турбокомпрессор уже испытывался на ЛаГТ-3) или поставить дополнительный ракетный двигатель.

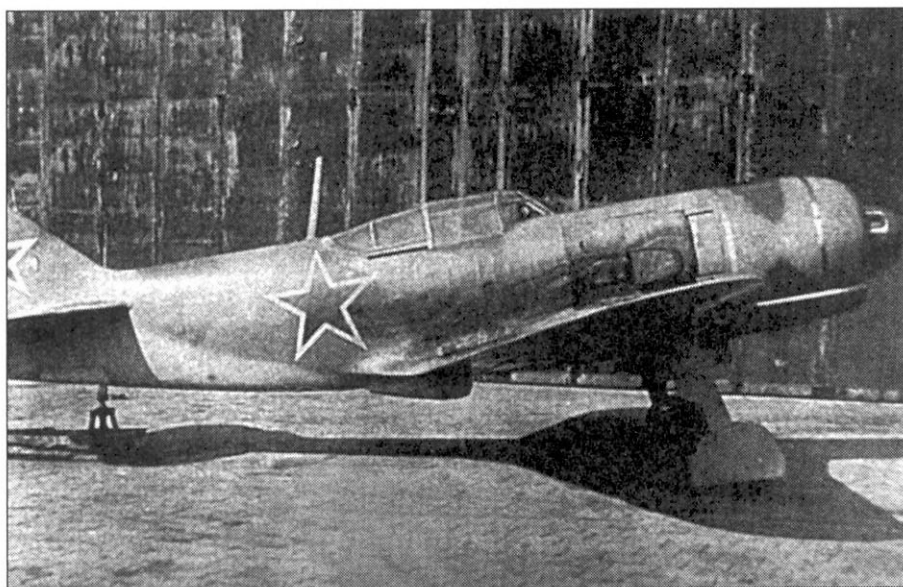
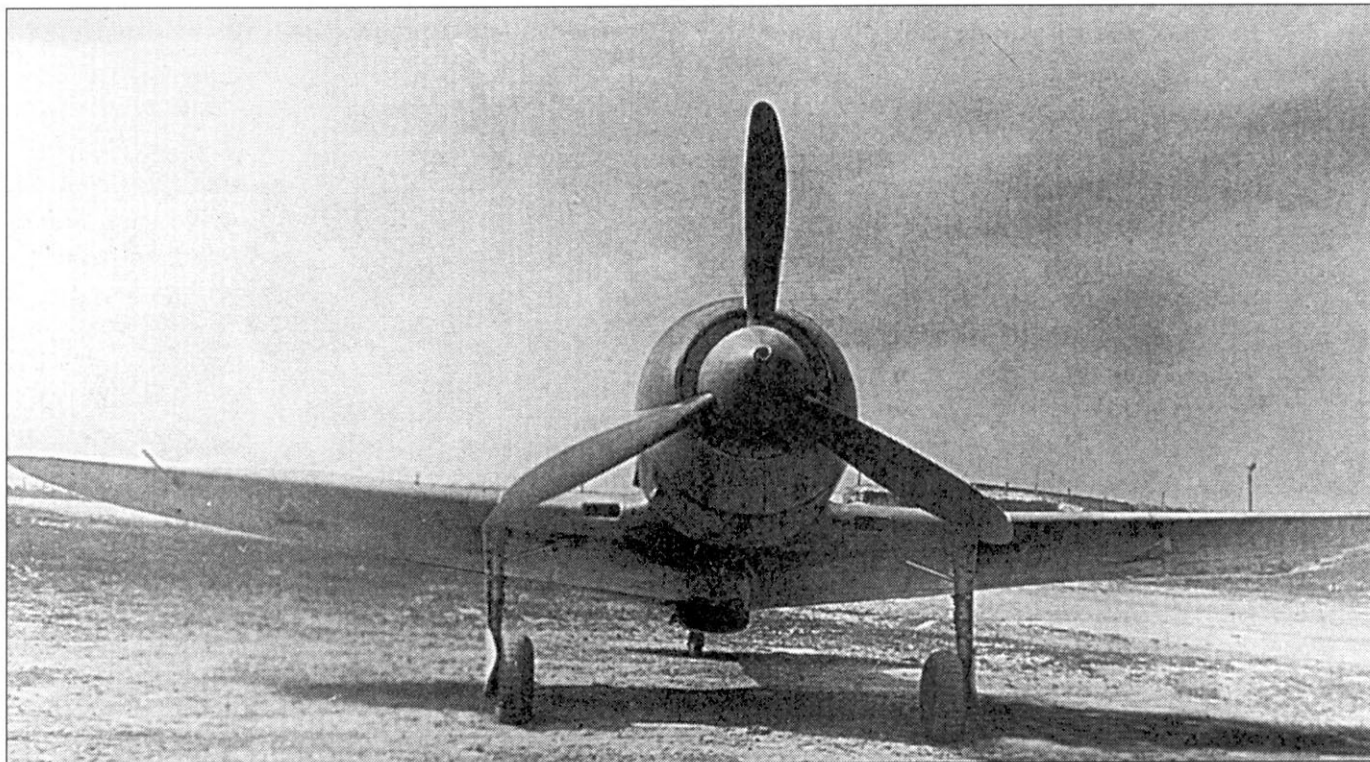
Оснащенный турбокомпрессором Ла-7ТК появился в июле 1944 г. Двумя турбокомпрессорами ТК-3 оснастили один из первых серийных Ла-7 с мотором АШ-82ФНВ. Двигатель АШ-82ФНВ прототипа запускался только с помощью автостартера, поэтому на самолете Ла-7ТК стоял винт ВИШ-105В, имевший втулку-муфту, к которой подсоединялся автостартер. Самолет показал на испытани-

Ла-7



Ла-7ТК





Экспериментальный Ла-7ТК, снимок 1944 г. На снимке можно рассмотреть детали турбокомпрессора, видимые на фоне жаропрочной панели.

ях скорость на высоте 8000 м 676 км/ч, потолок составил 11 000 м. Хорошие результаты, однако недостаточные для перехвата высотных разведчиков. В то же время на советско-германском фронте с рабочими высотами авиации порядка 5000 м в подобных высотных истребителях не было необходимости.

В течение 1944 г. изготовили десять истребителей Ла-7ТК, в серийное производство данная модель не передавалась. Все построенные машины переждали ПВО Москвы. Вооружение Ла-7ТК состояло из одной 20-мм пушки ШВАК, установленной по левому борту.

Еще одним вариантом Ла-7 стал самолет, оснащенный мотором АШ-71ТК мощностью 2027 л.с. К ожидаемому улучшению летных характеристик установка АШ-71ТК не привела. Планер прототипа Ла-7 использовался для проверки влияния на летные характеристики установ-

ки двигателя АШ-83. С мотором АШ-83 скорость самолета на высоте 7400 м составила 725 км/ч. Ла-7/АШ-83 имел вооружение из двух 23-мм пушек НС-23. Заводские испытания этой модификации завершились 12 сентября 1945 г. - слишком поздно для запуска в серийное производство, война уже закончилась.

Ла-7Р

Реактивный двигатель позволял резко улучшить скоростные качества Ла-7. Рассматривалась возможность установки на самолет жидкостно-реактивного двигателя РД-1 конструкции Валентина Петровича Глушко, прямоточного воздушно-реактивного двигателя М.М. Бондарюка и пульсирующего реактивного двигателя В.Н. Челомея.

Первым на Ла-7 установили ЖРД конструкции Глушко. Этот двигатель уже

был опробован на бомбардировщике Пе-2РД, третий мотор на самолете Петлякова ставился в хвостовой части планера между киями. Отвечал за летные испытания Пе-2РД будущий Главный конструктор ракетно-космических систем Сергей Павлович Королёв. На Ла-7 ЖРД устанавливался внутри фюзеляжа и крепился к 15-му шпангоуту фюзеляжа. В качестве горючего использовался керосин, окислителя - азотная кислота, оптимальное соотношение компонентов - 2:1. Сразу за кабиной устанавливался 90-литровый бак для керосина, в центральной части фюзеляжа - 170-литровый бак для азотной кислоты. Установка дополнительных баков и ЖРД привела к сокращению запаса горючего для основного мотора, АШ-82ФН был способен работать лишь в течение 27 минут. Стандартный топливный бак азотная кислота быстро разъедала, поэтому пришлось ставить бак из нержавеющей стали. Замена бака привела к серьезной задержке в реализации программы. Помимо проблем с баком возникли сложности с обеспечением коррозионной стойкости самого ЖРД и внедрением мероприятий по предотвращению попадания кислоты на деревянную конструкцию планера. Кроме того, требовалось очень точно поддерживать соотношение поступления компонентов в ЖРД при его работе, неточная дозировка подачи горючего или окислителя могло привести к взрыву. Не стоит забывать и том, что азотная кислота представляла опасность для обслуживающего самолет технического персонала,



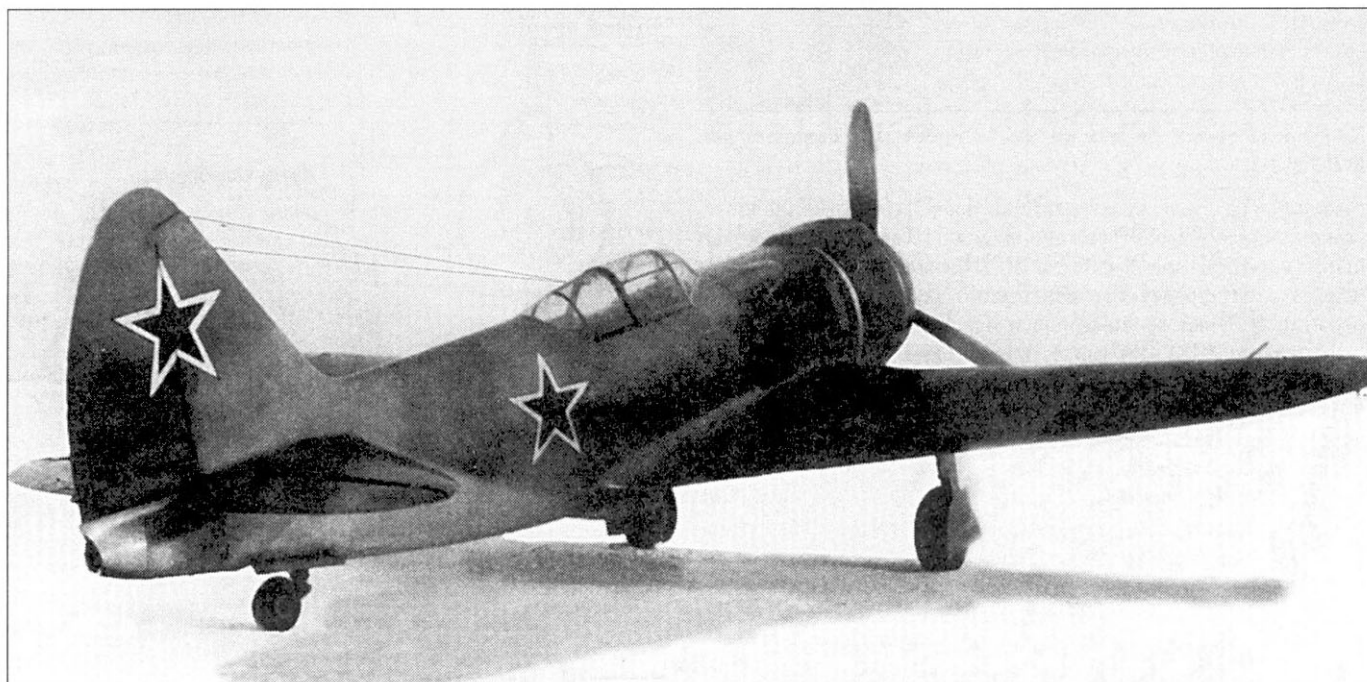
Вид 3/4 спереди на экспериментальный Ла-7Р. Обратите внимание - воздухозаборник нагнетателя перенесен на капот двигателя, как на Ла-5, маслорадиатор остался на обычном для Ла-7 месте в нижней средней части фюзеляжа.

степень опасности многократно возросла в момент заправки.

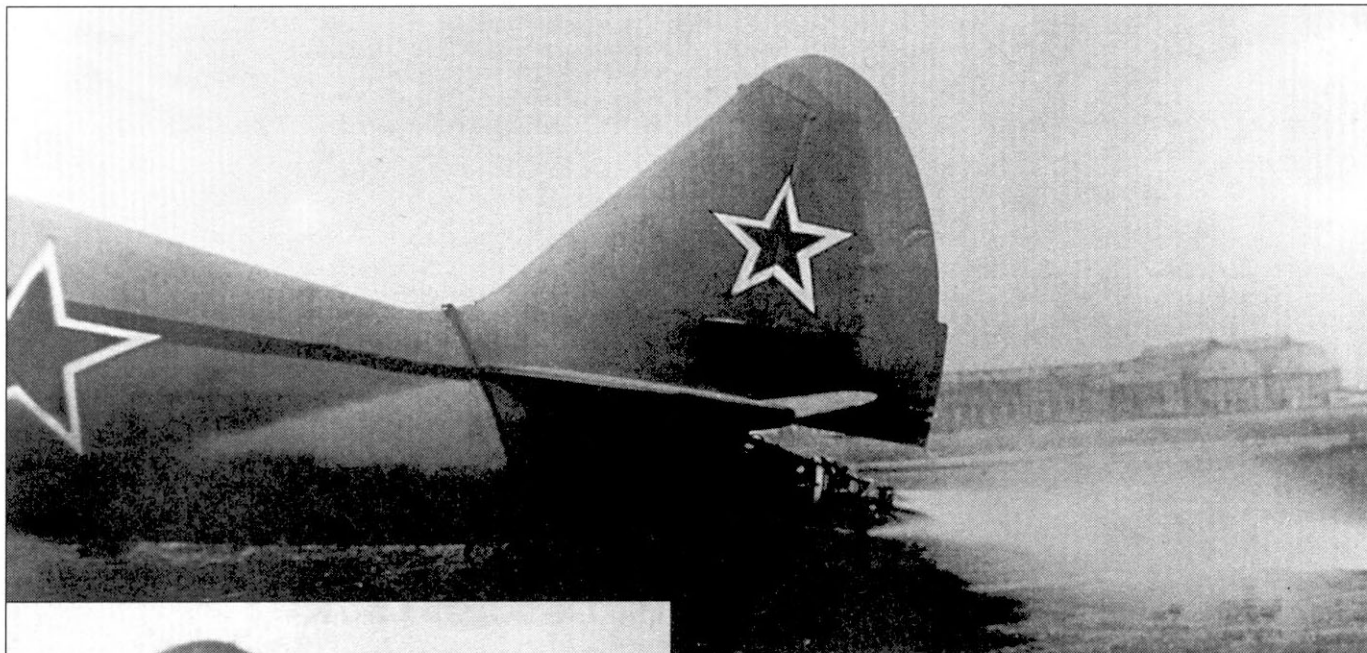
Установка ЖРД сместила центр тяжести самолета, чтобы скомпенсировать массу ракетного мотора и баков с керосином и кислотой пришлось перенести из крыла в переднюю часть фюзеляжа (по типу Ла-5) воздухозаборники нагнетателя. Мощность, необходимая для работы насосов подачи топлива и горючего к ЖРД отбиралась от АШ-82ФН. Практика показала, что система подачи керосина работает ненадежно, из-за частого появления трещин и отверстий в топливопроводах. Дабы избежать потерь топлива все топливопроводы попробовали

поместить в стальной контейнер. Несмотря на принятые меры и постоянный контроль за состоянием трубок, отказы продолжались. Заправкой самолета руководил Р.А. Арефьев, первый полет на оснащенной ЖРД Ла-7 летчик-испытатель Г.М. Шиянов выполнил в конце 1944 г. До конца мая 1945 г. летчики Г.М. Шиянов и В.А. Давыдов совершили 15 испытательных полетов. ЖРД работал в течение 2-3 минут и развивал тягу 300 кг. Ресурс «горячих» узлов ракетного мотора составлял всего 45 минут. Со включенным ЖРД истребитель разогнался до 742 км/ч - прибавка в скорости была явно недостаточной. Весной 1945 г. был готов

второй прототип Ла-7Р, изготовленный с учетом опыта, полученного на первой машине. На втором прототипе изменили конфигурацию хвостовой части фюзеляжа, усовершенствовали топливную систему, электрозажигание сменил химический стартер. Доработанный ЖРД получил обозначение РД-1Х (Х - химический запуск). Модернизированный истребитель развил на высоте 6 300 м скорость 795 км/ч, его потолок составил 13 000 м, в то же время характеристики самолета при неработающем ЖРД резко снизились по сравнению с обычным Ла-7. Дополнительная прибавка в 235 кг (масса ЖРД) негативно сказалась на маневренности



Второй прототип Ла-7Р отличался от первого измененной формой вертикального оперения.



Хвостовая часть фюзеляжа Ла-7Р с сопловой аппаратурой ЖРД РД-1.

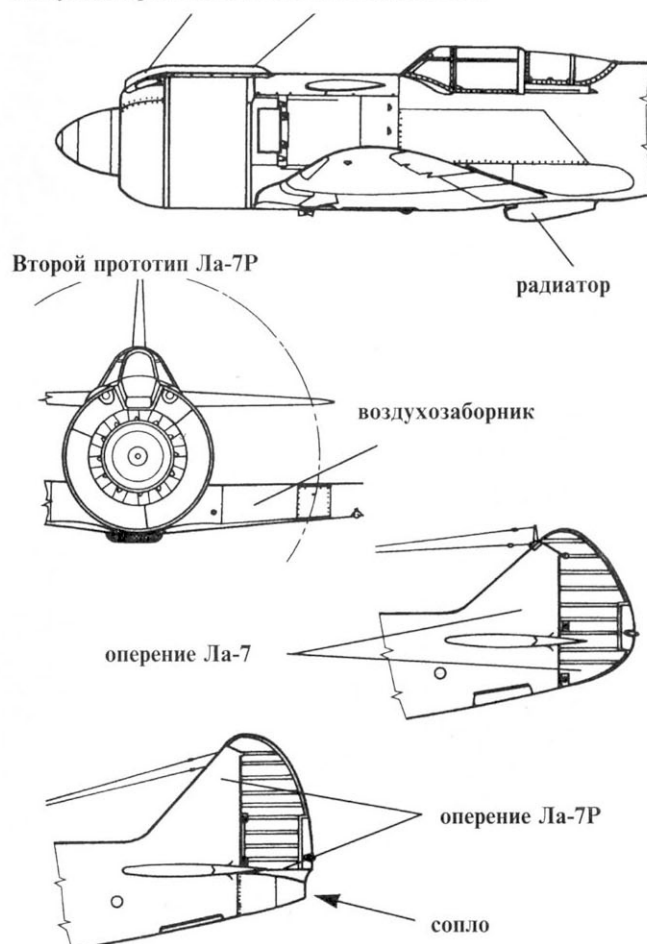
самолета и на его летных характеристиках, которые стали ниже, чем у любого истребителя того времени. Вместе с тем чрезвычайно короткое время работы ЖРД делало проблематичным использование ракетного двигателя в реальном бою. В ходе испытаний Шиянов, по меньшей мере, дважды рисковал жизнью: дважды ЖРД взрывался, причем один раз - в полете. Тем не менее, Шиянов приспособился к особенностям техники пилотирования Ла-7Р, которая отличалась от управления стандартным Ла-7 особенно в полете с полностью заправленными баками и не включенным ЖРД, на этом режиме полета в кабину проникали пары азотной кислоты.

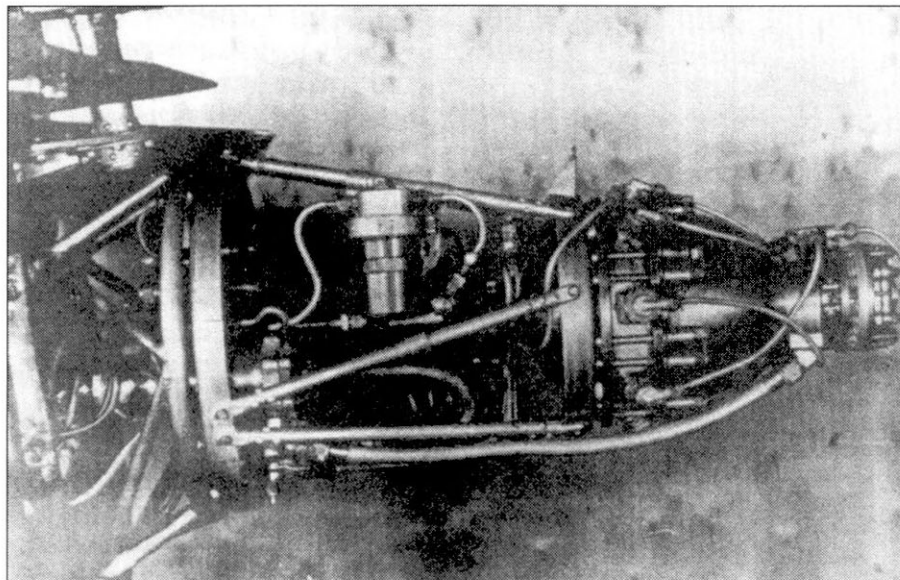
Ракетные истребители Ла-120Р (доработанный Ла-7Р) демонстрировался на воздушном параде в Тушино в 1946 г., самолет с включенным ЖРД пилотировал В.А. Давыдов.

Проходил испытания и Ла-7, оснащенный пульсирующими воздушно-реактивными двигателями, установленными, как и ранее на ЛаГГ-3, под плоскостями крыла. Самолет, оборудованный двумя пульсирующими моторами ПВРД-430 конструк-

ции Бондарюка, получил обозначение Ла-7С. Еще на одном самолете устанавливались два вспомогательных ПВРД Д-12 тягой по 200 кН каждый; эта машина называлась Ла-7ППВРД. Дальнейшие работы по Ла-7 с ПВРД прекратились по той же причине, что и работы по Ла-7Р - слишком малое время работы при значительном усложнении конструкции самолета. Включенный ПВРД давал прирост скорости в 112 км/ч, в то же время с выключенным ПВРД истребитель проигрывал в скорости обычному Ла-7 примерно 50 км/ч: ПВРД в добавок провоцировали сильные вибрации планера.

воздухозаборник нагнетателя как на Ла-5ФН





Жидкостно-реактивный двигатель РД-1. ЖРД был чрезвычайно сложен и опасен в обслуживании.

Последним экспериментальным Ла-7 стал самолет, на который было установлено крыло с ламинарным профилем. Машина получила обозначение Ла-7Л, она была построена в 1944 г. Этому самолету не суждено было подняться в воздух, но его продули в аэродинамической трубе Т-101. Летные испытания проводить не стали, так как 2 февраля совершил первый полет самолет Ла-130 (прототип Ла-9), имевший крыло с аналогичным профилем.

Ла-7УТИ

С принятием на вооружение нового типа самолета неизбежно встает вопрос о переучивании летного состава. В СССР данную проблему традиционно решали путем создания двухместного варианта боевой машины, Ла-7 исключением не стал. Разработка учебно-тренировочного истребителя Ла-7УТИ началась осенью 1944 г. Двухместная машина имела аналогичную одноместному истребителю конструкцию. Прототип Ла-7УТИ был

переделан из серийного истребителя с заводским номером 0305.

Основные изменения коснулись пространства фюзеляжа за креслом летчика, откуда было удалено техническое оборудование и устроено место пилота-инструктора с дублированными органами управления. Чтобы компенсировать добавочную массу второго летчика, второго кресла и дублированных органов управления пришлось снять правую пушку, бронеспинку, заднее бронестекло и механизм уборки хвостового колеса. Кабина летчика-инструктора выступала за первоначальные обводы фюзеляжа, поэтому фюзеляж в этом месте пришлось расширить. Мачта радиантенны устанавливалась с правой стороны фюзеляжа ниже кабины.

Летные испытания Ла-7УТИ начались в августе 1945 г., в ходе испытаний выявился ряд дефектов. Так, из-за смещения центра тяжести ухудшилась управляемость самолета. Доработка прототипа продолжалась до октября.

Пока велись работы по учебно-тренировочной модификации, в конце 1945 г.

был прекращен выпуск боевых истребителей Ла-7. Для подготовки летчиков все это время использовались апробированные самолеты Ла-5УТИ, именно на этих машинах проходили переподготовку на Ла-7 летчики, ранее летавшие на Яках и «Аэрокобрах».

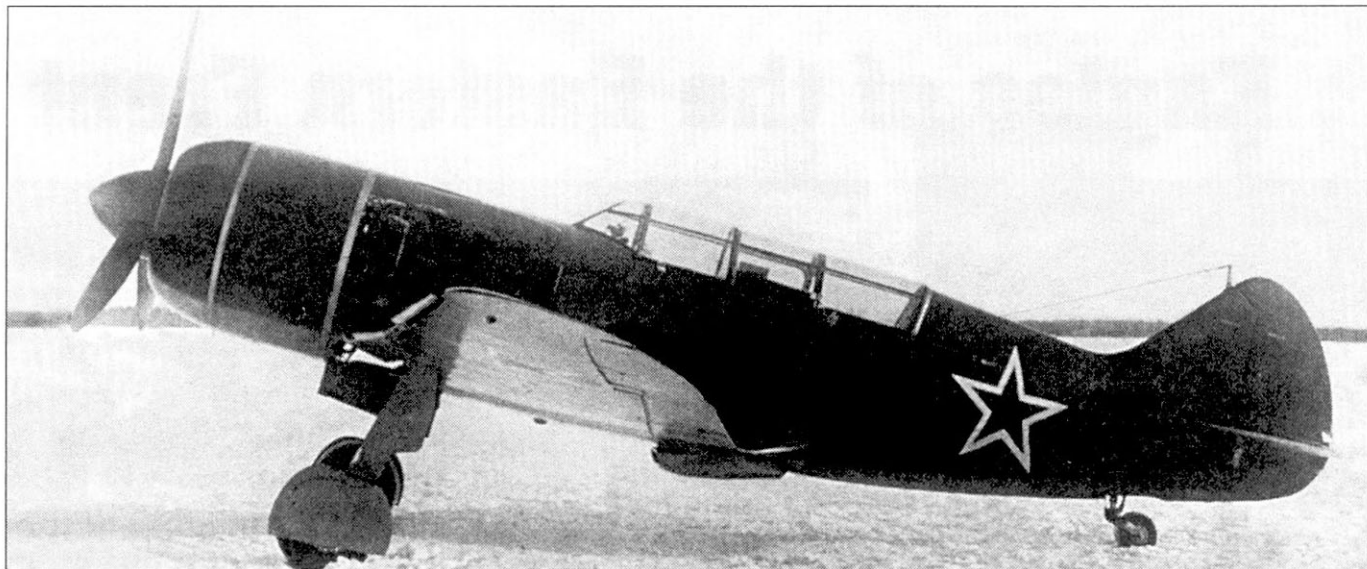
Между тем, конструкторам удалось добиться приемлемой управляемости Ла-7УТИ, за счет смещения в апреле 1946 г. вперед маслорадиатора (по типу Ла-5). Это мероприятие привело к некоторому снижению скорости полета. После устранения некоторых других дефектов, выявленных в ходе испытаний, Ла-7УТИ был рекомендован к серийному производству. Так как выпуск Ла-7 уже завершился, двухместный вариант построили ограниченной серией. Большинство Ла-7УТИ поступило на вооружение тренировочных авиаполков и резервных авиационных бригад.

Боевая служба истребителя Ла-7 в ВВС Красной Армии

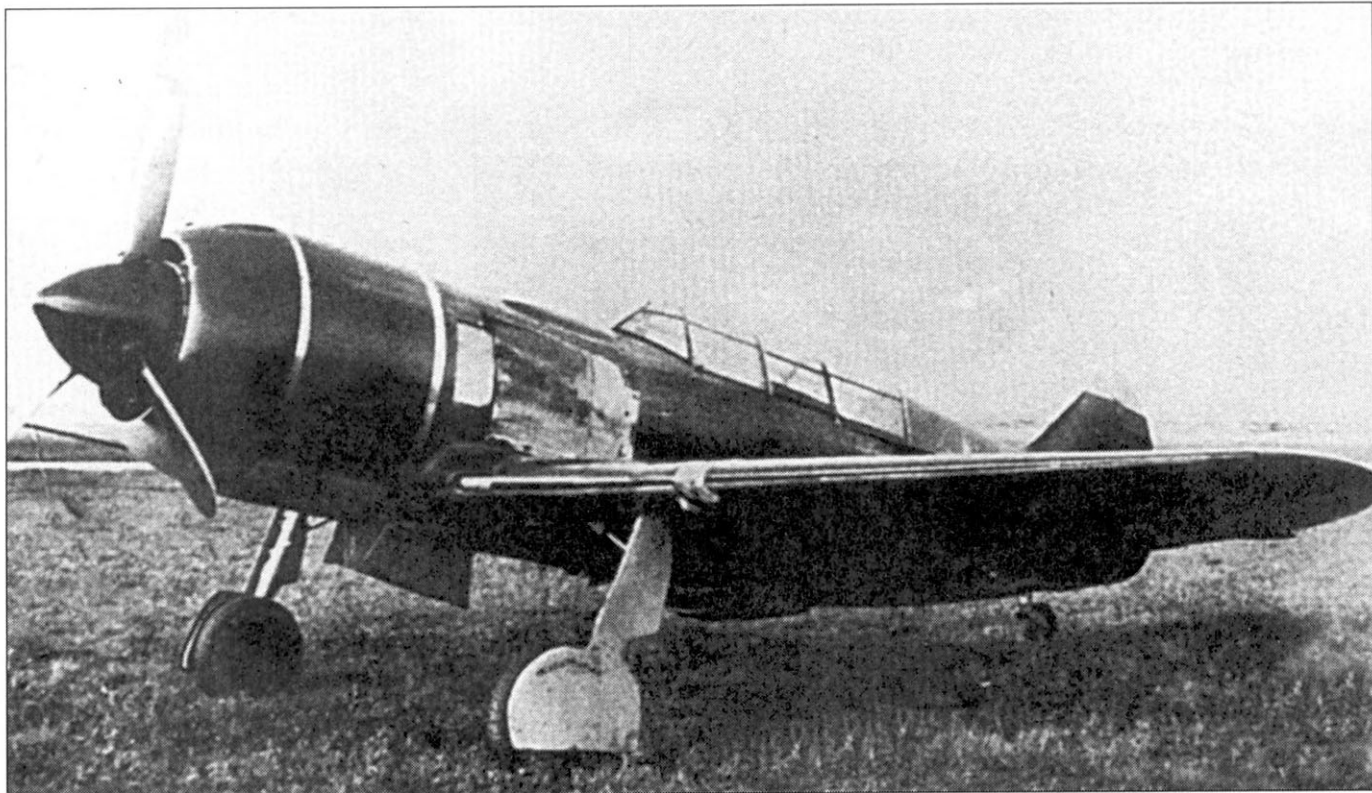
Предпочтение при вооружении истребителями Ла-7 отдавалось полкам, действовавшим в составе 3-го Белорусского и 2-го Прибалтийского фронтов. Эти фронты встретились с упорным сопротивлением немецких войск в Восточной Пруссии, Литве и Северной Польше. Логичным выглядит факт, что лучшие самолеты получали лучшие авиаполки, задействованные на участке советско-германского фронта, где сопротивление противника было наиболее упорным. В воздухе советским летчикам противостояло одно из лучших истребительных соединений люфтваффе - JG-54 «Грюн Херц».

176-й Гвардейский истребительный авиационный полк

Первыми истребителями Ла-7 перевооружили 19-й истребительный авиационный полк, переименованный в 176-й гвар-

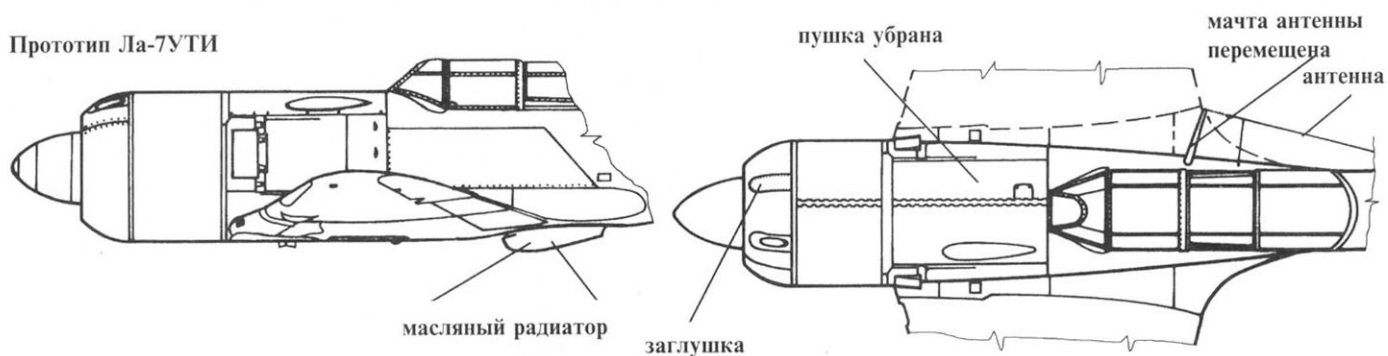


Первый прототип Ла-7УТИ, снимок сделан на заводском аэродроме в марте 1946 г.

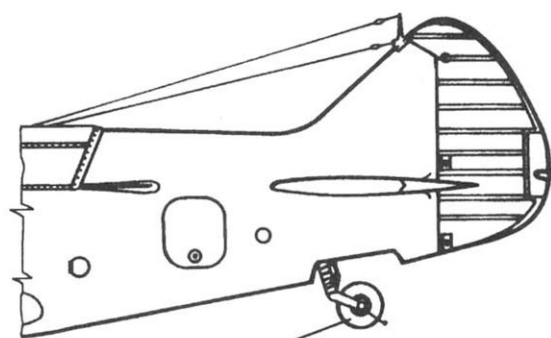
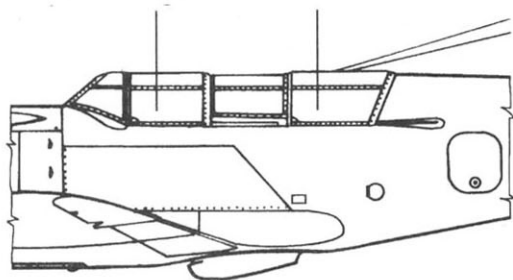


Ла-7УТИ с заводским номером 46210117 в период летных испытаний, октябрь 1945 г. Хвостовое колесо на Ла-7УТИ не убиралось.

Прототип Ла-7УТИ

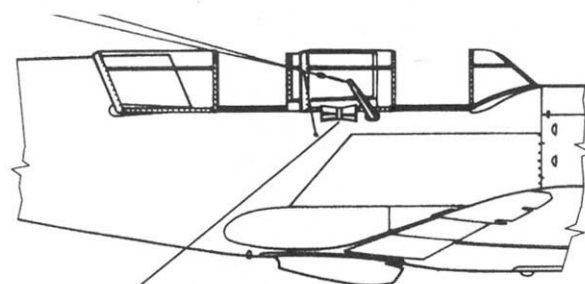
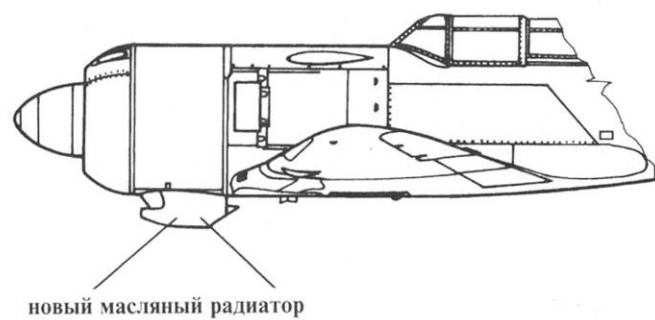


кабина курсанта



неубираемое хвостовое колесо

Серийный Ла-7УТИ



правый борт самолета



Перенос на серийных Ла-7УТИ под капот двигателя маслорадиатора позволил привести в норму управляемость, но одновременно несколько ухудшил аэродинамику.

дейский ИАП. Этот полк также был известен как «маршалский». Часть сформировали по личному указанию Главного маршала авиации Новикова, в полк отбирали самых опытных летчиков-истребителей, асов. Полк предназначался для усиления истребительной авиации на наиболее опасных участках Восточного фронта. Командиром полка был назначен полковник П.С. Чупиков, он и получил в Москве 16 июня 1944 г. первый Ла-7.

Первый бой на новой технике летчики полка провели 24 июня 1944 г. В схватке над Барановичами с десятью Fw-190 гвардейцы сбили без потерь со своей стороны два самолета противника. Победу

одержали Андрей Яковлевич Баклан и Владимир Петров. Вполне возможно, что это были вообще первые победы, одержанные на Ла-7. Очередной воздушной бой произошел 7 июля 1944 г. также в районе Барановичей. Две пары Ла-7 в ходе полета на «свободную охоту» перехватили два Вф 109, в завязавшейся схватке летчик Ильич Александрюк сбил один мессершмитт. 22 сентября И.Н. Кожедуб в паре с Шариковым вылетел на прикрытие речной переправы между населенными пунктами Рамейки и Даксти. На удалении 10-15 км от переправы советские летчики обнаружили шедшие на высоте 3000 м две группы, четверку и

восьмерку, Fw-190. Кожедуб стремительно атаковал крайнюю левую пару фокке-вульфов и открыл огонь с дистанции 150 м. Немецкий самолет успел сбросить бомбы, после чего перешел в беспорядочное падение и столкнулся с землей в 15 километрах от деревни Стрельцы. Остальные фокке-вульфы моментально освободились от бомбовой нагрузки и повернули назад. В одном из последующих боевых вылетов на прикрытие переправы Кожедуб обнаружил шестерку Fw-190 на высоте 1500 м. На этот раз атаке подвергся ведущий группы немецких истребителей-бомбардировщиков. Короткая очередь с дистанции 150 м, выпущенная из пушек Лавочкина, поставила точку в боевой карьере пилота люфтваффе. Фокке-вульф упал в 8 км от переправы. На обратном пути самолеты Кожедуба и его ведомого попали под обстрел зениток, Ла-7 ведомого получил повреждения. На следующий день, 23 сентября, четверка Ла-7 под командованием А. Баклана провела воздушный бой в районе Валмиеры; Савин, Александрюк и Васко сбили по одному фокке-вульфу, Баклан повредил один немецкий самолет, который волооча за собой шлейф дыма скрылся в направлении Риги. В октябре все истребители 176-го полка были оснащены фотокинопулеметами.

Штурман полка А.С. Куманичкин 9 февраля 1945 г. в паре со своим ведомым С.М. Крамаренко вылетел на свободную охоту. В районе Сукачева летчики засекли скопление автотранспорта, причем зенитное прикрытие отсутствовало. Пара



Пропагандист из штаба полка лейтенант М. Кушнарев проводит беседу с техниками самолета Ла-7. На заднем плане - истребитель Ла-7 из 523-го ИАП командира 303-й истребительной авиационной дивизии генерал-майора Захарова. Обратите внимание на вертикальную идентификационную полосу белого цвета на руле направления.

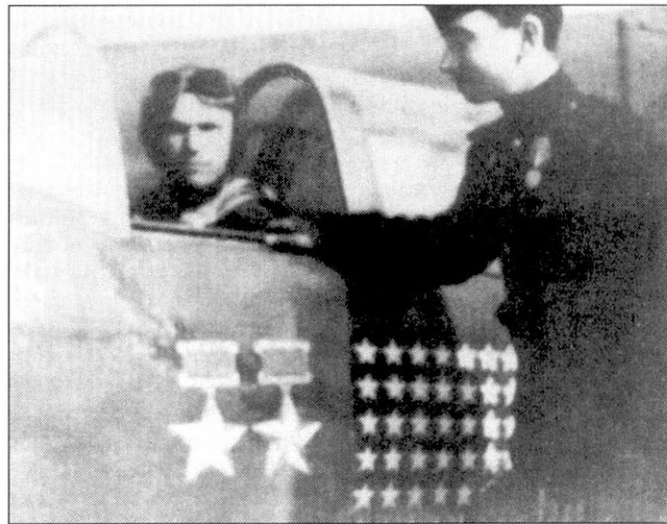


Командир 176-го ГИАП полковник П.Е. Чупиков (слева) и заместитель командира полка капитан И.Н. Кожедуб (справа).

Лавочкина два раза безнаказанно проштурмовала наземную технику. Летчики увлеклись атаками наземных войск и не заметили вышедшей в лобовую атаку пары Fw-190. Выпущенный фокке-вульфом снаряд пробил крыло Ла-7 штурмана, истребитель стал плохо реагировать на отклонения ручки. В это время в шлемофоне Куманичкина раздался голос ведомого: «Командир, пара фоккеров сзади». Ситуация резко усложнилась. Куманичкин отдал команду: «Уходим в облака». Топливо было на исходе, а до своего аэродрома оставалось лететь еще 100 км. Куманичкин с трудом управлял поврежденным истребителем, поддерживая скорость порядка 300 км/ч, Крамаренко прикрывал командира от возможных атак противника. Оба самолета благополучно добрались до базы. После посадки летчики с изумлением увидели, что отстрелена примерно треть одной из лопастей воздушного винта, а в другой лопасти имеется пробоина диаметром 6 см. Механики сумели заменить винт и мотор на поврежденном самолете всего за одну ночь. Утром Ла-7 штурмана полка был готов к полетам.

Вскоре после памятного боя Куманичкин и Крамаренко провели воздушный бой с двумя Vf 109 над Одрой. Поединок длился десять минут, прежде чем Куманичкин сумел поймать в прицел ведущего *rotte*. Очередь из двух пушек буквально растерзала мессершмитт, самолет развалился в воздухе. Второй Vf 109 немедленно ретировался с места боя.

В воздушном бою 12 февраля 1945 г. принял участие Иван Кожедуб. Он вылетел на свободную охоту в паре с Виктором Громаковским, с минимальным интервалом за ними взлетели Александр Куманичкин и Сергей Крамаренко, Орлов и Стеценко. Все три пары истребителей поддерживали взаимный радиообмен. В это время над линией фронта вывалилось из облаков до тридцати Fw-190. Фокке-вульфы начали выстраиваться в боевой порядок, готовясь нанести удар по советским войскам. Кожедуб принял решение атаковать противника. Он снизился до самой земли и вышел в атаку на ведущего вражеской группы снизу сзади. Выпущенные с дистанции 100 метров пушечные очереди прошли брюхо фоккера. Один есть! Выход из атаки вверх, переворот и пикирование на очередной самолет противника. Под надежной защитой Громаковского, страховавшего «хвост» командира, Кожедуб сбил еще один Fw-190. Немецким летчикам после потери двух самолетов стало не до атаки наземных войск и они стали перестраивать боевой порядок. Между тем, пара Кожедуба тоже занимала положение для следующей атаки. В это время к месту боя подошли остальные охотники 176-го полка. Куманичкин сходу сбил ведущего девятки Fw-190. Атака Ла-7 оказалась стремительной. Все советские истребители тесно взаимодействовали друг с другом, пилоты фокке-вульфов не выдержали натиска и стали выходить из боя. Кожедуб сбил одного выходящего из боя фоккера. Шестерка Лавочкиных в скоротечной схватке уничтожила восемь



Лучший ас союзников Иван Кожедуб в кабине своего Ла-7 с бортовым номером «27», снимок сделан весной 1945 г.

самолетов противника: по одному сбили Куманичкин, Стеценко и Орлов, два - Громаковский и три записал на свой счет Кожедуб. В боях погиб Орлов.

Куманичкин в паре с командиром полка Чупиковым 14 февраля встретились в воздухе с необычным самолетом. Гвардейцы попытались атаковать противника, но немецкий самолет неожиданно быстро оторвался от преследователей. После проявки пленки фотокинопулемета стало ясно, что летчики 176-го ГИАП повстречались с новейшим реактивным истребителем Me-262. Это была первая встреча пилотов 176-го ГИАП с реактивной техникой люфтваффе, первая, но не последняя.

Один из самых памятных боев Кожедуб провел 19 февраля 1945 г. (иногда указывается дата 24 февраля). В этот день он вылетел на свободную охоту в паре с Дмитрием Титаренко. На траверсе Одера летчики заметили самолет, быстро приближавшийся со стороны Франкфурта-на-Одере. Самолет шел вдоль русла реки на высоте 3500 м со скоростью, гораздо большей, чем могли развить Ла-7. Это был Me-262. Кожедуб мгновенно принял решение. Летчик Me-262 понадеялся на скоростные качества своей машины и не контролировал воздушное пространство в задней полусфере и внизу. Кожедуб атаковал снизу на встречно-пересекающемся курсе, надеясь поразить реактивный самолет в брюхо. Однако раньше Кожедуба огонь открыл Титаренко. К немалому удивлению Кожедуба преждевременная стрельба ведомого пошла на пользу. Немец развернулся влево, навстречу Кожедубу, последнему оставалось лишь поймать мессершмитт в прицел и нажать на гашетку. Me-262 превратился в огненный шар. В кабине Me 262 находился унтер-офицер Курт-Ланге из 1./KG(J)-54.

18 марта 1945 г. южнее Морины Кожедуб и его ведомый провели воздушный бой с немецкими истребителями, атаковавшими американский бомбардировщик. Кожедуб расстрелял Fw-190 с дистанции 80 м. Фокке-Вульф рухнул на землю в 8-10 км к северу от Кюстрина. Второй самолет ас сбил в лобовой атаке, вражеский истребитель упал в 6 км северо-западнее Кюстрина.

22 марта 1945 г. Кожедуб с ведомым выполняли очередной вылет на свободную охоту. Над Зееловскими высотами они перехватили две группы Fw-190 шедших на высотах 3000 и 1000 м соответственно, в общей сложности в двух группах насчитывалось тридцать самолетов. Охотники зашли со стороны солнца и спикировали на замыкающую четверку верхней группы. Командир и его ведомый сбили по одному фокке-вульфу. Но на этом атака не закончилась. Кожедуб продолжал пикировать, его целью теперь стали самолеты нижней группы. С расстояния 180 м ас открыл огонь и сбил еще один фокке-вульф.

В районе Кюстрина отличалась 16 апреля 1945 г. пара Куманичкин - Крамаренко. Охотники атаковали четверку Fw-190. Прежде чем Куманичкин открыл огонь, Крамаренко заметил



Снимок на память - И.Н. Кожедуб с боевыми товарищами на фоне своего самолета, весна 1945 г.

еще одну четверку фокке-вульфов, причем эти самолеты находились в более уязвимом положении. Крамаренко атаковал вторую четверку и всадил с 80 м очередь прямо в мотор фокке-вульфа ведущего *rotte*. Немецкий истребитель перевернулся через крыло, перешел в пикирование и столкнулся с землей.

Вечером 17 апреля 1945 г. Кожедуб и Титоренко выполняли четвертый за день боевой вылет в район Берлина. Сразу же после пересечения севернее Берлина линии фронта охотники обнаружили большую группу Fw-190 с подвешенными бомбами. Кожедуб начал набирать высоту для атаки и доложил на командный пункт об установлении контакта с группой из сорока фокке-вульфов с подвешенными бомбами.

Немецкие летчики ясно видели, как пара советских истребителей ушла в облака и не предполагали, что они появятся вновь. Тем не менее, охотники появились. Сзади сверху Кожедуб в первой атаке сбил ведущего замыкающей группу четверки фоккеров. Охотники стремились создать у противника впечатление от наличия в воздухе значительного количества советских истребителей. Кожедуб бросил свой Ла-7 прямо в гущу самолетов противника, доворачивая Лавочкин влево и вправо, ас вел короткими очередями огонь из пушек. Немцы поддались на уловку - фокке-вульфы стали освобождать от бомб, мешающих вести воздушный бой. Однако, пилоты люфтваффе скоро установили наличие в воздухе всего лишь двух Ла-7 и, пользуясь численным преимуществом, взяли гвардейцев в оборот. Одному Fw-190 удалось зайти в хвост истребителю Кожедуба, однако Титаренко открыл огонь раньше немецкого летчика - фокке-вульф взорвался в воздухе. К этому время подо-

спела помощь - группа Ла-7 из 176-го полка, Титаренко и Кожедуб смогли выйти из боя на последних остатках топлива. На обратном пути Кожедуб увидел одиночный Fw-190, пытавшийся все-таки сбросить бомбы на советские войска. Ас спикировал и сбил вражеский самолет. Это был последний, 62-й, сбитый лучшим летчиком-истребителем союзников немецкий самолет.

В общий счет Кожедуба не включены, по меньшей мере, два самолета - американские истребители P-51D «Мустанг». В одном из боев в апреле Кожедуб огнем пушек пытался отогнать немецкие истребители от американской «Летающей Крепости». Истребители эскорта ВВС США ошибочно поняли намерения пилота Ла-7 и открыли заградительный огонь с большой дистанции. Кожедуб, видимо, также принял «Мустанги» за мессеров, ушел из-под огня переворотом и, в свою очередь, атаковал «противника». Один «Мустанг» он повредил (самолет, дымя, вышел из боя и, немного пролетев, упал, летчик выпрыгнул с парашютом), второй P-51D взорвался в воздухе. Только после результативной атаки Кожедуб заметил белые звезды ВВС США а крыльях и фюзеляжах сбитых им самолетов. После приземления командир полка полковник Чуников посоветовал Кожедубу помалкивать об инциденте и отдал ему проявленную пленку фотокинопулемета. О существовании пленки с кадрами горящих «Мустангов» стало известно только после смерти легендарного летчика.

30 апреля 1945 г. Куманичкин и Крамаренко взлетели с аэродрома Шёнифельд на перехват группы Fw-190. Вскоре после взлета охотники вышли на группу из 16 фокке-вульфов с подвешенными бомбами. Как только немцы заметили пару Ла-7, восемь Fw-190 сбросили бомбы, но остальные продолжали полет курсом на наступающие советские войска. Восьмерка Fw-190, превратившаяся из бомбардировщиков в истребители, попытались навязать охотникам воздушный бой. Куманичкин попал в трудное положение, но ему на помощь пришел ведомый и сорвал атаку. Ведущий же прорвался к восьмерке, бомбы не сбросившей, и сбил один самолет. Фокке-вульф упал в западном предместье Берлина. Это была 36-я и последняя победа А.С. Куманичкина.

63-й ГИАП

Войсковые испытания истребители Ла-7 проходили в 63-ем ГИАП 3-й гвардейской истребительной авиационной дивизии 1-го гвардейского истребительного авиационного корпуса..

63-й Гвардейский Виленский истребительный авиационный полк прибыл на аэродром под Тулой для получения Ла-7 26



Уникальный снимок шестерки Ла-7 из 176-го ГИАП 16-й воздушной армии в полете сделал фотокорреспондент Александр Дмитриев с места воздушного стрелка штурмовика Ил-2. Снимок сделан во время берлинской операции в один из дней между 10 и 20 апреля 1945 г.



Летчики: капитан Ф.Ф. Прокопенко (15 побед), капитан В.И. Гариин (14 личных сбитых и один - в группе) из 3-го ГИАП и майор А.Г. Воронко (20 побед) из 63-го ГИАП, лето 1944 г.

июля 1944 г., а 20 августа полк уже вновь был на фронте. Полк базировался в Литве на аэродромах Шауляй и Пуракай.

С 22 августа по середину октября 1944 г. летчики полка одержали 55 подтвержденных побед, собственные потери - четыре Ла-7 и три летчика. За этот период летчики полка совершили 116 групповых боевых вылетов: 55 - на эскортирование бомбардировщиков и прикрытие наземных войск; 22 полета на разведку; 20 на прикрытие действий штурмовиков и 14 полетов на воздушный бой. Летчики 63-го ГИАП провели 47 воздушных боев, главным образом с Fw-190 (94% от всех боев). В схватках, как правило, принимали участие 8-10 самолетов. Полк записал на свой боевой счет 52 сбитых фокке-фульфы и всего три Bf 109. На фоккерах часто летали бывшие пилоты бомбардировщиков, понятно, что они не могли драться на равных с умудренными боевым опытом ветеранами гвардейского истребительного авиаполка. Ниже приведены краткие описания воздушных боев, проведенных пилотами 63-го ГИАП с 22 августа по середину октября 1944 г.

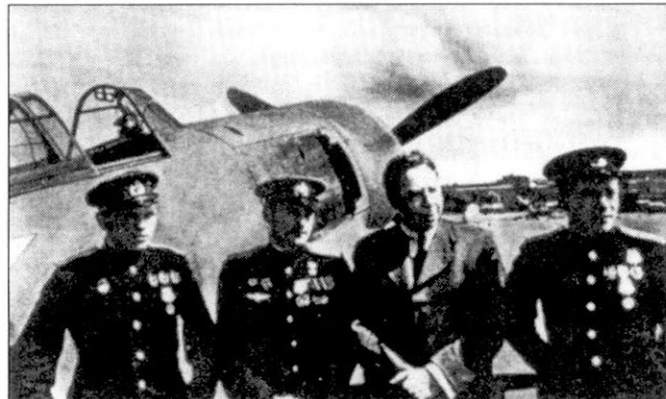
Восьмерка Ла-7, ведомая майором А.В. Пашкевичем, 15 сентября выполняла боевое задание на прикрытие наземных войск. В район патрулирования восьмерки вышла группа из 24 грузовых бомб Fw-190. Пашкевич отдал приказ атаковать как только заметил противника. Лавочкины наносили удар с пикирования. С первой атаки сбить самолеты противника не удалось, но во втором заходе успеха добились Пашкевич, Скрипник, Титов и Азин. Истребители 63-го полка потерь не имели.

Очередной воздушный бой состоялся 19 сентября, в нем вновь отличились летчики майора Пашкевича, сбив не менее 11 самолетов противника. Сам Пашкевич пополнил свой боевой счет четырьмя сбитыми.

25 сентября шесть самолетов, ведомых майором Воронковым, вступили в бой с 12 Fw-190. Совесткие летчики сбили семь фокке-вульфов, потеряв один Ла-7.

10 октября наземная станция наведения навела четверку старшего лейтенанта В.А. Мордвиненко на группу из восьми Fw-190. С первой атаки Мордвиненко сбил фокке-вульф из ведущего звена, а лейтенант Седошкин - Fw-190 из второго schwarm. Уцелевшие немецкие самолеты поспешили уйти за линию фронта. Четверка Мордвиненко продолжила патрулирование в районе только что завершившегося воздушного боя. Лейтенант Скрипник заметил семерку Fw-190, штурмовавших наземные цели. В скоротечной схватке гвардейцы сбили еще три фокке-вульфа; победы одержали Скрипник, Светной и Токарев.

29 октября четверка Мордвиненко прикрывала наземные войска в районе Вайноде-Прикуле, Латвия, и подверглась атаке с высоты 2500 м четверки Fw-190. Мордвиненко уклонился от пикирующего немецкого истребителя и сам сел ему на хвост. Из пикирования фокке-вульф уже не вышел. Четверка совет-



Конструктор истребителя С.А. Лавочкин позирует на фоне Ла-7 вместе с боевыми летчиками: подполковником В.Ф. Голубевым (крайний справа) и майором Д. Татаренко (слева от Лавочкина), фамилия крайнего слева пилота не установлена. Снимок сделан 25 сентября 1944 г.

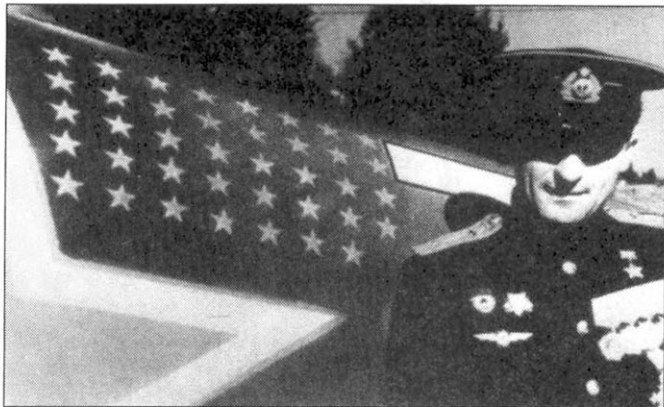
ких истребителей успела набрать высоту 2000 м и атаковала еще одно подошедшее звено Fw-190. В завязавшейся схватке ведомый Мордвиненко старший лейтенант Седошкин сбил один истребитель противника. В это время немцы подверглись атаке еще одной пары Ла-7, которая сверху страховала четверку Мордвиненко. Используя преимущество в скорости и высоте, Ла-7 на пикировании сбили один фокке-вульф, но уцелевшие навалились на Мордвиненко. Седошкин, прикрывая командира, сбил еще один фоккер, но Ла-7 ведущего все-таки достали очереди, выпущенные пушками Fw-190. Самолет потерял управление и упал в окрестностях населенного пункта Задире, Мордвиненко погиб. Исход схватки - пять сбитых Fw-190 ценой потери одного Ла-7.

Без сомнения, выбор 63-го ГИАП для проведения войсковых испытаний истребителя Ла-7 был не случайным. В полку служили такие асы, как А.М. Числов (21 победа), А.Г. Воронко (20 побед), А.В. Пашкевич (20 побед), И.М. Березуцкий (18 побед). В этом же полку воевал и легендарный Алексей Маресьев (11 побед) - летчик без ног.

32-й ГИАП

Еще одним полком 3-й гвардейской истребительной авиационной дивизии, перевооруженным на Ла-7, стал 32-й ГИАП. Полк покрыл себя славой в небе Сталинграда, в нем служили опытные летчики-истребители. 12 августа 1944 г. в Тулу для переучивания на Ла-7 прибыла 1-я эскадрилья майора Владимира Орехова; 8 сентября эскадрилья прибыла на фронт. Остальные две эскадрильи 32-го ГИАП получали Ла-7 и переучивались на них под руководством пилотов 1-й эскадрильи непосредственно на полевых аэродромах. Процесс переподготовки не был особенно сложным, так как полк ранее летал на Ла-5ФН. Ла-7 по технике пилотирования несколько отличался от своего предшественника лишь на режимах взлета и посадки.

Первый бой на новых истребителях летчики полка провели 15 сентября, первый блин, однако, вышел комом. Вечером перед парой Орехова была поставлена задача прикрывать наземные войска в районе Бауски, Латвия. В этом же районе действовали и две восьмерки Ла-5ФН из 137-го ГИАП. Сразу после взлета Орехов и его ведомый лейтенант П.И. Павлов набрали высоту 4000 м. Вскоре они заметили два Fw-190 и атаковали их. Орехов сбил одного фоккера первой очередью, второй фокке-вульф стал жертвой Павлова. Увлечшись атакой, пилоты Ла-7 не заметили присутствия других Fw-190 и попали под удар. Орехов успел уклониться от атаки, а Павлов замешкался, попав в результате под огонь пары Fw-190. Самолет загорелся, но летчик сумел благополучно выпрыгнуть с парашютом. Павлов приземлился на территории, занятой советскими войсками и вскоре добрался до аэродрома живым и невредимым. Первый боевой вылет, тем не менее, все-таки можно было считать



Подполковник В.Ф. Голубев на фоне своего истребителя с бортовым номером «33».

успешным: сбито два Fw-190, но потерял один Ла-7, Павлов получил сильные ожоги лица и обеих ног, после чего долго пролежал в госпиталях. Результат, конечно, вполне мог быть и более выразительным.

4-й ГИАП авиации Краснознаменного Балтийского флота

Одним из немногих полков морской авиации, получивших Ла-7, был 4-й ГИАП ВВС КБФ, которым командовал В. Ф. Голубев. Полк получил 20 истребителей 25 сентября 1944 г. в присутствии самого С.А. Лавочкина. До конца войны летчики полка смогли провести всего несколько воздушных боев, поскольку они летали в основном на эскортирование транспортных самолетов и прикрытие морских конвоев с воздуха. В начале 1945 г. летчики полка действовали над Восточной Пруссией в районе Кенигсберга и Пиллау, а так же летали над Лиепайей. Истребители прикрывали бомбардировщики, наносившие удары по фортификационным сооружениям немецкой обороны. До конца войны пилоты 4-го ГИАП одержали три победы, собственных потерь не было, но Ла-7 часто получали повреждения от огня зенитной артиллерии противника.



Капитан П.Я. Головачев в кабине Ла-7 с бортовым номером «23», Литва, зима 1944-45 г.г.

9-й ГИАП

В конце мая 1944 г. было принято решение перевооружить один из лучших полков ВВС Красной Армии, 9-й гвардейский, сданный имевшиеся на вооружении американские истребители Белл Р-39 «Аэрокобра» и отбыл в Москву для получения новой техники. Командир полка А.А. Морозов объявил личному составу, что их часть получит новейшие Ла-7. В течение июня летчики прослушали курс теоретической подготовки, а начиная с 3 июля приступили к полетам на Ла-5УТИ. Так как «Кобра» радикальным образом отличалась от истребителей конструкции Лавочкина, летчикам пришлось начинать с азов - с рулежки. Опытные пилоты быстро осваивали новую технику, но до завершения переподготовки на самолеты Лавочкина полк лишился командира. Подполковник Морозов утонул 18 июля при купании в реке. Руководить тренировочным процессом стал заместитель командира полка А. Ковачевич. Ковачевич не долго командовал полком, маршал Хрюкин назначил командиром 9-го ГИАП В.Д. Лавриненкова, его заместителями стали Алелюхин и Плотников. После завершения переучивания на Ла-5УТИ, летчикам предоставили возможность самим выбрать приглянувшиеся Ла-7 непосредственно на заводе-изготовителе.

Командир полка Лавриненков остановился на истребителе с бортовым номером «17», все самолеты на которых он летал имели именно такой бортовой номер; номер совпадал с датой рождения Лавриненкова - счастливое число! Алелюхин получил персональный подарок рабочих завода № 41 - Ла-7 с бортовым номером «14». Самолет с номером «24» достался Амет Хан Султану, истребитель с бортовым номером «23» взял себе Головачев.

В конце октября 9-й ГИАП был переброшен на фронт, в Литву. Из-за плохой погоды на маршруте перелета пришлось садиться в Смоленске. На посадки два Ла-7 угодили колесами в не засыпанные воронки от бомб. Два дня ушло на ремонт самолетов.

На фронте 9-й ГИАП вновь появился фактически в ноябре 1944 г. Полк вошел в состав 303-й истребительной авиадивизии генерал-майора Г.Н. Захарова. В состав этой дивизии также входили французский полк «Нормандия-Неман», 18-й ГИАП, 139-й ГИАП и 523-й ИАП. Дивизия приняла участия в заключительных боях Великой Отечественной войны над Восточной Пруссией. Погода в Литве стояла отвратительная - дожди и туманы затрудняли работу авиации настолько, что летчики 9-го ГИАП за два месяца не сделали ни одного боевого вылета. Полк базировался на расположенном в окрестностях Каунаса аэродроме Ружкиски. Полеты возобновились лишь в конце декабря, погода позволила асам достойно завершить войну.

30 декабря капитан П.Е. Головачев и его ведомый Черник перехватили над Траебургом разведчик Ju-88 на высоте 9000 м. После серии неудачных атак и полного израсходования боекомплекта Головачев принял решение таранить самолет противника. Он занял позицию, так чтобы причинить максимум



Ведомый Головачева лейтенант Черник сфотографирован на фоне своего истребителя Ла-7 с бортовым номером «24», Литва, 1945 г.



Командир 9-го ГИАП дважды Герой Советского Союза майор Владимир Лавриненков на фоне своего Ла-7 с бортовым номером «17». Обратите внимание на букву «Л», изображенную на лопасти воздушного винта, все лопасти были промаркированы подобным образом.

повреждений юнкерсу и, по возможности, сохранить свой истребитель. Летчик все рассчитал правильно: в результате таранного удара Ju-88 потерял управление и перешел в неконтролируемое пикирование, в то же время Головачев сумел сесть на вынужденную. Ла-7 получил незначительные повреждения.

Летчики 9-го ГИАП быстро сошлись с французами из «Нормандии-Неман», летавшими на Як-3. Летчики не раз обсуждали возможности своих боевых машин, причем каждый нахваливал тип истребителя, на котором летал. Гвардейцы делали упор на хорошие высотные качества Ла-7 и прочную конструкцию, французы расписывали маневренность Як-3. Однажды командир «Нормандии» Луи Дельфино предложил Лавриненкову провести воздушный бой, ведя друг по другу «огонь» из фотокинопулеметов. Поединок, однако не состоялся - 13 января 1945 г. 3-й Белорусский фронт перешел в наступление, и летчикам стало не до соревнований.

Эскадрильи 9-го ГИАП прикрывали с воздуха наступающий севернее Гумбинена Тацинский танковый корпус. Группа Тюленева, выполняя задачу на прикрытие наземных войск, вступила в бой с 40 бомбардировщиками Ju-87 и сбила четыре самолета противника. 18 января ведомая Амет Хан Султаном шестерка Ла-7 перехватила двадцать Fw-190, шедших на высоте 1500 м. Командир сбил фокке-вульф первой очередью. Через мгновение к земле пошли еще два фоккера, сбитых пушечным огнем истребителей капитана Павла Головачева и младшего лейтенанта Ивана Махлакова. В этот же день пять Ла-7 под командованием капитана Головачева вступили в бой с 15 Fw-190. Результат - еще три победы (два фоккера сбил Головачев, один - его ведомый Черник), занесенных на боевой счет полка. В этот день летчики 9-го ГИАП сбили 23 самолета люфтваффе - они одержали две трети занесенных 18 января на счет 303-й дивизии побед. По этому поводу на аэродроме Виттенбург, где тогда базировался полк устроили торжественный ужин.

В феврале полк перелетел на новую базу, где уже сидела «Нормандия-Неман». Это был стационарный аэродром люфт-



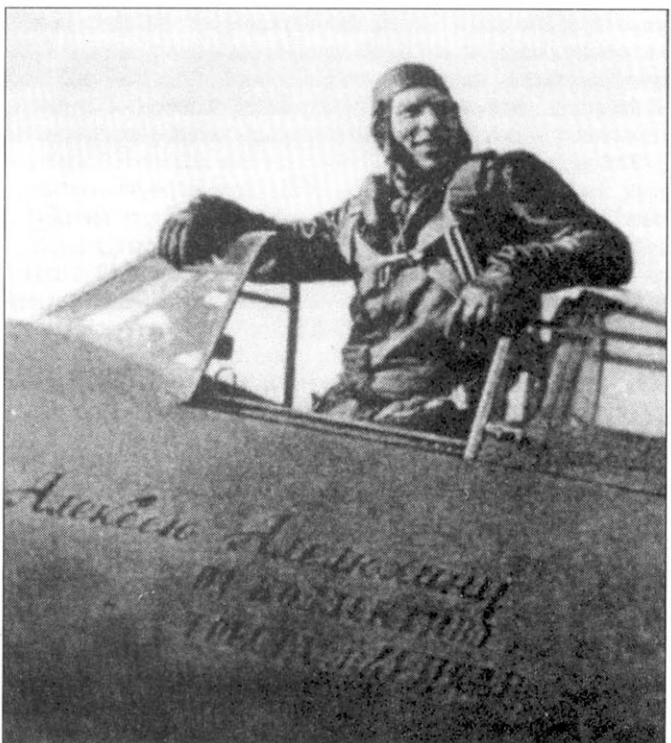
Командир полка В.Д. Лавриненков поздравляет майора Королева с очередным сбитым самолетом противника. Справа от Лавриненкова - Амет Хан Султан, И.Г. Борисов, П.Я. Головачев.

ваффе, имевший бетонную полосу, с него можно было действовать, не опасаясь распутицы.

16 февраля 1945 г. заместитель командира эскадрильи старший лейтенант Николай Киреев привел на аэродром свой самолет, находясь в почти бессознательном состоянии. Истребитель получил прямое попадание снаряда 88-мм зенитной пушки, снаряд разорвался непосредственно в кабине Ла-7. Летчик после посадки не смог даже открыть фонарь кабины, когда это сделали его боевые товарищи, они увидели, что весь пол кабины залит кровью. Вскоре попадание 88-мм снаряда в кабину получил Як-3 из «Нормандии-Неман», летчик Ривершон чудом остался в живых и сумел дотянуть до аэродрома. В середине февраля 9-й ГИАП потерял от зенитного огня противника два самолета, летчики Иван Ковалев и Анатолий Плотников (ведомый Лавриненкова) погибли. 26 февраля 1945 г. 9-й ГИАП перебазировался в Фридланд.

За два месяца летчики полка совершили 385 боевых вылетов, потеряв два самолета и двух летчиков, сбитых зенитками; потерь от воздушного противника полк не имел.

В марте в преддверии близкого конца войны в полку упала летная дисциплина, свидетельством чего стала потеря самолета Михаила Хвостова. Шестерка Ла-7 под командованием ка-



Майор А.Алексюхин садится в кабину своего Ла-7 с бортовым номером «14» и персональной надписью: «Алексею Алексюхину от коллектива треста № 41 НКАП».



Алелюхин с матерью на фоне своего Ла-7.

питана Бориса Масленикова была атакована четверкой Fw-190. Хвостов не сумел уклониться от атаки и был сбит, ему удалось выпрыгнуть с парашютом и вскоре он вернулся в полк.

В начале апреля полк вновь перебазировался, на этот раз на расположенный вблизи балтийского побережья аэродром Хейлигенбейл. Отсюда летчики полка выполняли полеты на перехват судов, осуществлявших эвакуацию немцев с Курляндского полуострова.

12 апреля 1945 г. началась операция по взятию Пиллау - последнее сражение, в котором приняли участие летчики 303-й истребительной авиационной дивизии, в числе которых были и пилоты 9-го ГИАП. Над Пиллау боевой счет полка пополнился пятью победами; по одному Fw-190 сбили Алелюхин, Тарасов, Малков, Аристархов и Пухов. Один летчик полка погиб в воздушном бою с Bf 109.

9-й ГИАП вновь сменил аэродром базирования - полк перебросили на Берлинское направление, в Реппен, предместье Франкфурта-на-Одере. Первый боевой вылет с новой базы стал необычным даже для видавших виды летчиков 9-го ГИАП, несколько сбитых ими летчиков люфтваффе приземлились прямо на аэродром.

Решительное наступление советских войск на Берлин началось в апреле. Быстрое продвижение Красной Армии вновь заставило 9-й ГИАП сменить место базирования, полк 24 апреля перелетел в Фюрстенвальде, 25 апреля - в Берлин-Шонефельд



Майор Амет Хан Султан (справа) и капитан И.Г. Борисов на фоне Ла-7 Амет Хан Султана с бортовым номером «24».

(две эскадрильи) и Берлин-Темпельгоф (одна эскадрилья). С этих аэродромов летчики полка выполнили свои последние боевые вылеты во второй мировой войне.

25 апреля Лавриненко поднял в воздух эскадрилью Амет Хан Султана. Перед эскадрилей стояла задача патрулировать над аэропортом Шонефельд. Видимость была ограничена облачностью с нижней кромкой на высоте 2000 м и густым дымом от разрывов снарядов и многочисленных пожаров. Тем не менее, пилоты Ла-7 сумели обнаружить группу Fw-190, шедшую под прикрытием Bf 109. Короткой очередью Амет Хан султан сбил мессершмитт. Немецкий летчик (позже выяснилось, что он был награжден Железным крестом) выпрыгнул с парашютом.

16-й ГИАП

Первые новые Ла-7, предназначенные для 16-го ГИАП, командир 9-й гвардейской истребительной авиадивизии А.И. Покрышкин и его боевые товарищи Г.А. Речкалов, А.В. Федоров и А.И. Труд получили на московском авиационном заводе № 381 21 октября 1944 г. Самолеты были построены на средства земляков Покрышкина; на бортах фюзеляжей красовались надписи: «Александру Покрышкину от рабочих Новосибирска».

Ранним утром 1 ноября 1944 г. летчики 16-го ГИАП приступили к полетам на Ла-7. Полк базировался тогда на аэродроме Езове, расположенном в 25 км от польского города Сталева Воля. Полетами руководил командир полка майор Речкалов. В полку хорошо отнеслись к новому истребителю (ранее полк был вооружен американскими «Аэрокобрами»). Четвертым на старт вырулили один из лучших асов 160-го ГИАП капитан Клубов. Клубов взлетел, набрал высоту в две-три сотни метров и стал выполнять фигуры высшего пилотажа. Летчики и техники с земли наблюдали за отточенным пилотированием самолета на грани возможного, Клубов заслуженно считался мастером воздушного боя, но он являлся также и великолепным летчиком, обладающим особым чутьем полета. Завершила пилотаж нисходящая спираль, после чего самолет зашел на посадку. Истребитель уже коснулся колесами шасси грунтовой полосы, когда сильный боковой порыв ветра снес самолет с полосы. Ла-7 перевернулся. Летчик умер на руках у друзей, вытащивших его из смятой кабины.

Что произошло с остальными Ла-7, переданными в покрышкинский полк, неизвестно. Возможно Ла-7 остались в полку и даже принимали участие в боевых вылетах. Произошедшая с Клубовым трагедия фатальным образом сказалась на планах перевооружения полка истребителями Лавочкина. Войну летчики 16-го ГИАП завершили на «Аэрокобрах».

5-й ГИАП

Одним из самых результативных полков, получивших истребители Ла-7, стал 5-й ГИАП. Наряду с Ла-7 до конца войны в полку продолжали эксплуатироваться Ла-5ФН. В 5-м ГИАП воевал известный советский ас Виталий Иванович Попков. День 17 апреля 1945 г. вполне мог оказаться последним в жизни Виталия Ивановича. В окрестностях Берлина Попков столкнулся в воздухе с немецким самолетом. Летчик сумел выпрыгнуть с парашютом и приземлился в расположении артиллерийской батареи Красной Армии. В.И. Попков сбил за время войны 40 самолетов противника.

2-й ГИАП

В конце 1944 г. 2-й Оршанский ГИАП 322-й истребительной авиационной дивизии 2-го истребительного авиационного корпуса после тяжелых потерь, понесенных в боях над Восточной Пруссией, был отведен в тыл на отдых и пополнение. Полк перебазировался на аэродром Олещице, расположенный в 70 км северо-западнее Львова. Здесь полк пополнился новыми самолетами, в том числе Ла-7, и молодыми летчиками. Двенадцать новеньких Ла-7, полученных полком, имели на фюзе-



После длительного периода боев и базирования на полевых аэродромах под открытым небом, Ла-7 Амет Хан Султана наконец-то обрел крышу над «головой» - в ангаре берлинского аэродрома Темпельхоф, май 1945 г.

ляжах надписи «Монгольский арат», летчики 2-го ГИАП уже получали в подарок от трудящихся Монголии Ла-5ФН с аналогичными надписями на бортах. Самолеты передали во 2-ю эскадрилью, которой командовал капитан И.Т. Кошелев. Заместителем Кошелева был старший лейтенант Н.Г. Марина, звеньями командовали старшие лейтенанты М.Е. Рябцев и Г.И. Бессолицин. «Монгольских аратов» также получили лейтенанты Уткин и Баранов, младшие лейтенанты Пилипович, Лиховидов, Лиляк, Хмарский, Харитонов, Подвойский. Командиру полка майору А.П. Соболеву был вручен подарок от земляков-золотодобытчиков - истребитель Ла-7 с надписью «Шилкинский старатель». Все прибывшие в полк новобранцы прошли курс переучивания на Ла-7, среди новичков оказались и летчики, успевшие повоевать на Ла-5. Переучивание ветеранов полка на Ла-7 сопровождалось рядом поломок опор шасси при резком торможении на рулении. Помимо переучивания на новые истребители личный состав отрабатывал тактику нанесения ударов по наземным целям. Полк достиг состояния боеготовности в конце декабря 1944 г.

В начале 1945 г. летчики полка прикрывали войска 1-го Украинского фронта, закрепившиеся на Сандомирском плацдарме. Перед передислокацией на фронтовой аэродром Смердыня (30 км от Сандомира) техники полка покрасили носы истребителей красной краской, а на фюзеляжах нарисовали гвардейские эмблемы. Подобная живопись предназначалась для того, чтобы не спутать Лавочкины со сходными по силуэту Fw-190.

Передислокацию на аэродром Смердыня в обстановке секретности завершили 11 января 1945 г. Механиков перевозили в фюзеляжах истребителей, по два человека в каждом. Можно представить какому риску подвергались и техники и летчики в практически лишенных возможности маневрировать истребителях в случае атаки самолетов противника. К счастью перелет завершился благополучно. Неприятности ожидали полк на земле: аэродром находился в пределах радиуса огня артиллерии противника. Несколько самолетов получили небольшие по-

вреждения от шрапнели.

Утром 12 января к боевому вылету были подготовлены все 26 истребителей 2-го ГИАП, но вылет пришлось отменить из-за погодных условий. Видимость улучшилась только к вечеру, позволив летчикам полка совершить первый боевой вылет на Ла-7. Небо гудело от краснозвездных Лавочкиных, Яков и «Аэрокобр», перед которыми была поставлена задача заблокировать аэродромы люфтваффе в районе Сандомира. Низкая облачность (высота нижней кромки облаков - 100-200 м) ограничила возможности действий авиации; немцы смогли оперативно перебросить самолеты на другие базы, выведя, таким образом, свою авиацию из-под удара.

Летчик эскадрильи «Монгольский арат» младший лейтенант Рябцев 16 января обнаружил на расположенном к северу от Кильце аэродроме Загнаньск порядка 60-70 самолетов противника. На штурмовку немедленно вылетела вся эскадрилья «Монгольский арат», Ла-7 с подвешенными бомбами прикрывали истребители 1-й эскадрильи капитана П.Я. Марченко. В



А.И. Покрышкин выступает на митинге в честь передачи эскадрильи истребителей Ла-7 фронтовым летчикам, 21 октября 1944 г.



Асы 2-го ГИАП 322-й истребительной авиационной дивизии капитан И.С. Скрыпник и младший лейтенант Н.Д. Никитин, весна 1945 г.

районе цели летчики 2-го ГИАП заметили в воздухе девять пикирующих бомбардировщиков Ju-87. Истребители 2-й эскадрильи спикировали и сбросили бомбы на стоянки самолетов с высоты 500-600 метров, а затем проштурмовали аэродром с бреющего полета; 1-я эскадрилья, тем временем, взяла в оборот девятку юнкерсов. По одному пикировщику сбили П.Я. Марченко, И.С. Скрыпник и В.И.Кардопольцев. На помощь юнкерсам подоспели Fw-190, три из которых сбили пилоты 1-й эскадрильи 2-го ГИАП. Все гвардейцы благополучно вернулись на базу.

18 января полк перелетел на аэродром Гожковице, только что захваченный советскими танкистами. Аэродром все еще подвергался атакам подразделений вермахта. Чтобы отразить натиск врага истребителям пришлось выступить в необычной роли стационарных наземных огневых точек. Механики подняли хвосты самолетов, так чтобы стволы орудий приняли горизонтальное положение и могли вести огонь по противнику. Совместными усилиями летчиков, танкистов и пехоты немецкие атаки были отбиты. На следующий день летчики полка одержали победу в воздухе, Скрыпник и Ожгин сбили по одному Ju-87, капитан Кошелев - один Fw-190.

20 апреля 2-й ГИАП перебазировался на территорию Германии, на аэродром Трашенберг (после войны эта территория отошла к Польше). Летчики летали, главным образом, на перехват бомбардировщиков Ju-87 и Ju-88. Обычно в боевой вылет выходило 8-12 самолетов, боевой порядок эшелонировался по высоте и в глубину. В преддверии воздушного боя истребители разгонялись до скорости 80-90% от максимальной. Тактические приемы строились с учетом решительного превосходства Ла-7 в скороподъемности над любым германским истребителем.

В начале февраля пятерка Ла-7 ведомая капитаном Н.Я. Зенковичем перехватила над Губеном восемь Fw-190. Первой же атакой гвардейцы сбили четыре фокке-вульфы. На 10 февраля было запланировано перебазирование полка на новый аэродром вслед за наступающими наземными войсками. Из-за дождя вылет не состоялся, между тем в Трашенберге скопилось более 100 самолетов. Командование 322-й истребительной авиационной дивизии, в состав которой входил полк, приняло решение строить временную взлетно-посадочную полосу, поскольку все летное поле аэродрома превратилось в одну гигантскую лужу. На постройку полосы ушло два дня, после чего истребители смогли перебазироваться в Любин.

13 февраля полк посетил командующий воздушной армией генерал С.А. Красовский. Как раз в момент визита командующего четверка Fw-190 нанесла удар по аэродрому Любин. Сразу же после штурмовки в догон уходящим немцам взлетел Ла-7, управляемый Г.В. Утиным. Утин сумел догнать врага и сбить один фоккер. Налет оказался чувствительным для 2-го ГИАП: один убитый и девять раненых их числа инженерно-технического персонала, шесть поврежденных самолетов. Красовский ограничился продолжительным словесным порицанием, выдер-



В кабине истребителя Ла-7 из эскадрильи «Монгольский арат» 2-го ГИАП младший лейтенант Г.А. Делих.

жанным в крайне резких выражениях. Через несколько дней после памятного налета фокке-вульфов Кошелев (58 боевых вылетов, три сбитых самолета противника) и Рябцев (23 боевых вылета, четыре сбитых) были награждены орденами Боевого Красного Знамени.

Авиация едва успевала за наземными войсками: в конце февраля 2-й ГИАП базировался уже в Зарау. Отсюда пилоты летали на штурмовку крепости Глогау и на прикрытие наземных войск в районе Губена. Типичным боевым вылетом для этого периода действий 2-го ГИАП можно считать произведенную 20 марта четверкой Ла-7 капитана Марченко штурмовку железнодорожной станции. За март летчики 2-го ГИАП уничтожили восемь паровозов, 44 вагона, 22 автомобиля, две казармы и четыре самолета на стоянках. Собственные потери составили четыре Ла-7, все пилоты сбитых самолетов спаслись.

11 марта Рябцев в паре с Хмарским сбил над аэродромом Спремберг один Bf 109. 18 марта Непряхин и Чапчелишвили сбили еще один Bf 109 над Коттбусом; в этот же день в бою с истребителями противника погиб младший лейтенант Беляев, а зенитным огнем был сбит Ла-7 летчика Д.Я. Подвойского.

В начале апреля полк на короткое время вывели из боев - на фронт прибыла делегация Монголии, члены которой хотели встретиться с летчиками эскадрильи «Монгольский арат». В преддверии визита все истребители полка тщательно отмыли от грязи и подновили окраску, но делегация так и не появилась. 14 апреля 1945 г. полк перелетел в Бенау, через два дня, 16 апреля, Красная армия нанесла мощный удар в направлении на Берлин. Перед 2-м ГИАП поставили задачу блокировать немецкий аэродром Вельзоф. В результате штурмового удара 18 Ла-7 два самолета противника были уничтожены на земле, несколько - получили повреждения, были разрушены ангары и выведена их строя взлетно-посадочная полоса. Разведка установила, что противник продолжает использовать аэродром после штурмовки. По Вельзофу был нанесен второй удар силами



Фото на память - летчики 2-го ГИАП на фоне истребителя Ла-7, аэродром Прага-Кбелы, май 1945 г.



Слева - направо: капитан М. Хабаров, подполковник Холодов (26 побед) и лейтенант А.В. Калмыков, все летчики - из 111-го ГИАП, весна 1945 г.

семи Ла-7 из эскадрильи «Монгольский арат». На подходе к цели пятерку капитана Кошелева встретили десять Fw-190. В завязавшемся воздушном бою по одной победе на свой счет записали Бессолицын, Уткин и Хмарский. На следующий день восьмерка Ла-7, которой опять командовал капитан Кошелев в ходе патрулирования над заданным районом перехватила 12 Fw-190. Используя преимущество в скорости и высоте, летчики 2-го ГИАП стремительно атаквали противника. Уткин и Бессолицын сбили по одному фокке-вульф. В апрельских боях полк потерял два самолета и одного летчика. В бою с Fw-190 был сбит А.И. Хмарский, летчику удалось спастись, но он получил сильные ожоги лица. Летчик И.А. Пилипович в воздушном бою был сбит и погиб. А это же время отмечены первые встречи летчиков полка с немецкими реактивными самолетами Me-262 и Me-163, в бой с советскими истребителями немцы не вступали.

21 апреля 322-я авиадивизия и 2-й ГИАП в ее составе перелетала на аэродром Йоксдорф, через несколько дней в расположенный всего в 50 км от Берлина Шлабендорф. О напряженности боевой работы летчиков полка в последние дни Великой Отечественной войны говорит тот факт, что каждый пилот совершал ежедневно по 5-6 боевых вылетов.

23 апреля звено капитана Скрыпника перехватила над южной окраиной Берлина два Fw-190, один из которых Скрыпник сбил в первой атаке. Через несколько минут гвардейцы обнаружили девятку фокке-вульфов, которые намеривались нанести удар по забитому техникой перекрестку автодорог. Арефьев и Шубин нанесли удар по замыкающему строй истребителей-бомбардировщиков люфтваффе звену. И ведущий, и ведомый сбили по одному фоккеру. Остальные Fw-190 в беспорядке сбросили бомбы и легли на обратный курс. Звено Скрыпника продолжало атаковать и добилося успеха. Всего в одном боевом вылете четверка Скрыпника сбила пять самолетов противника. В этот же день бой девяткой Fw-190 провела группа капитана Кошелева, немцы не досчитались одного самолета; 2-й ГИАП в этот день потерь не имел.

24 апреля при штурмовке опорного пункта противника самолет Лиховдова получил попадания снарядов зенитной артиллерии, пилот направил горящий Ла-7 на батарею противника.

26 апреля прямое попадание зенитного снаряда в двигатель при штурмовке цели на берлинской улице получил Ла-7 А.И. Майорова. Летчик так сумел посадить самолет на ограниченную по размерам площадку, что истребитель получил минимальные повреждения. Сам Майоров отделался травмой спины, но не стал показываться врачам и продолжал летать на боевые задания до конца войны.

28 апреля уже пять Ла-7 получили повреждения от зенитного огня. Накануне последних дней войны был исключительно высоким. На заключительной стадии Берлинской операции (с 16 по 30 апреля) летчики 2-го ГИАП совершили 401 боевой вылет на штурмовку наземных целей, уничтожили четыре тан-



Асы 111-го ГИАП, слева - направо: А.В. Калмыков, А.И. Юмкин, И.А. Зуб, Г.П. Коваль, П.А. Гнидо, С.Д. Горелов и В.Н. Чулков, весна 1945 г.

ка, 333 автомобиля, пять паровозов, разрушили 22 строения и поразили 358 солдат противника. За это время летчики выполнили также 528 чисто «истребительных» боевых вылета, провели 14 воздушных боев и сбили 17 вражеских самолетов. Кошелев, Бессолицын, Уткин и Шубин записали на свой счет по две победы, по одному самолету сбили Марченко, Скрипник, Рябцев, Захаров, Арефьев, Галич, Хмарский и Шеварев. Для летчиков 2-го ГИАП Берлинская операция завершилась 2 мая 1945 г.

С 4 мая полк, действуя с аэродрома Гроссенхейм, принял участие в Пражской операции. Летчики прикрывали с воздуха перегруппировку наземных войск между Берлином и Дрезденом. В воздухе полностью господствовала советская авиация, лишь иногда отмечались пролеты одиночных Fw-190 и Bf 109.

7 мая советские танки достигли северных отрогов Рудных гор. Самолеты 322-й авиадивизии прикрывали с воздуха танковые колонны и вели разведку с воздуха перевалов и дорог. 8 мая 1945 г. лейтенант Галич из 2-го ГИАП сбил немецкий самолет - возможна это была последняя победа ВВС Красной Армии в Великой Отечественной войне.

Большая группа летчиков 2-го ГИАП прибыла в Прагу 12 мая 1945 г., а 17 мая самолеты полка взлетели с аэродрома Гроссенхейм и взяли курс на восток, домой.

111-й ГИАП

111-й ГИАП 10-й гвардейской истребительной авиационной дивизии 10-го истребительного авиационного корпуса был перевооружен истребителями Ла-7 зимой 1944-45 г. Первого успеха на новой технике летчики полка добились 25 января 1945 г., когда группа из восьми Ла-7 под командованием старшего лейтенанта Леонида Козырева перехватила 16 Fw-190, наносивших удар по советским войскам. По одному фокке-вульф сбили Л.Е. Козырев, Е.В. Афанасьев, К.М. Седов, Н.Г. Песков и В.Г. Сазонов. Восьмерка Лавочкиных потерь не понесла.

25 марта 1945 г. четверка Ла-7 из 111-го ГИАП эскортируя девять бомбардировщиков вступила в бой с восьмеркой немецких ударных самолетов. Результат - четыре сбитых и один поврежденный самолет противника. На следующий день тройка Ла-7 ведомая майором Гнидо в воздушном бою с десятью вражескими истребителями сбила два самолета противника.

Через четыре дня, 29 марта 1945 г., восемнадцать Ла-7 под командованием майора А.Н. Маснева сопровождала две девятки бомбардировщиков к северо-западу от Остравы и столкнулась с группой из сорока Fw-190. Первыми атаковали советские летчики, майор Маснев с первого захода сбил ведущего головной десятки фокке-вульфов. По два самолета сбили К.В. Вадеев и Г.Е. Кардопольцев, Р.А. Сатаев записал на свой счет одну победу. Другие летчики группы сбили еще четыре фокке-вульфа. В тот же день группа из восьми Ла-7, которую возглавлял майор А.А. Губанов, также прикрывая бомбардиров-



Майор П.А. Гнидо - самый результативный летчик 111-го ГИАП, на его счету было 34 победы, весна 1945 г.

шки, сошлась в воздушном бою с двадцатью Bf 109. Звено мессершмиттов в самоубийственной атаке сбило два замыкающих строй бомбардировщика, через несколько секунд все четыре Bf 109 были уничтожены. Победы записали на свой счет Григорий Раздобудько, Николай Аврамчиков, Иван Костин и Михаил Шаронов. В последнем за день боевом вылете принимала участие шестерка Ла-7 капитана М.В. Кадникова, перед которой стояла задача прикрыть наземные войска от ударов с воздуха. Над Лослау пилоты Ла-7 перехватили группу из 20 Fw-190 и восьми Bf 109. К месту боя срочно вылетели еще два звена Ла-7. В воздушном бою усилиями М.В. Кадникова, К.Г. Щербины, Д.В. Ильина, П.В. Васильева, К.Г. Козлова и А.И. Крылова противник потерял семь самолетов.

2 апреля 1945 г. шесть Ла-7 под командованием майора Гнидо провели над Кржановицами (населенный пункт на польско-чехословацкой границе) воздушный бой с 20 Fw-190. Гвардейцы без потерь со своей стороны сбили восемь фоккеров; отличились летчики Г.А. Победнов, В.И. Губанов, И.В. Костин, Ф.М. Мухин, Г.П. Семененко, три самолета сбил лично майор Гнидо.

Последний сбитый самолет записал на боевой счет 111-го ГИАП 5 мая 1945 г. Василий Иванович Губанов. Полки 10-й истребительной авиационной дивизии завершили войну в Чехословакии, базируясь на аэродромах Хлачин, Храбувка и Бенешов.

171-й ГИАП

Действовавший в Восточной Пруссии 171-й ГИАП 315-й истребительной авиационной дивизии 14-го истребительного авиационного корпуса получил истребители Ла-7 в феврале 1945 г. 23 февраля шесть Ла-7 с надписями на бортах фюзеля-

жей «За Олега Кошевого» сопровождала штурмовики Ил-2 в налете на аэродром Вайноде. На подходе к цели советские самолеты атаковали несколько Fw-190, прикрывавших аэродром. Когда Илы делали четвертый заход к месту боя подошло еще звено Fw-190. Прежде чем фоккеры успели занять исходное положение для атаки штурмовиков на них сверху обрушилась шестерка Лавочкиных. Командир группы Иван Вишняков сбил ведущего schwarm'a. Всего в воздушном бою летчики 171-го ГИАП сбили три фокке-вульфы.

Из-за плохой погоды, стоявшей в марте и апреле, воздушные бои в районе операций 171-го ГИАП происходили редко. В конце апреля смешанная группа из 16 Ла-7 и 12 Як-9У под командованием Вишнякова должна была нанести удар по аэродрому Карклес. Уже в полете погода началась портиться и резко упала видимость. Вишняков отдал приказ возвращаться. Яки немедленно повернули на обратный курс, в то время как Ла-7 с подвешенными бомбами стали искать подходящие цели для удара. Тем временем, Вишняков пересмотрел свое решение и приказал выполнять поставленную задачу - бомбить аэродром, но наносить удар теперь следовало не с пикирования, а с горизонтального полета и не проводить штурмовку. Результаты удара оценить не удалось из-за отвратительной видимости, однако маловероятно чтобы несколько 50-кг бомб могли причинить серьезный ущерб, тем более - их бросали с горизонтального полета. Удивительно, но все Ла и Яки (два Яка сели на вынужденную на территории, занятой советскими войсками) благополучно вернулись на свои аэродромы, не взирая на непогоду. За неудачный налет на Карклес Вишнякова понизили в должности, сняв с эскадрильи и назначив командиром звена. Такие вещи часто случались в военное время.

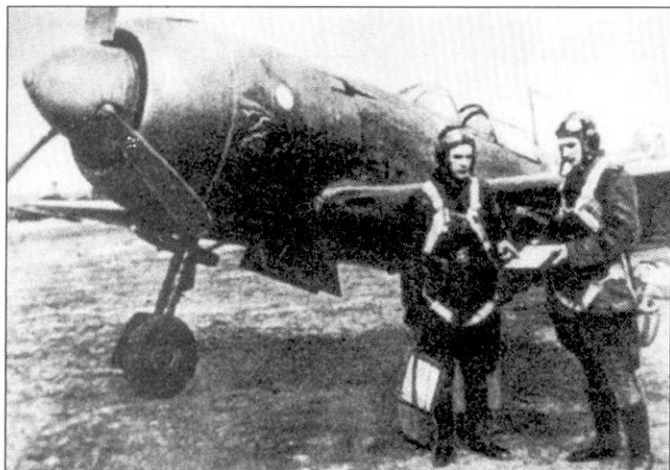
Полк закончил войну 8 мая атаками курляндских аэродромов Виндау, Сирау и Карклес. В ходе этих ударов на земле было уничтожено несколько вражеских самолетов, противник сопротивления не оказал, не отмечался даже огонь зениток.

31-й ИАП

Летчик 31-го истребительного авиационного полка Николай Скоморохов первый вылет на Ла-7 совершил в конце декабря 1944 г. В тренировочный полет его выпускал штурман 295-й истребительной авиационной дивизии майор Николай Романов Скоморохова сопровождал на Ла-5ФН его ведомый летчик Филиппов. Первый тренировочный полет стал и первым боевым. В воздухе советские пилоты столкнулись с группой из десяти загруженных бомбами Fw-190. Реакция на появление противника была немедленной - атака. Скоморохов сбил одного фоккера, но тут на сцене появилось еще восемь Fw-190, Скоморохов сбил и фоккер из этой новоявленной восьмерки. В прицеле Ла-7 Скоморохова появилась третья волна истребителей-бомбардировщиков - шесть Fw-190. Вновь ас завалил



Командир 156-го ГИАП, 215-й ИАД 8-го истребительного авиационного корпуса 8-й воздушной армии Герой Советского Союза подполковник С.Ф. Долгушин (в центре), снимок сделан 25 апреля 1945 г. на аэродроме Клузоф. На счету Долгушина в мае 1945 г. значилось 17 личных и 11 групповых побед.



Летчики П.М. Бойков и В.И. Муравьев на фоне украшенного драконом истребителя Ла-7 из 113-го ГИАП 10-й ГИАД, весна 1945 г. 113-й ГИАП завершил войну в Чехословакии, базирясь на аэродромах Хлужин, Грабувка и Бенешов.

один самолет. В четвертой волне (восемь Fw-190) после атаки Скоморохова немцы также не досчитались одного самолета. Таким образом, в тренировочном полете Скоморохов сбил четыре фокке-вульфы, еще одного фоккера записал на свой счет Филиппов.

В марте 1945 г. все летчики 31-го ИАП (полк входил в состав 295-й истребительной авиадивизии 9-го истребительного авиакорпуса) получили Ла-7. Полк тогда действовал в Венгрии. Первый официальный боевой вылет летчиков состоялся 4 апреля. Скоморохов в паре с Козловым провели воздушный бой в окрестностях Вены. В бою на истребителе Скоморохова отказала вооружение, и он лишь имитировал атаки, но сумел помочь своему ведомому сбить один Bf 109.

На следующий день Скоморохов в паре с Горковым сопровождал штурмовики Ил-2. На обратном пути они встретили еще одну группу Илов под прикрытием тройки Ла-7 из своего 31-го полка. Скоморохов принял решение присоединиться к ним, так как сопровождаемой им группе Ил-2 уже ничего не угрожало. Это было правильное решение - вскоре Горков заметил пять групп Fw-190. Скоморохов атаковал первым и сбил один



Прогрев двигателя истребителя Ла-7 перед запуском в морозную погоду.

фоккер. Второй атакой он сбил второй самолет противника. Третья атака на третью группу фокке-вульфов принесла успех Горковому. В это время на пару Скоморохова навалилось несколько Bf 109. Ему ничего другого не оставалось, как сбить мессершмитт. В это время по радию пришло сообщение, что фокке-вульфы атакуют штурмовики. Скоморохов и Горковой бросили мессеров и устремились к группе Ил-2, но противника уже отогнала тройка Ла-7 непосредственного прикрытия. В воздушном бою пятеро летчиков 31-го ИАП сбили восемь самолетов противника; все Ла-7 благополучно вернулись на аэродром базирования Бад-Вослау. В конце апреля удача едва не отвернулась от пары Скоморохов - Горковой. На обратном пути, при минимальном остатке топлива, их атаковала группа Bf 109, но пилоты Ла-7 сумели выкрутиться из трудной ситуации. Уже на следующий день Скоморохов во главе шестерки Ла-7 совместно с группой истребителей из другой эскадрильи 31-го ИАП дрался с 25 Fw-190 и сбил один вражеский самолет. Как выяснилось, пилот сбитого Fw-190 имел квалификацию летчика-инструктора. В последние дни апреля Скоморохов в паре с новым ведомым Дмитрием Сохой сопровождал Ил-2 над Южной Моравией. На подходе к Брно группу атаковали истребители Bf 109, благодаря быстрой реакции советских летчиков удар был сорван. В свою очередь, Скоморохов и Соха атаковали группу Fw-190. Фоккеры шли на бреющем полете, Скоморохов пристроился к одному из них и буквально загнал его в землю: спасаясь от огня аса летчик потерял из виду землю и Fw-190 врезался в холм. Затем Скоморохов предоставил шанс отличиться новичку - Дмитрию Сохе. Соха, однако, с целью сближался медленно, а стрелять начал с большой дистанции. Скоморохов ободрил молодого летчика по радию и указал на ошибки. Дмитрий все же сумел сбить свой первый самолет в уже почти завершившейся войне. Для Скоморохова одержанная в этот день победа оказалась последней - всего он сбил 46 самолетов противника.

Полки ВВС Красной Армии и ВМФ, получившие истребители Ла-7 в годы Великой Отечественной войны

Полк	дивизия	месяц и год получения Ла-7	всего побед
2-й ГИАП	322-я ИАД	12.1944	207 + 120 на земле
3-й ГИАП	15-я ГИАД	3.1945	400
3-й ГИАП ВВС КБФ	1-я ГИАД		
4-й ГИАП ВВС КБФ	1-я ГИАД	9.1944	432
5-й ГИАП	11-я ГИАД		739 (в т.ч. на земле)
9-й ГИАП	303-я ИАД	10.1944	558
32-й ГИАП	3-я ГИАД	8.1944	523
40-й ГИАП	8-я ГИАД		
41-й ГИАП	8-я ГИАД	зима 1944/45	
63-й ГИАП	3-я ГИАД	8.1944	
111-й ГИАП	10-я ГИАД	12.1944	436+87
113-й ГИАП	10-я ГИАД	12.1944	372+33
137-й ГИАП	3-я ГИАД		
163-й ГИАП	229-я ИАД	9.1944	
176-й ГИАП		6.1944	465
177-й ГИАП	14-я ГИАД		
178-й ГИАП	14-я ГИАД	4.1945	369
179-й ГИАП	14-я ГИАД		
31-й ИАП	295-я ИАД	3.1945	350
156-й ИАП	215-я ИАД	9.1944	
164-й ИАП	295-я ИАД	3.1945	
165-й ИАП	336-я ИАД		
171-й ИАП	315-я ИАД	2.1945	
482-й ИАП	322-я ИАД	12.1944	
523-й ИАП	303-я ИАД		
937-й ИАП	322-я ИАД	12.1944	

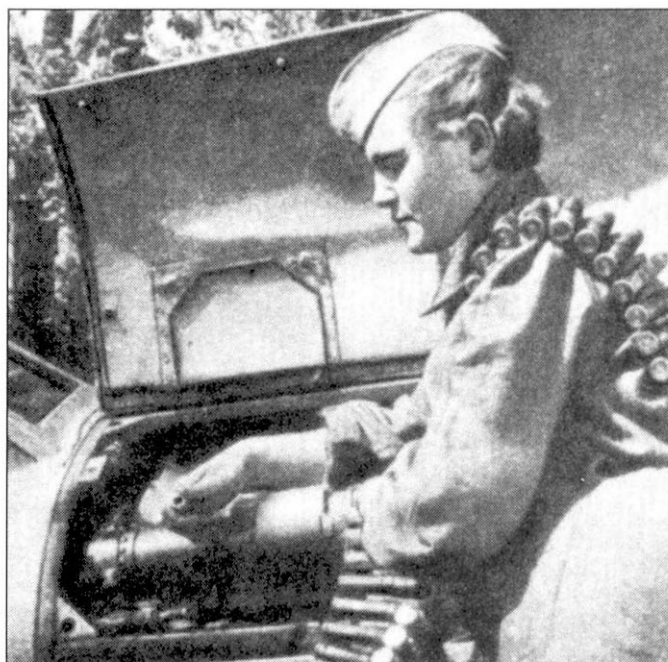
Из таблицы видно, что первыми истребители Ла-7 получали элитные гвардейские полки, и только потом перевооружение на новейшую технику проходили «рядовые» авиаполки ВВС. С другой стороны, ряд заслуженных полков, летчики которых отличались высокой результативностью, так и не получили до конца войны Ла-7. Перевооружению подлежали в пер-

вую очередь полки, летавшие на Ла-5, очень немногие части «пересели» на Ла-7 с «Аэрокобр». В ряде полков имелось по всего по несколько Ла-7 (а то - и по одному истребителю данного типа), на которых летал командный состав части. Особенно часто Ла-7 использовали командиры полков, имевших на вооружении Як-3. На Ла-7 летали инспекторы воздушных армий, проверявшие технику пилотирования строевых пилотов.

Высокая максимальная скорость не являлась главным качеством истребителя Восточного фронта, где на первый план выходила надежность и маневренность. Ла-7 выгодно отличался от истребителей марки Як превосходными летными характеристиками, простотой обслуживания в полевых условиях.

Асы, летавшие на истребителях Ла-7

	Победы	Победы на Ла-7	вылеты/бои	полк
Кожедуб Иван Никитович	65*	17	380/120	176-й ГИАП
Евстигнеев Кирилл Алексеевич	53	-	296/120	178-й ГИАП
Скоморохов Николай Мих.	46	не менее 9	605/130	31-й ИАП
Попков Виталий Иванович	41	не менее 1	475/117	5-й ГИАП
Алелюхин Алексей Васильевич	40	4	600/258	9-й ГИАП
Лавриненков Владимир Дмитриевич	35	-	448/134	9-й ГИАП
Куманичкин Александр Сергеевич	35	9	300/70	176-й ГИАП
Зайцев Василий Александрович	34	не менее 1	427/263	2-й ГИАК
Гнидо Петр Андреевич	34	не менее 4	390/80	111-й ГИАП
Кириллук Виктор Васильевич	32	-	620/130	31-й ИАП
Покрышев Петр Афанасьевич	31	-	350/75	159-й ИАП
Головачев Павел Яковлевич	31	12	475/125	9-й ГИАП
Ахмет Хан Султан	30	3	603/150	9-й ГИАП
Новиков Константин Афанасьевич	30	-	500/?	40-й ГИАП
Глинкин Сергей Григорьевич	30	не менее 3	254/75	5-й ГИАП
Губанов Алексей Алексеевич	28	не менее 2	550/105	111-й ГИАП
Трещев Константин Михайлович	28	-	565/?	Инспектор
Горелов Сергей Дмитриевич	27	-	280/60	111-й ГИАП
Лобанов Александр Васильевич	26	-	376/52	41-й ГИАП
Бородачев Виктор Иванович	26	-	552/116	40-й ГИАП
Чолодов Иван Михайлович	26	-	480/?	111-й ГИАП
Лавейкин Иван Павлович	24	-	600/150	Инспектор
Назаренко Дмитрий Павлович	24	-	500/120	40-й ГИАП
Бабков Василий Петрович	23	-	465/100	5-й ГИАП
Тимофеев Иван Васильевич	23	5	435/105	9-й ГИАП
Якубовский Петр Георгиевич	23	-	505/?	31-й ИАП



В большинстве полков обязанности оружейников выполняли молоденькие девушки - на снимке одна из таких оружейниц укладывает в патронный ящик истребителя Ла-7 снарядную ленту пушки ШВАК.

Белоусов Николай Петрович	23	-	265/50	177-й ГИАП
Баклан Андрей Яковлевич	22	не менее 5	700/?	176-й ГИАП
Елизаров Сергей Михайлович	22	не менее 7	200/70	9-й ГИАП
Базанов Петр Васильевич	22	-	362/62	3-й ГИАП
Мурашов Алексей Андрианович	22	-	450/125	3-й ГИАП
Макаров Аркадий Сергеевич	22	-	286/?	32-й ГИАП
Онуфриенко Григорий Денисович	21	-	505/?	31-й ГИАП
Числов Александр Михайлович	21	-	333/?	63-й ГИАП
Савельев Василий Антонович	21	-	470/?	32-й ГИАП
Руденко Николай Сергеевич	21	не менее 4	186/38	176-й ГИАП
Давидков Виктор Иосифович	21	-	434/50	8-я ГИАД
Костылев Георгий Дмитриевич	20	-	400/89	Инспектор
Павлов Александр Георгиевич	20	-	500/?	41-й ГИАП



Тревога на полевом аэродроме, лето 1944 г.



Летчики и техники 1-го чехословацкого истребительного авиаполка перекачивают Ла-7 с бортовым номером «49» и надписью «Горьковский рабочий», аэродром Балице, Польша, апрель 1945 г.

Смирнов Олег Николаевич	20	-	404/127	31-й ГИАП
Соболев Афанасий Петрович	20	-	500/?	2-й ГИАП
Гребенов Аркадий Дмитриевич	20	-	350/60	111-й ГИАП
Вишняков Иван Алексеевич	20	1	296/100	171-й ИАП
Пашкевич Алексей Васильевич	20	не менее 5	300/?	63-й ГИАП
Федоров Иван Ефграфович	20	-	?	269-я ИАД
Воронко Александр Григорьевич	20	не менее 5	300/?	63-й ГИАП
Володин Анатолий Иванович	20	-	397/76	164-й ИАП

* В общий счет включены три официально не засчитанные победы, в том числе - два сбитых истребителя Р-51D «Мустанг»; эти победы не включены и в официальный реестр 176-го ГИАП.

Структура технического обслуживания истребительных авиационных полков ВВС Красной Армии

За материальное обеспечение полка, так же как и за техническую подготовку летного состава отвечал главный инженер полка, который подчинялся непосредственно командиру пол-

ка. Главный инженер периодически проверял летчиков на знание материальной части и заносил результаты проверок в их личные дела. В случае если уровень знаний оказывался не удовлетворительным, инженер имел право отстранить летчиков от полетов и заставить изучать теорию. Инженер, также, отвечал за все аспекты технического обслуживания самолетов.

Главному инженеру полка подчинялись техники эскадрилий, которые в своих подразделениях выполняли функции, аналогичные тем, которые инженер выполнял на уровне полка. Техники эскадрилий подчинялись как инженеру полка, так и командирам своих эскадрилий. В распоряжении техников находились специалисты по двигателям и электросистемам: за каждым самолетом на постоянной основе закреплялся механик.

Техническое обслуживание самолетов регистрировалось на уровне полка, на каждый самолет заводилась учетная карточка, куда заносились все проверки, неисправности, ремонтные и регламентные работы. Главный инженер полка совместно с техниками и специалистами ежемесячно должен был проинспек-



Самолет с бортовым номером «49» установлен на требуемой место, аэродром Балице, Польша, апрель 1945 г.



Линейка самолетов Ла-5ФН и Ла-7 из 1-й и 2-й эскадрилий 1-го чехословацкого истребительного авиационного полка на торжественном смотре 1 июня 1945 г., аэродром Прага-Летнаны. Два самолета крайние справа - истребители Ла-7, остальные - Ла-5ФН.

тировать каждый самолет полка. Дополнительные осмотры самолетов на выборочной основе проводили главный инженер дивизии или главный инженер воздушной армии совместно со специалистами по вооружению, радиоаппаратуре, двигателям, кислородным системам.

За организацию деятельности аэродрома отвечал БАО - батальон аэродромного обслуживания, который не входил в состав авиационного полка. В каждой воздушной армии имелся запасной авиационный полк, где велась подготовка пополнения.

Полк имел минимум необходимых запасных частей - свечи зажигания, пневматики колес шасси, и т.д. Более широкая номенклатура запасных частей имела в БАО, откуда их всегда можно было взять при необходимости. Подобная система позволяла не обременять полк излишним количеством материалов, что делало его более мобильным, упрощая перебазирование.

Ла-7 на службе в ВВС Чехословакии

Чехословакия стала единственной, кроме СССР, страной, ВВС которой получили на вооружение истребители Ла-7. Чехословацкие летчики не успели опробовать Ла-7 в боях второй мировой войны - первые восемь истребителей этого типа прибыли в 1-й чехословацкий истребительный авиационный полк 28 апреля 1945 г., в начале мая 1945 г. Ла-7 начал получать 2-й чехословацкий истребительный авиационный полк - пять самолетов передали из 1-го полка. По всей видимости, это были трехпушечные машины производства московского завода № 381.

1 августа 1945 г. два чехословацких истребительных полка и один штурмовой авиаполк были сведены в 4-ю военно-воздушную дивизию, которую расквартировали в Словакии. 1-й Зволеницкий полк базировался на аэродромах Три Дуба и Зволени, именно в этих местах летчики полка воевали в период Словацкого национального восстания осенью 1944 г. 2-й полк разместили в Пиштани. В Олоумце находилась дивизионная летная школа, в которой имелось два Ла-5, два Ла-7 и один Ла-5УТИ.

1-й полк перебазировался к новому месту в два этапа. 17 августа 1945 г. шестнадцать самолетов полка перелетели из Праги в Пиштани (один самолет не взлетел из-за неисправности, один разбился на взлете, пилот погиб). Из Пиштани в Прагу летчики вернулись поездом и 18 августа перегнали еще 15 самолетов. На втором этапе 29 августа 1945 г. 21 истребитель перелетел из Пиштани на аэродром Три Дуба. На оставшихся 11 самолетах, прежде чем лететь, требовалось проверить и запустить маслосистемы.

2-й полк перелетел к новому месту базирования 17 августа 1945 г. (15 машин), 22 августа (15 машин, одна разбилась в Пиштани) и 23 августа (последние 15 истребителей).

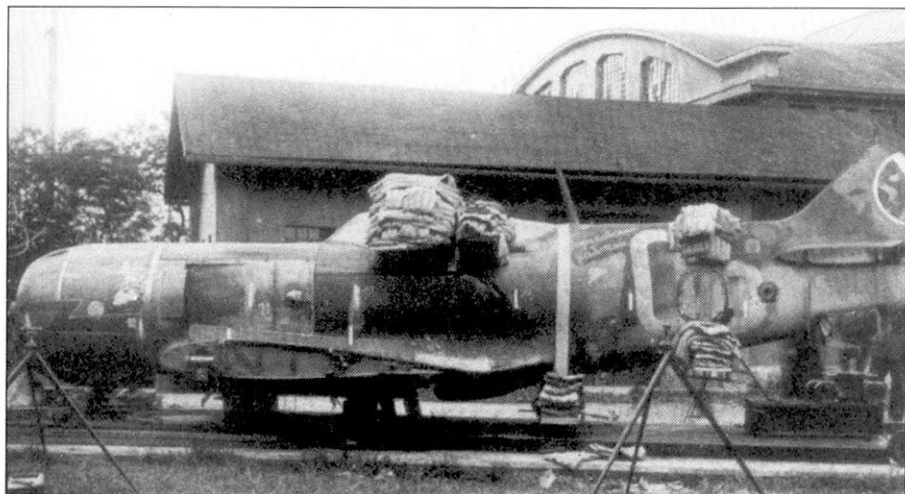
В начале 1946 г. пошла реорганизация ВВС Чехословакии, в ходе которой изменились номера авиаполков: 1-й Зволеницкий истребительный авиаполк стал 10-м Зволеническим авиаполком, а 2-й истребительный авиаполк стал 12-м авиаполком (обратите внимание на исчезновение прилагательного «истребительный»).

Завод производитель установил гарантийный срок эксплуатации в два года. Поскольку Ла-7 составляли основу боевой мощи истребительной авиации послевоенной Чехословакии, требовалась закупка дополнительного числа машин взамен вылетающих ресурс. Высшее командование вооруженных сил планировало приобрести в СССР еще 60 Ла-7. Однако, заказа на новые машины так и поступило, взамен была создана совместная чехословацко-советская комиссия по инспекции истребителей конструкции Лавочкина, состоявших на вооружении 10-го и 12-го авиаполков. С 3 по 18 июля 1946 г. комиссия осмотрела все самолеты советской постройки, имевшиеся в ВВС Чехословакии. На 54 истребителях Ла-7 были обнаружены серьезные неисправности и повреждения, в том числе частичная потеря прочности силовым набором фюзеляжа и крыла, повреждения обшивки. Осмотр двигателей показал более удовлетворительные результаты.

Инспекция признала не пригодными к полетам лишь шесть истребителей Ла-7. Остальные самолеты разделили на две группы. В первую вошли 22 истребителя выпуска середины 1944 г., срок эксплуатации которых превышал два года. Самолеты этой группы следовало поддерживать, по возможности, в пригодном к полетам состоянии при минимальном техническом обслуживании. Вторая группа из 32 самолетов имел срок эксплуатации менее двух лет, в отношении этих истребителей следовало проводить регламентные работы и проверки в полном объеме.



Ла-7 ВВС Чехословакии, аэродром Пиштаны. Обратите внимание на молнию белого цвета, нарисованную на капоте третьего справа самолета.



В конце 1946 г. было принято решения детально проконтролировать состояние конструкции планера, особенно обшивки из березового шпона, истребителей Ла-7 ВВС Чехословакии, к тому времени самолеты уже получили чешское обозначение S-97.

Вскоре после принятия данного решения, 13 декабря 1946 г., министерство обороны направило два Ла-7 (заводские номера 45210806 и 452125100) в Научный авиационный институт Прага-Летнаны для проведения структурных прочностных испытаний. Испытания выявили потерю прочности деревянных элементов конструкции планера примерно на 50% по сравнению с нормами, установленными разработчиком. С другой стороны, даже после такого снижения прочности, по заключению специалистов института, конструкция самолета сохраняла способность выдерживать возникающие в полете нагрузки. Прочность конструкции была завышена при проектировании планера по сравнению с минимально необ-

ходимой в несколько раз. Научный авиационный институт разрешил возобновить полеты истребителей Ла-7 в ВВС Чехословакии летом 1947 г.

Последний Ла-7 был списан из чехословацких ВВС в 1950 г.

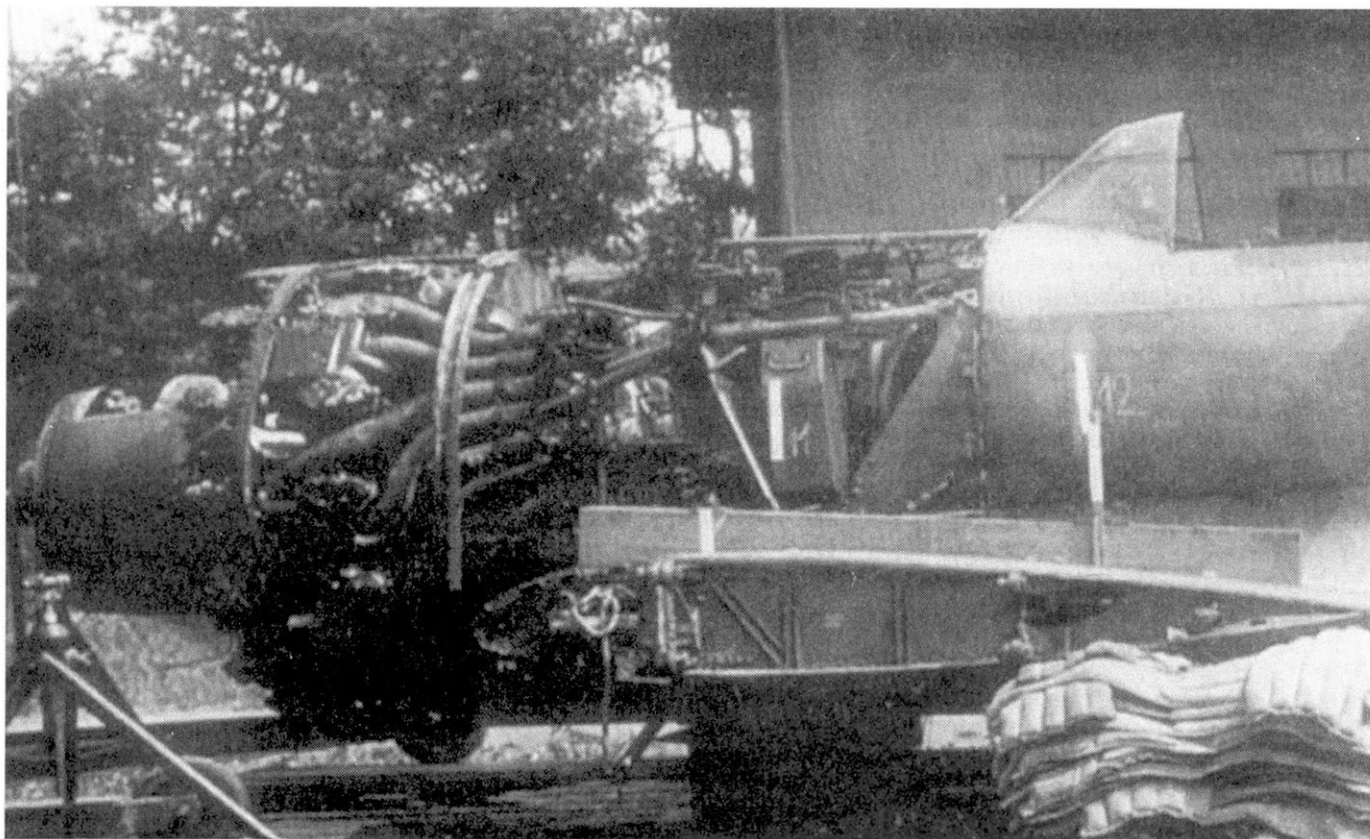
Воспоминания о Ла-7

Парадокс, но сегодня еще живы пилоты, летавшие на Ла-7, один из них чех Владимир Фрос. Его богатый летный опыт позволяет сравнить советские истребители Ла-5 и Ла-7 с аналогами немецкой и британской конструкции. Фрос очень хорошо отзывался о самолетах конструкции Лавочкина. Ла-7 не имел такой маневренности, как Як-3, но зато

был гораздо более безопасным, за счет большей прочности конструкции планера и очень надежного двигателя воздушного охлаждения.

По сравнению с Мессершмиттом Bf 109 (точнее, с его чехословацким вариантом Авиа S-99), истребители Як-3, Ла-5 и Ла-7 выглядели гораздо более маневренными, Фрос считает, что советские самолеты превосходили мессершмитт по всем статьям. По его мнению, даже реактивный Me-262 (Фрос летал на Me-262 после окончания войны, когда служил в испытательном подразделении) по комплексу характеристик уступал Ла-5 и Ла-7. Фрос полностью солидарен с современными российскими исследователями, которые оценивают Me-262 («топорно сработанным»). Вся тактика ведения боя на реактивных истребителях Мессершмитта сводилась к скоростному пролету.

Сравнивая Ла-5 и Ла-7 со «Спитфайром» Mk IX, Фрос отдает предпочтение британскому истребителю. Управлять Ла-7 на всех режимах было гораздо труднее, чем «Спитфайром». Самолет Лавочкина требовал приложения значительных усилий к ручке управления, в то время как «Спитфайром» можно было управлять «кончиками пальцев». По характеристикам «Спитфайр» также выглядел лучше, чем Ла-7, однако не стоит забывать, что британский самолет изготавливался на заводе с гораздо более высокой культурой производства. Техническое обслуживание Ла-7 гораздо проще, чем у мессершмитта или «Спитфайра». Двигатель АШ-82 почти всегда был грязным из-за постоянного выброса масла, однако ра-

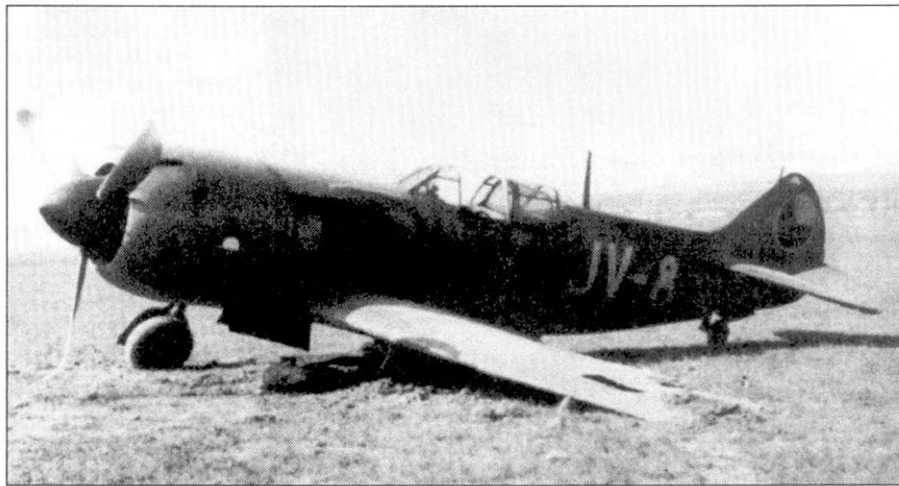


Детали конструкции двигателя и мотора Ла-7

ботал исключительно надежно; к нему в наибольшей степени применима русская поговорка: «Работает как зверь». На «Спитфайре» очень неудачно располагался топливный бак - непосредственно перед летчиком. Такая компоновка стоила жизни множеству летчиков: горящий бак мгновенно превращал самолет в крематорий.

Теоретические сравнения - это одно, практика - несколько другое. В воздухе Ла-7, как бы избавлялся от своих недостатков. Чешские летчики имели возможность полетать на самолетах всех воювавших во второй мировой войне стран, они также были свободны от идеологических шор, иначе говоря - их вполне можно считать независимыми экспертами. После войны в Чехословакии проводились сравнительные воздушные бои Ла-7 с Bf 109 и «Спитфайром» IX. На Лавочкине летал Леопольд Шром, который доказал преимущество советского самолета во всех, без исключения, схватках.

Истребитель Ла-7 стал высшим достижением советской конструкторской школы военного времени. Авиастроители смогли добиться наилучших возможных результатов в сложнейших условиях простыми средствами и самыми примитивными конструктивными материалами. Самолеты изготавливались заводами, технологический уровень, равно как и квалификация рабочих, которых не шел ни в какое сравнение с западными заводами. Учитывая конкретные условия, в которых создавался Ла-7, и условия, в которых истребители строились, остается только восхищаться конструкторами,



При посадке на аэродроме Три Дуба 8 сентября 1947 г. самолет с бортовым кодом «JV-8» (заводской номер 45210818), на котором летал сержант Яна Калишта, выкатился за пределы полосы и подломал опору шасси. Машину быстро отремонтировали. И самолет, и летчик продолжили службу во 2-й эскадрилье 1-го авиационного полка 4-й авиационной дивизии.

сумевшими сделать этот выдающийся самолет и снять перед ними шляпу.

Камуфляж и маркировка Ла-7 ВВС Красной Армии

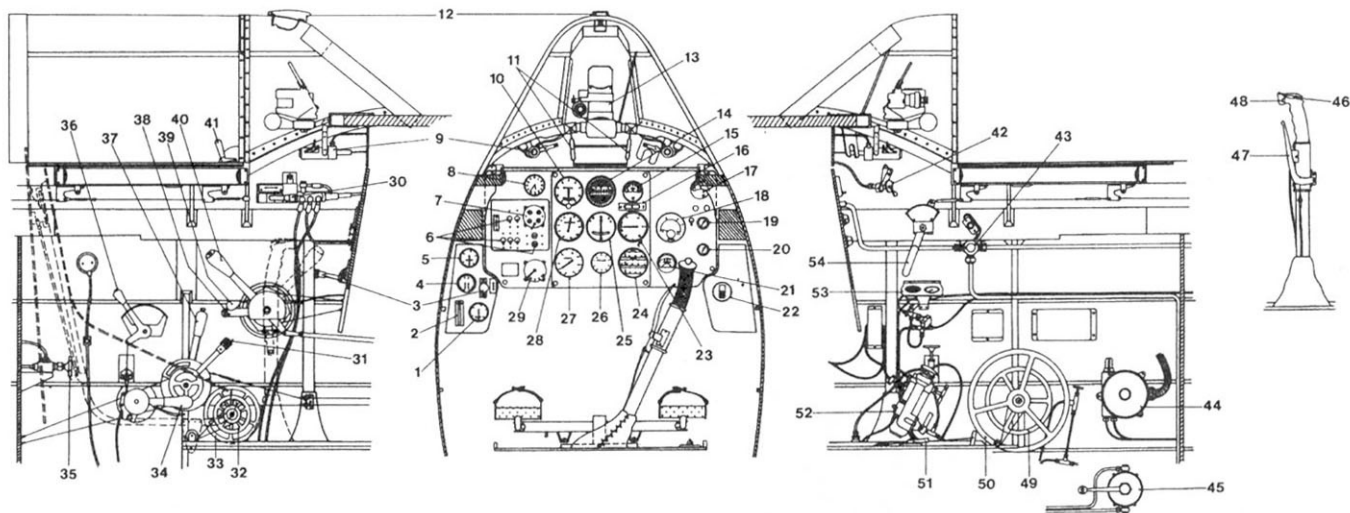
В годы второй мировой войны камуфляжная окраска истребителей Ла-7 регулировалась приказом НКАП (Народный Комиссариат Авиационной Промышленности) № 886/0133 от 3 июля 1943 г. и дополненным приказом № 5590/0207 от 6 октября 1944 г.

Верхние поверхности самолетов красились комбинацией аэролаков АМТ-11 светлого серо-голубого цвета и АМТ-12

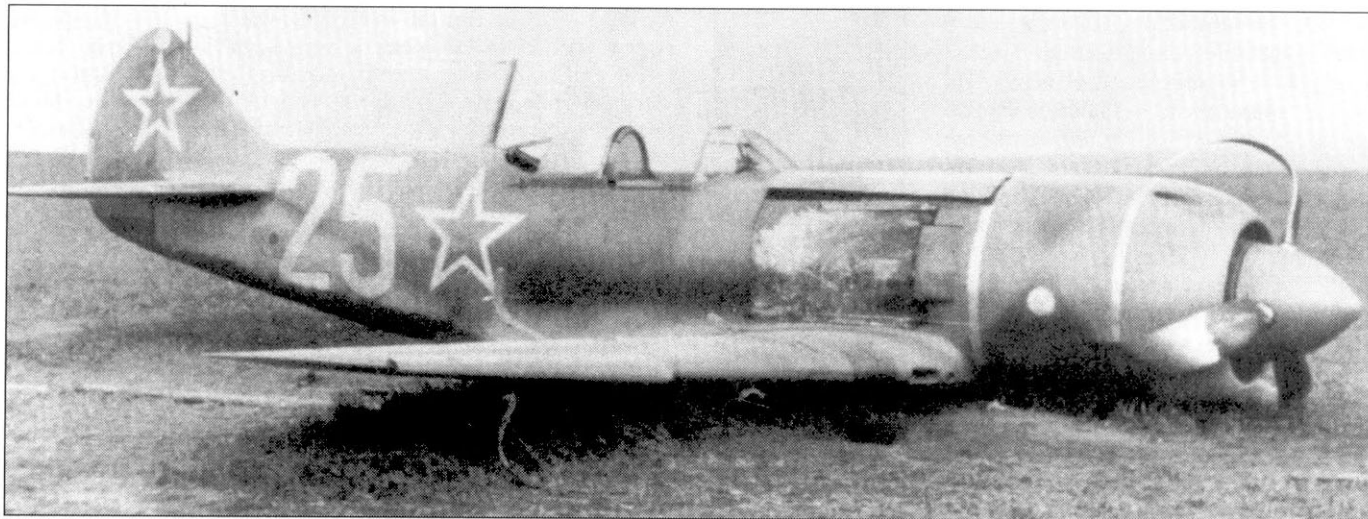
темно-серого цвета; нижние - светло-голубым аэролаком АМТ-7.

Лаки серии АМТ изготавливались на основе нитроцеллюлозы и изготавливались заводом № 36. Эти лаки предназначались для окраски деревянных и полотняных конструкций красились масляными красками А-33м (по цвету аналог лака АМТ-11), А-32м (аналог лака АМТ-12) и А-28м (аналог лака АМТ-7). Лаки серии АМТ в ряде случаев наносили и по металлу, но в то время металлические поверхности покрывались грунтовкой АЛГ-1 желтого цвета.

Существовали нестандартные схемы окраски некоторых истребителей, чаще



Кабина истребителя Ла-7: 1. указатель давления в гидросистеме, 2. индикатор выпуска закрылков, 3. рычаг выпуска/уборки шасси, 4. указатель давления в тормозной пневмосистеме, 5. указатель давления в пневмосистеме, 6. переключатели электрооборудования, 7. индикатор выпуска/уборки шасси, 8. часы, 9. кнопка пневмоперезарядки пушки, 10. альтиметр, 11. рукоятка ручной перезарядки пушки, 12. устройство вентиляции кабины (только на S-97), 13. прицел ПБП-1, 14. компас, 15. указатель курса, 16. задатчик указателя курса, 17. амперметр, 18. топливомер, 19. лампочка освещения приборной доски, 20. переключатель радиоконписа, 21. указатель температуры головок цилиндров двигателя, 22. переключатель частоты работы радиостанции, 23. указатель вертикальной скорости, 24. трехстрелочный индикатор (топлива, давления и температуры масла), 25. указатель крена и скольжения, 26. датчик угловой скорости, 27. тахометр, 28. указатель воздушной скорости, 29. переключатель зажигания, 30. переключатели выпуска посадочных закрылков, 31. переключатель управления положением створки маслорадиатора, 32. штурвалчик триммера руля направления, 33. штурвалчик триммера пуля высоты, 34. ручной привод бомбосбрасывателя, 35. вентиль пневмосистемы, 36. рычаг управления вентиляцией кабины, 37. рычаг управления нагнетателем, 38. рычаг управления воздушным винтом, 39. рычаг выключения двигателя, 40. рычаг газа, 41. замок сдвижного сегмента фонаря кабины, 42. вентиль холодного запуска двигателя, 43. вентиль гидросистемы, 44. регулятор подачи кислорода, 45. ручной топливный насос, 46. электрический бомбосбрасыватель, 47. рычаг тормоза, 48. гашетка пушки, 49. штурвалчик управления положением лобовых жалюзи двигателя, 50. штурвалчик управления положением боковых створок, регулирующих температуру двигателя, 51. кран подачи топлива, 52. воздушный стартер, 53. вентиль кислородной системы, 54. рукоятка аварийного сброса фонаря



Разницу в оттенках серого цвета камуфляжа истребителя Ла-7 можно было заметить только на неподвижных самолетах. На снимке - Ла-7 ВВС Красной Армии в типичной камуфляжной окраске военного времени после вынужденной посадки.

всего из нестандартных вариантов встречалась однотонная окраска верхних поверхностей, обычно - светлым серо-голубым лаком АМТ-11 (к примеру - Ла-7 С.Ф. Долгушина); вполне возможно, что принадлежавший Алелюхину самолет с бортовым номером «14» был целиком покрашен в красный цвет. Алелюхин сам подтверждал данный факт, но большинство российских историков считают это сделанное спустя много лет после окончания войны утверждение ошибочным, относя его на аберацию памяти далеко уже не молодого летчика. Тем не менее, анализ черно белых фотографий Ла-7 с бортовым номером «14» не позволяет полностью отвергнуть версию о «красном» самолете.

В послевоенные годы верхние поверхности самолетов советских ВВС полностью окрашивались зеленой краской А-24г, нижние - светло-голубым аэролаком АМТ-7, отдельные самолеты полностью окрашива-

лись серо-голубой краской А-36м.

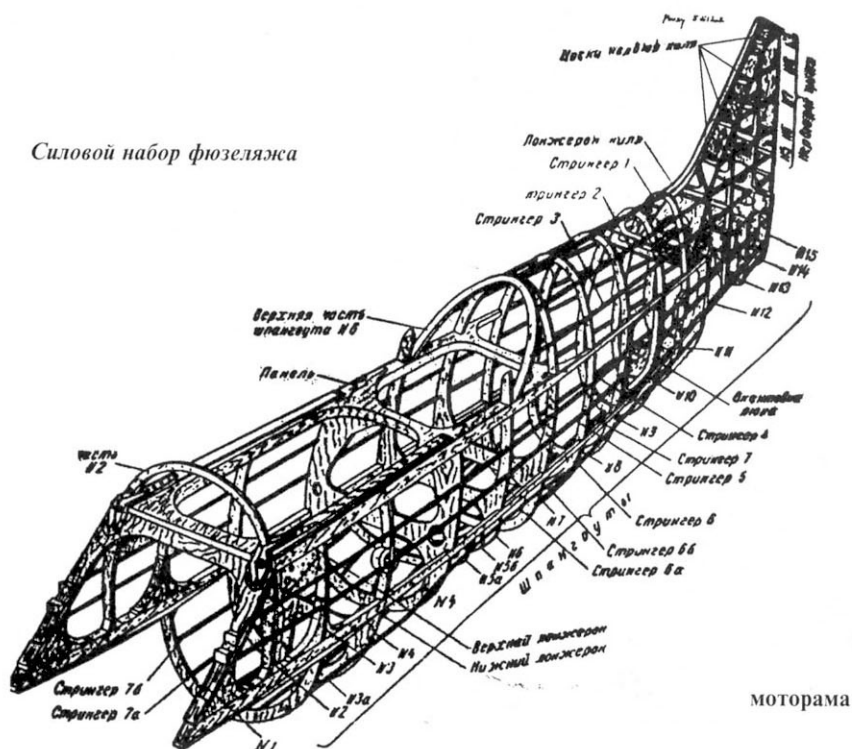
На уровне подразделений существовало множество вариаций стандартной камуфляжной окраски, вариации эти не поддаются никакой классификации. Наиболее часто стандартная окраска дополнялась индивидуальной маркировкой подразделений, начиная с авиационного корпуса и вплоть до звена. Как правило, маркировка представляла собой разнообразные полосы, чаще всего белые, нанесенные вокруг хвостового оперения. Помимо полос можно было встретить окрашенные полностью в какой-нибудь контрастный цвет элементы планера истребителя. Подобная маркировка была необходима для быстрой визуальной идентификацией. В конце войны практически каждое подразделение ВВС Красной Армии имело свою отличительную окраску. Не стоит удивляться этому - только в Берлинской операции было задействовано примерно 7500 советских самолетов, кото-

рые следовало как-то различать.

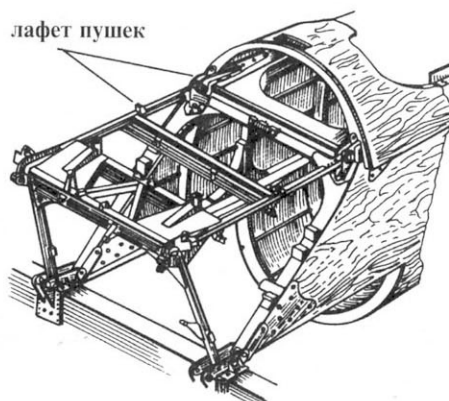
Очень часто в контрастный цвет окрашивались носовые части фюзеляжей Ла-7, законцовки килей и рулей поворота (последние красились в самые различные тона: серебристый, красный, желтый, двух- или трехцветные). Нередко каждая эскадрилья полка имела свой цвет, так в 9-м ГИАП 1-й эскадрилье соответствовал красный, 2-й - голубой и 3-й - желтый идентификационные цвета. Элитные подразделения, подобно 176-му ГИАП, имели свою отличительную окраску, яркую индивидуальную маркировку имели и самолеты ряда асов. Красные носы встречались на самолетах 2-го ГИАП, 9-го ГИАП, 32-го ГИАП, 41-го ГИАП, 63-го ГИАП, 111-го ГИАП, 176-го ГИАП. Вероятно, яркая, бросающаяся в глаза, носовая оконечность фюзеляжа позволяла сразу отличить Ла-7 от сходного по силуэту Fw-190.

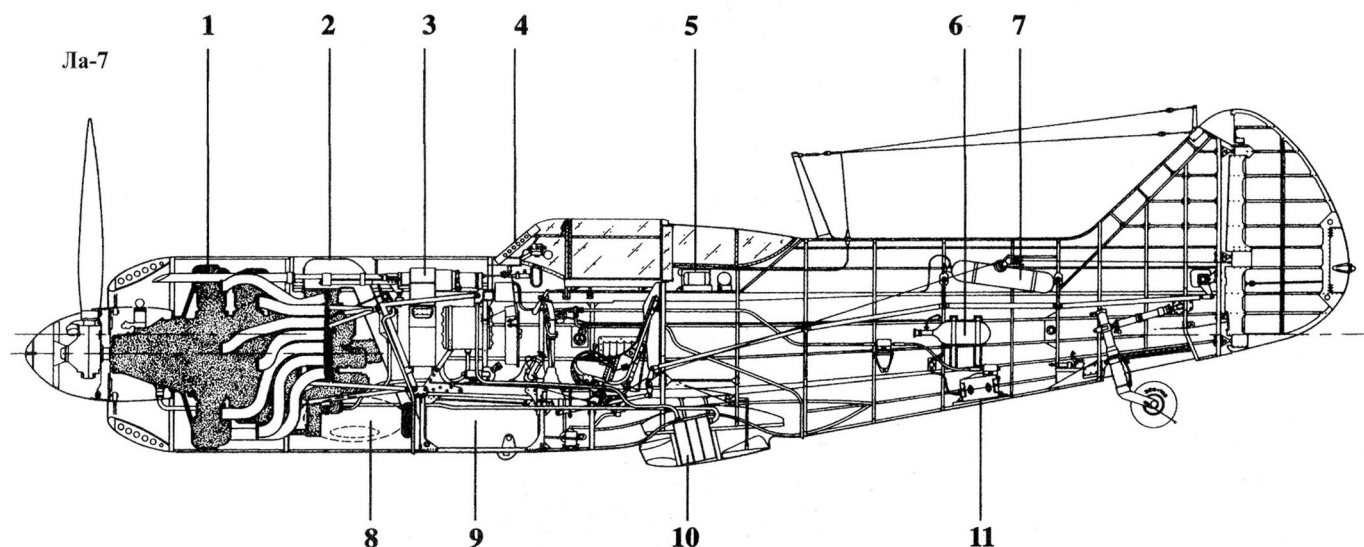
В индивидуальной символике преобладали хищные птицы и звери. Сбитые самолеты противника отмечались небольшими пятиконечными звездочками. Нередко на самолете изображались ордена, которыми был награжден летчик и гвардейские знаки, часто встречались разнообразной формы стрелы и молнии. Так на фюзеляжах самолетов 9-го ГИАП, входившего в состав воевавшей в Литве 303-й истребительной авиадивизии, изображались молнии. Размеры и форма цифр тактических номеров на Ла-7 не претерпели изменений по сравнению с

Силовой набор фюзеляжа



лафет пушек





1 - двигатель АШ-82ФН, 2 - воздуховод нагнетателя, 3 - пушка ШВАК калибра 20 мм, 4 - козырек фонаря кабины, 5 - радиооборудование, 6 - кислородный баллон, 7 - баллон со сжатым воздухом, 8 - колесо основной опоры шасси в убранном положении, 9 - центральный топливный бак, 10 - маслорадиатор, 11 - аккумуляторная батарея 12А-5

номерами, которые наносились на истребители Ла-5. Размер и форма цифр оставались неизменными на протяжении 1944 и 1945 г.г. Иногда в полках к двузначному номеру, нанесенному в заводских условиях, добавляли третью цифру. Обычно, такое проделывали, если пришедший с завода самолет имел бортовой номер, который дублировал номер одного из истребителей полка. К примеру во 2-м ГИАП имелся Ла-7 с бортовым номером «181», в качестве позывного использовались две последние цифры трехзначного номера, в данном случае - «81».

На Ла-7 встречались опознавательные знаки в виде пятиконечных звезд двух размеров:

- самолеты раннего выпуска несли крупные звезды, диаметр описанной вокруг звезд на фюзеляже окружности - 1150 мм, диаметр окружности, описанной вокруг звезд на киле и крыльях - 920 мм;

- самолеты более позднего выпуска имели опознавательные знаки меньших размеров: диаметр описанной вокруг звезд на фюзеляже окружности - 875 мм, диаметр окружности, описанной вокруг звезд на киле и крыльях - 645 мм;

В обоих случаях звезды имели белокрасную обводку. Заводской номер писался на вертикальном оперении над стабилизатором белой краской, высота цифр - 20 мм.

Камуфляж и маркировка истребителей Ла-7 ВВС Чехословакии

Ветераны 1-й чехословацкой смешанной авиадивизии вспоминают, что верхние поверхности их Ла-7 были окрашены в грязно-зеленый цвет, нижние - в светло-голубой. С ними спорят другие ветераны, утверждающие будто бы самолеты имели камуфляжную окраску верхних поверхностей из пятен грязно-зеленого и темно-коричневого с розоватым

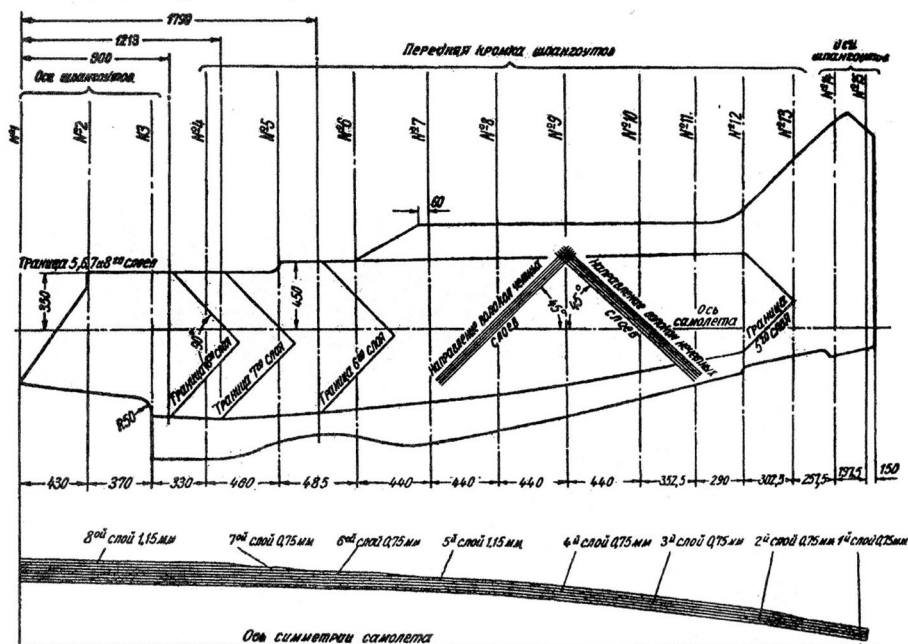


Диаграмма установки шпангоутов фюзеляжа; толщины, направления и количества слоев шпона в обшивке.

оттенком (ни красно-коричневым!) цветов, причем коричневые пятна были светлее зеленых.

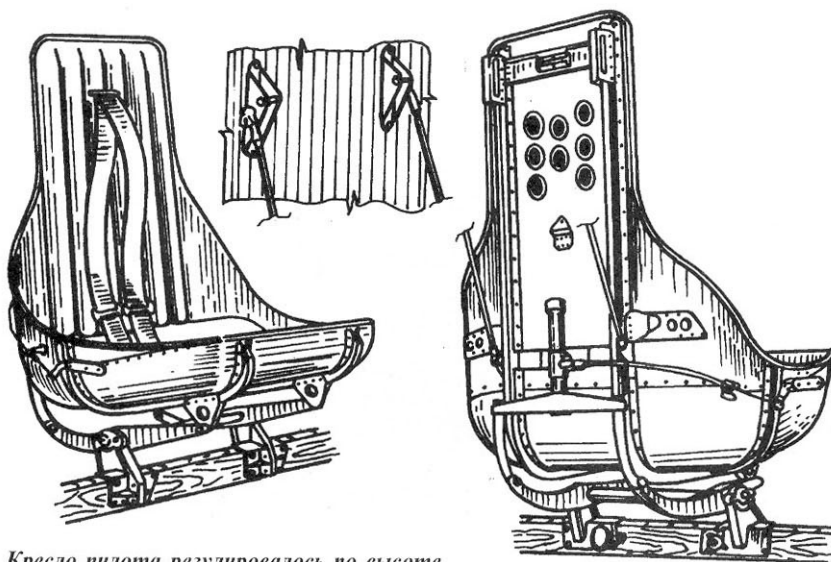
Воспоминания противоречат не только вышеприведенным схемам камуфляжной окраски самолетов ВВС Красной Армии, но и обнаруженным в архивах рукописным документам 2-й воздушной армии, в состав которой входила 1-я чехословацкая смешанная авиадивизия. В документах среди сведения о количестве и номенклатуре краски обнаружена схема стандартной окраски самолета: верх темно-серый и светлый серо-голубой, низ - светло-голубой. Детальный осмотр самолета Ла-7, выставленного в музее Кбелы, говорит в пользу камуфляжной окраски из двух оттенков серого цвета.

По крайней мере, изначально все чехословацкие Ла-7 были окрашены по стандартной для истребителей ВВС Крас-

ной Армии схеме. Не менее трех самолетов (бортовые номера «06», «49», «95») имели на бортах фюзеляжей надписи «Горьковский рабочий».

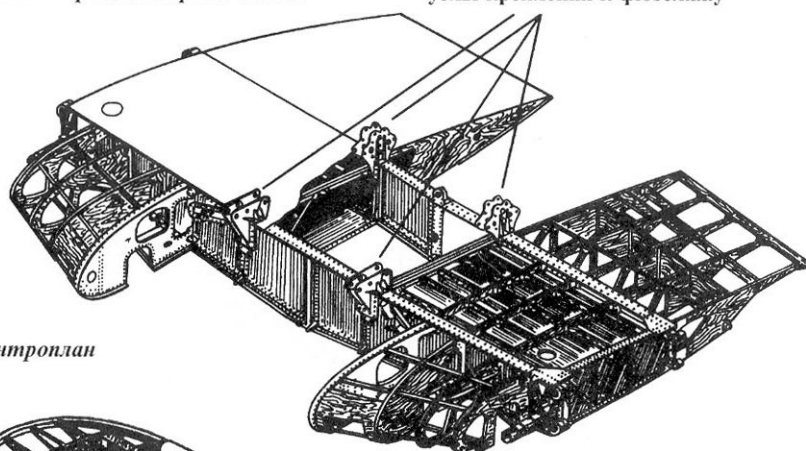
Самолеты 1-го чехословацкого истребительного авиаполка имели цветные коки винтов; 1-я эскадрилья - белые, 2-я эскадрилья - красно-белые (граница цветов примерно на 1/4 длины кока), 3-я эскадрилья - красные. Вплоть до августа 1945 г. самолеты 2-го чехословацкого истребительного авиаполка имели опознавательные знаки в виде красных пятиконечных звезд (как в ВВС Красной Армии), на законцовке киля и руля поворота была нанесена трехцветная полоса (белый, голубой, красный - цвета национального флага Чехословакии), а на капотах двигателей - зигзагообразные молнии белого цвета с красной каймой.

Позже вся верхняя поверхность само-

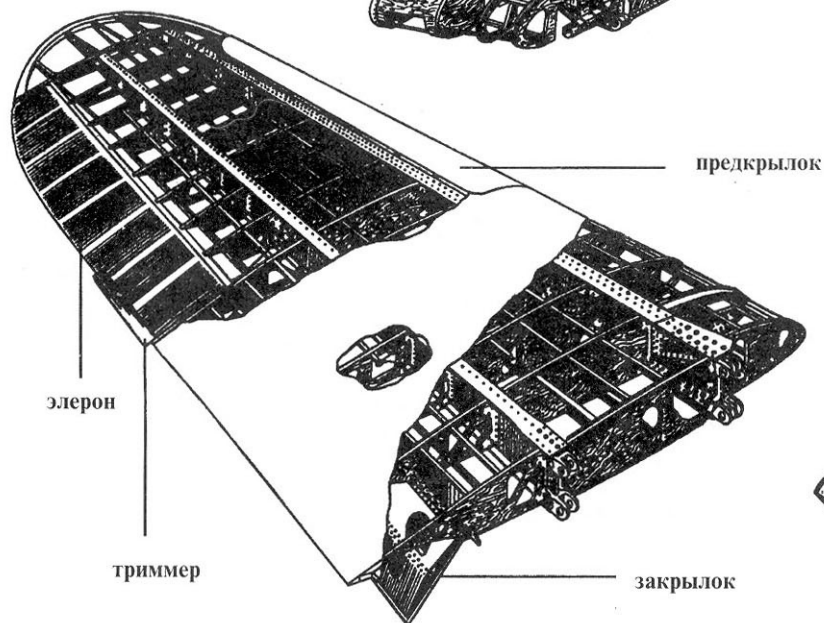


Кресло пилота регулировалось по высоте с помощью специального рычага, установленного с правой стороны чашки.

узлы крепления к фюзеляжу



Центроплан

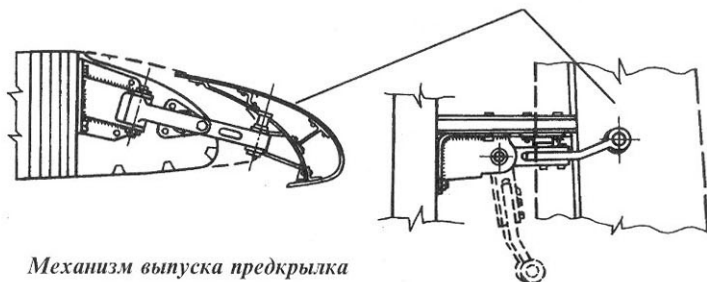


предкрылок

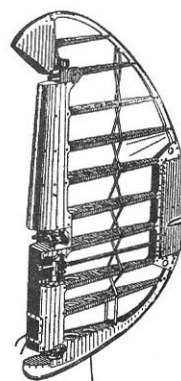
элерон

триммер

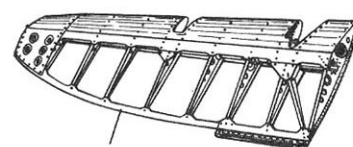
закрылок



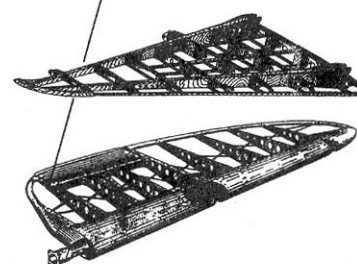
Механизм выпуска предкрылка



вертикальное оперение



горизонтальное оперение



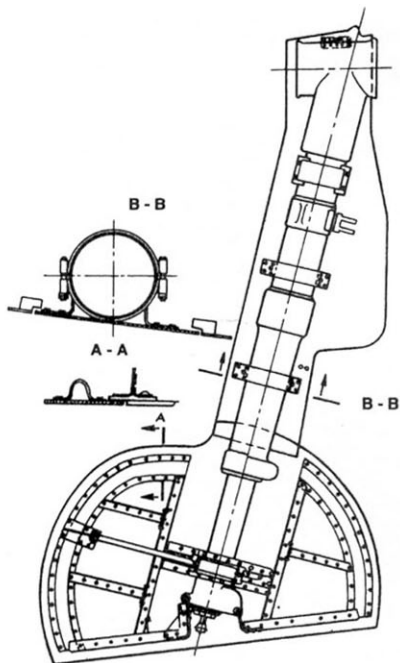
летов окрашивалась из краскопульта в один цвет (светлый серо-голубой или зеленый), нижние поверхности не перекрашивались, на самолеты были нанесены опознавательные знаки ВВС Чехословакии и новые тактические номера, представлявшие собой буквенно-цифровой код. Буквы и цифры наносились черной краской. В передней части черной краской носился код: тип самолета (S-97) и через дефис три последние цифры заводского номера.

Выставленный в Кбелы самолет имеет окраску, которую он получил уже в «гражданской жизни», после списания из ВВС. Приходится лишь сожалеть, что зачастую внешний вид выставленных в музеях самолетов совершенно не отражает облик этих же самолетов военные годы. Ла-7 из музея Кбелы исключением, увы, не является. К тому же бортовой номер «77», нарисованный на фюзеляже этого самолета, никогда не использовался на чехословацких Ла-7. Хочется верить, что исторический облик Ла-7 из чешского музея все-таки будет воссоздан.

Техническое описание самолета Ла-7

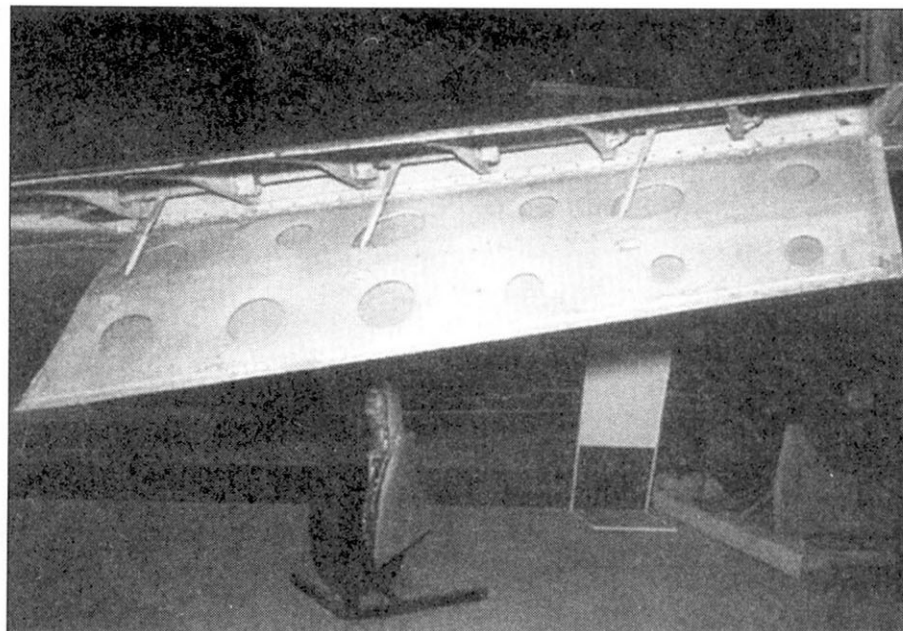
Истребитель Ла-7 является одноместным однодвигательным низкопланом смешанной конструкции с убираемым трехпорным шасси с хвостовой стойкой.

Фюзеляж овального сечения представляет собой деревянную полумонококовую конструкцию, включающую четыре лонжерона и пятнадцать шпангоутов. Лонжероны изготовлены из сосны и фанеры. Лонжероны имеют сужающуюся форму, более толстые в носовой части фюзеляжа и более тонкие - в хвостовой. Шпангоуты также изготовлены из сосны, в местах действия наибольших нагрузок усилены фанерой или дельта-древесиной. Дельта-древесина приклеена непосредственно к шпангоутам в необходимых по соображениям прочности местах. Левая и правая половины обшивки фюзеляжа выклеены из березового шпона и склеены между собой и к силовому набору кле-

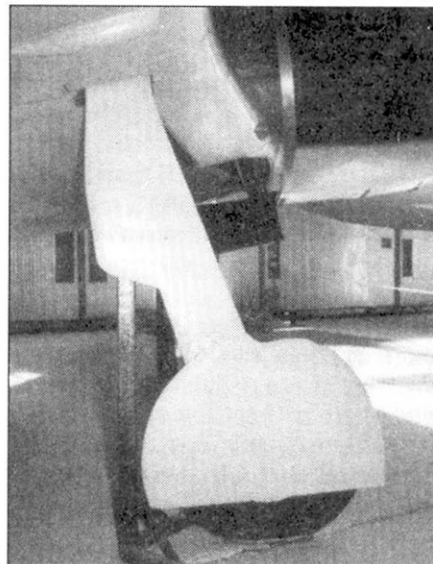


ем на основе смолы. Толщина одного слоя шпона варьируется от 0,75 до 1,5 мм. Половинки фюзеляжа выклеиваются из четырех - восьми слоев. Направление слоев дерева в каждом слое шпона ориентировано под углом 90 град. к предыдущему слою. Половинки фюзеляжа выклеиваются при строгом соблюдении требования ориентации слоев шпона под углом 45 град. к продольной оси самолета. Суммарная толщина обшивки изменяется от 3 мм в районе 15-го шпангоута до 6,8 мм в районе 1-го шпангоута. Обшивка клеится непосредственно к лонжеронам и шпангоутам. Туннель масляного радиатора изготовлен из стального листа и крепится к силовому набору фюзеляжа 20 болтами между шпангоутами №№ 4 и 7. Место стыка крыла и фюзеляжа закрыто верхним и нижним зализом. Нижний зализ - монолитный деревянный, верхние (правый и левый) - из четырех жестяных пластин каждый. Зализы крепятся к центральной части фюзеляжа и к капоту двигателя. Моторама крепится к шпангоуту № 1, помимо двигателя на мотораме установлено вооружение. Моторама сварена из хромо-молибденовых стальных труб.

Закрытая кабина пилота расположена между шпангоутами № 2 и № 7. Остекление кабины состоит из трех прозрачных сегментов: козырька, сдвижной части и задней неподвижной части фонаря. Прозрачные элементы остекления крепятся к каркасу из стальных труб с помощью металлических лент на заклепках. Изнутри козырька кабина установлена бронестекло толщиной 55 мм. Перед бронестеклом установлен коллиматорный прицел ПБЛ-1В, имеющий два кольца в расчете на стрельбу в полете со скоростями 200 км/ч и 300 км/ч. Справа и слева прицела установлены рукоятки механической перезарядки пушек. Для доступа к радиооборудованию левая часть заднего неподвижного сегмента



Посадочный закрылок в выпущенном положении.

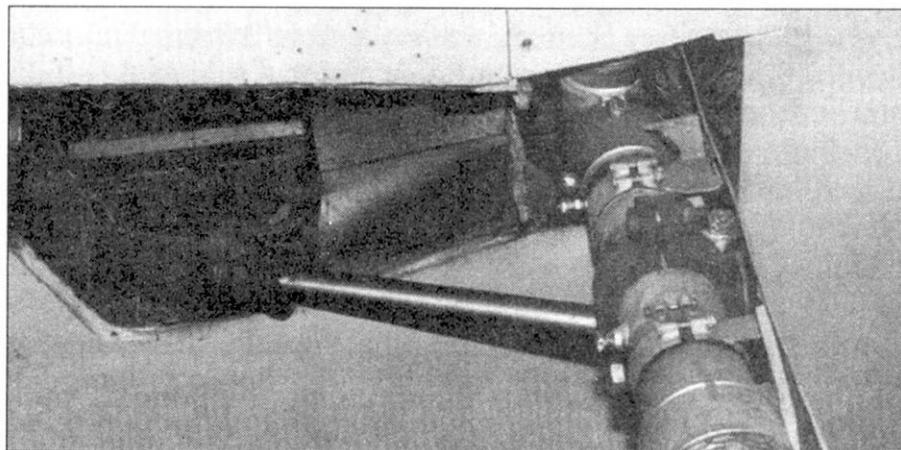


Основная опора шасси, обратите внимание на выступ на нижней поверхности плоскости крыла в месте установки бомбодержателя.

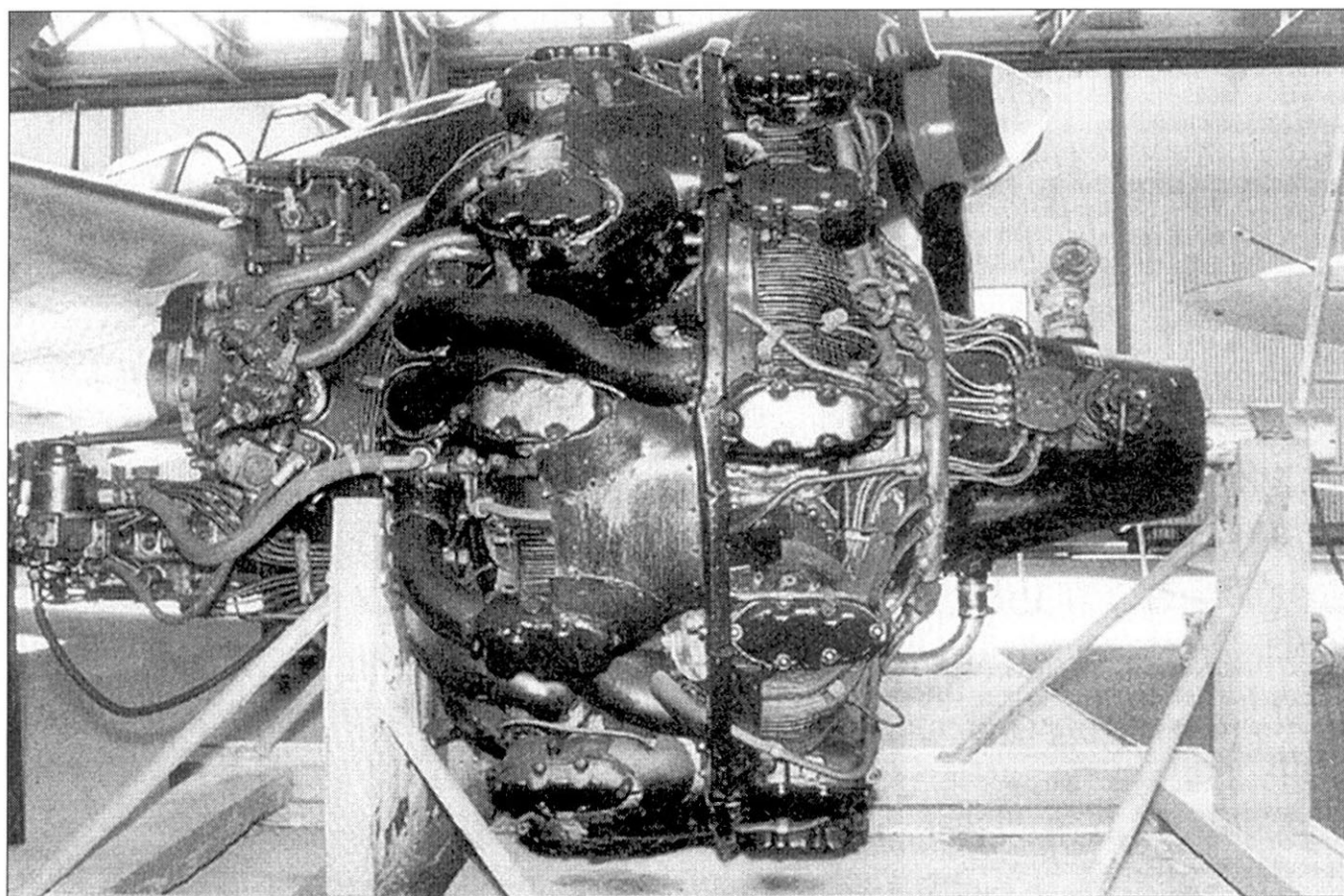
фонаря кабины сделана съемной. За креслом пилота установлен прозрачный бронезаголовник толщиной 66 мм. Задний сегмент фонаря расположен 5-м и 7-м шпангоутами, бронезаголовник крепится к 5-му шпангоуту и переплету фонаря кабины. К 5-му шпангоуту также крепит-



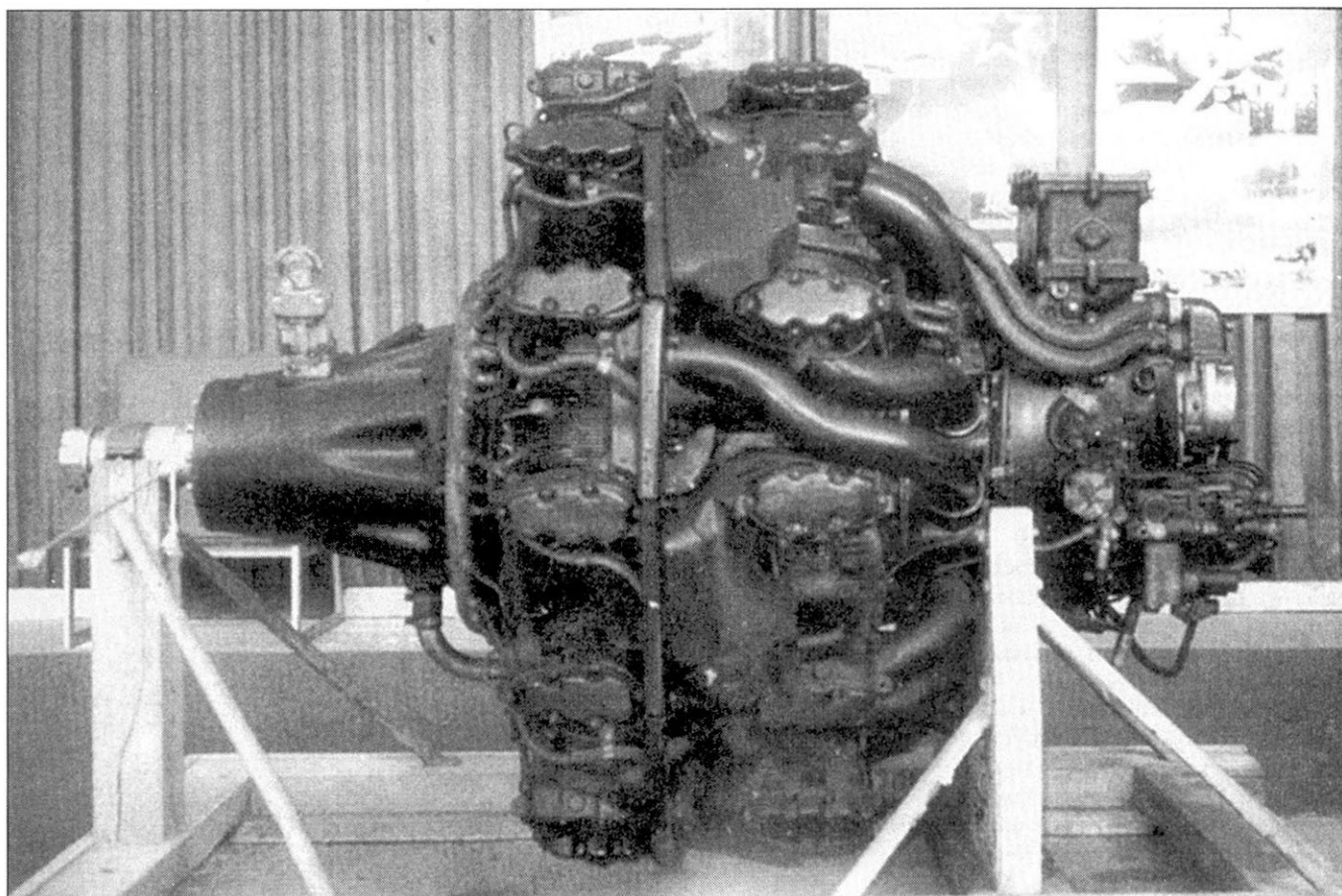
ся стальная бронеспинка толщиной 8,5 мм. Кресло летчика изготовлена из дюралюминия толщиной 1 мм и рассчитано на использование пилотом парашюта ПЛ-3М. Сдвижной сегмент фонаря перемещается по С-образным направляющим, имеется механизм аварийного сборо-

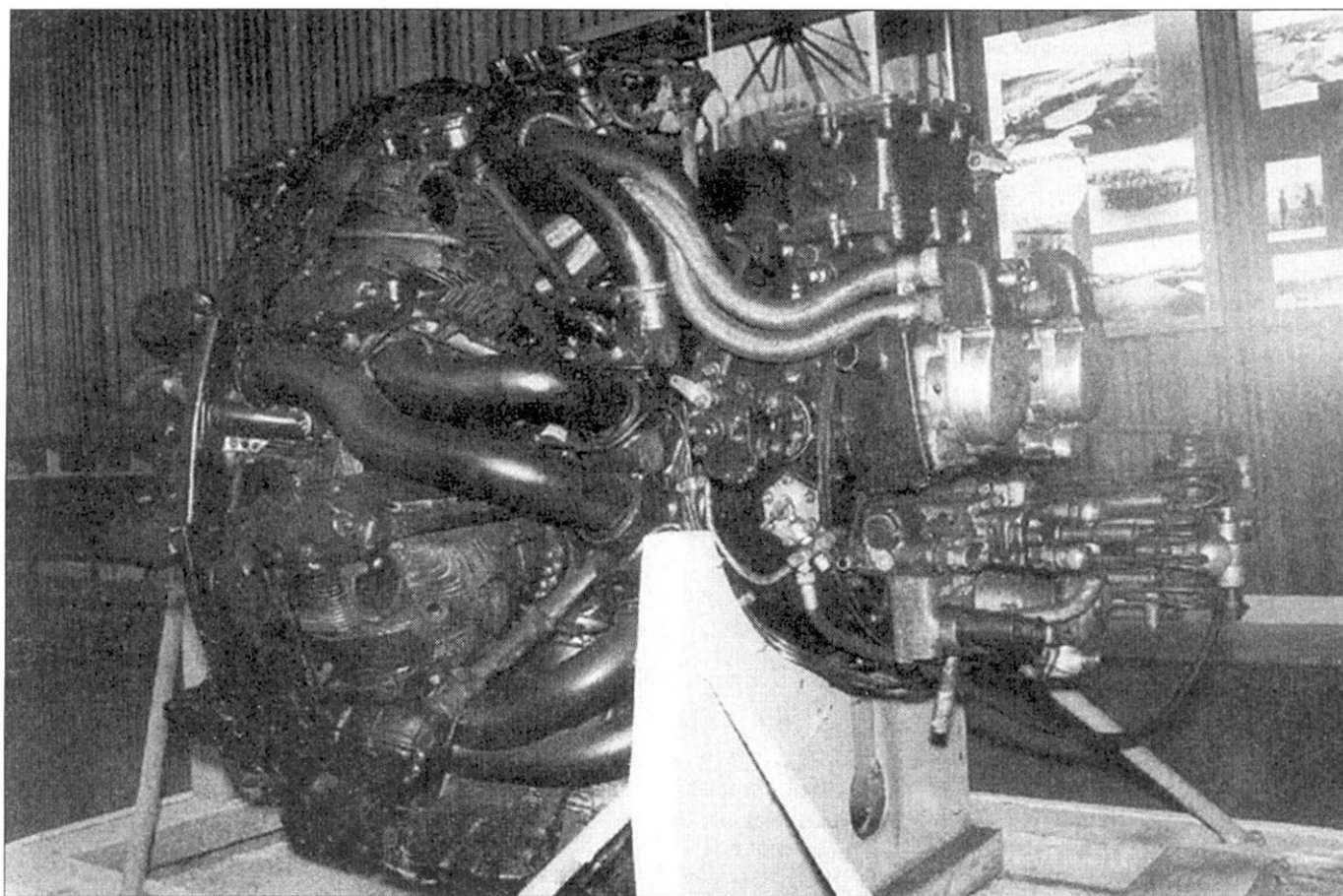


Гидроцилиндр уборки/выпуска левой основной опоры шасси.

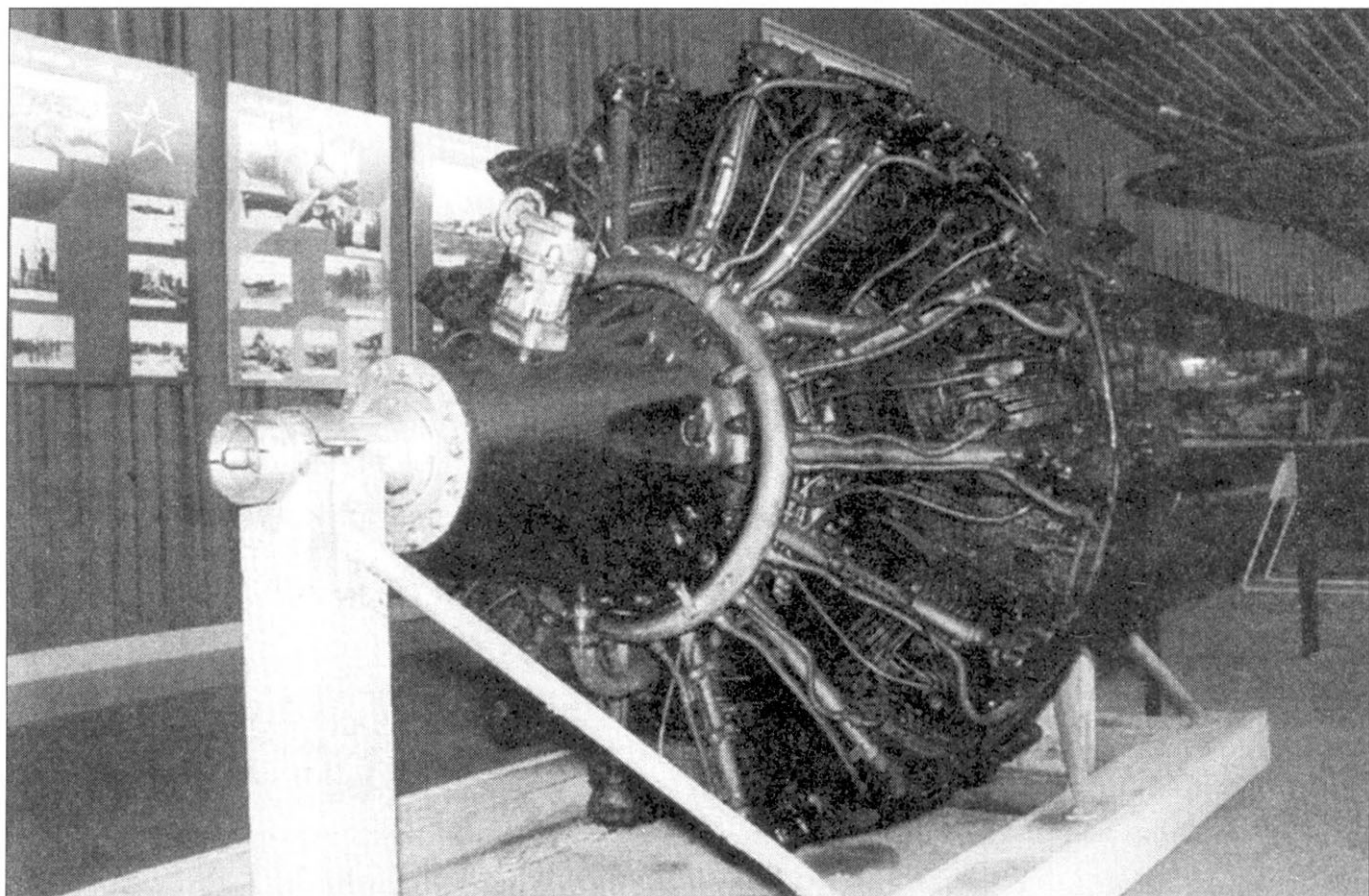


Двигатель АШ-82ФН





Задняя часть двигателя АИ-82ФН



Передняя часть двигателя АИ-82ФН

са сдвижного сегмента.

Центроплан является основным силовым элементом конструкции планера. Он состоит из двух металлических лонжеронов, десяти нервюр смешанной конструкции и деревянных стрингеров. Обшивка центроплана изготовлена из березового шпона и крепится к силовому набору с помощью эпоксидного клея ВИАМ Б-3. Лонжероны центроплана имеют двутавровое сечение, полки изготовлены из хромо-молибденовой стали, стенки - из дюралюминия.

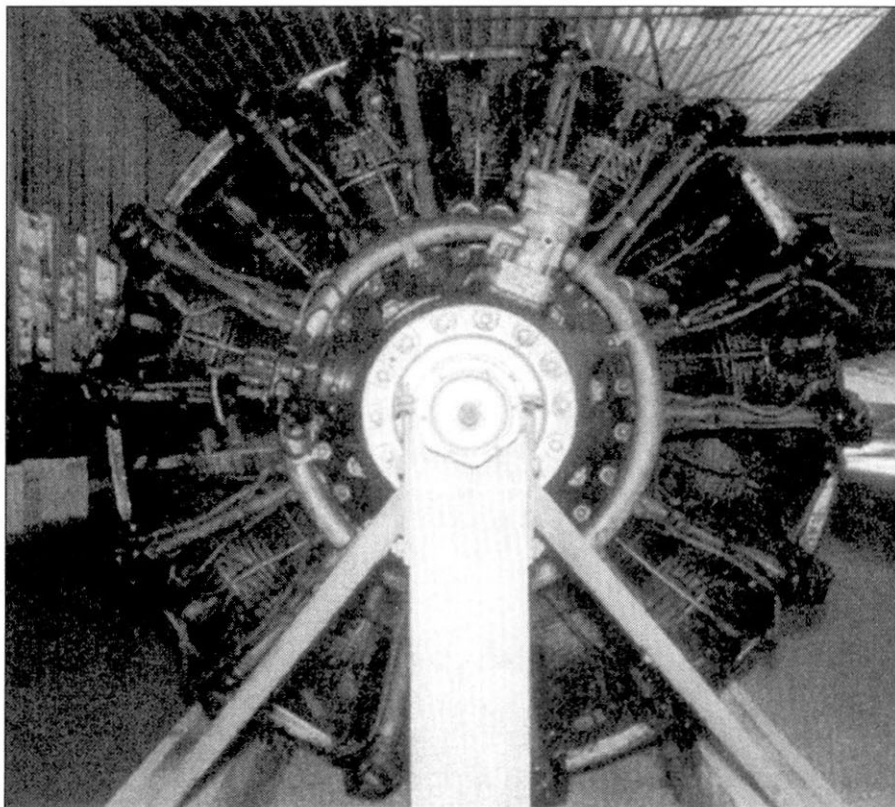
К переднему лонжерону крепятся панели закрывающие изнутри колодцы колес шасси и панели, закрывающие центральный топливный бак, и узлы крепления центроплана к мотораме. На переднем лонжероне находятся также цапфы крепления гидроцилиндров уборки основных опор шасси и узлы крепления собственно опор. На заднем лонжероне расположены узлы крепления центроплана к фюзеляжу, центральный топливный бак и узлы навески закрылков.

В центроплане находятся колодцы, в которые убираются колеса основных опор шасси; колодцы выклеены из шпона толщиной 2 мм. Толщина обшивки в носке центроплана 4 мм, между лонжеронами - 5 мм и 3 мм - между задним лонжероном и закрылком. Обшивка выполнена из нескольких слоев березового шпона, волокна древесины при склейке слоев шпона ориентируются так же как и при выклейке половинок фюзеляжа.

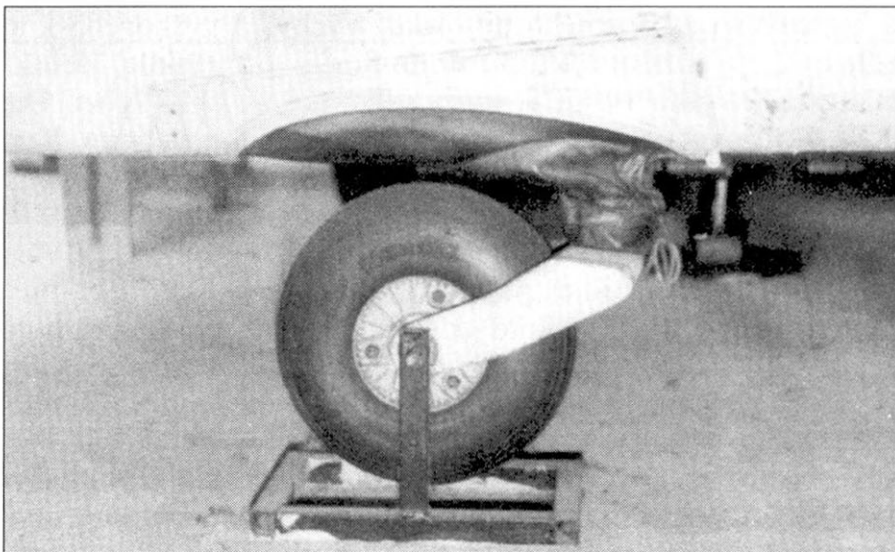
Конструкция отъемных консолей крыла аналогична конструкции центропланов. Силовой набор консоли включает два металлических лонжерона, 15 деревянных шпангоутов и 14 стрингеров. Конструкция собирается на эпоксидном клее ВИАМ Б-3. Толщина обшивки из березового шпона варьируется от 4 до 2,5 мм. Профиль крыла - NASA-230.

Элероны - типа Фрайз, с внутренней аэродинамической компенсацией. Силовой набор элерона включает трубчатый дюралюминиевый лонжерон и 9 дюралюминиевых нервюр. Передняя и задняя кромки элерона обшиты дюралюминиевыми полосами толщиной 0,8 мм. Стальной балансир на самолетах ранних серий размещался между нервюрами №№ 5 и 7, на самолетах поздних серий - между нервюрами №№ 2 и 5. Неподвижная пластина триммер установлена на задней кромке элерона между нервюрами №№ 1 и 3, регулировка триммера осуществляется на земле. Плотняная обшивка элерона приклеена к силовому набору эпоксидным клеем ВИАМ. Элерон навешивается на консоль крыла посредством трех петель, максимальные углы отклонения элерона ± 18 град.

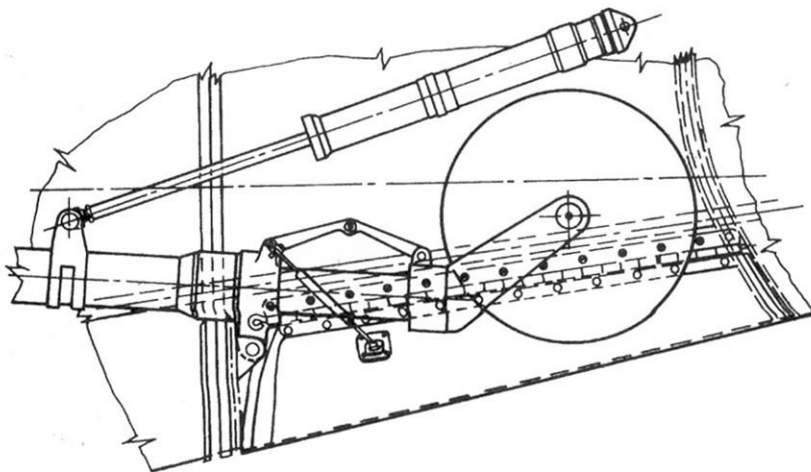
Посадочные закрылки навешены на рояльных петлях между нервюрами № 1 центроплана и нервюрами № 7 консоли крыла. Закрылки состоят из четырех секций, две - крепятся к центропла-



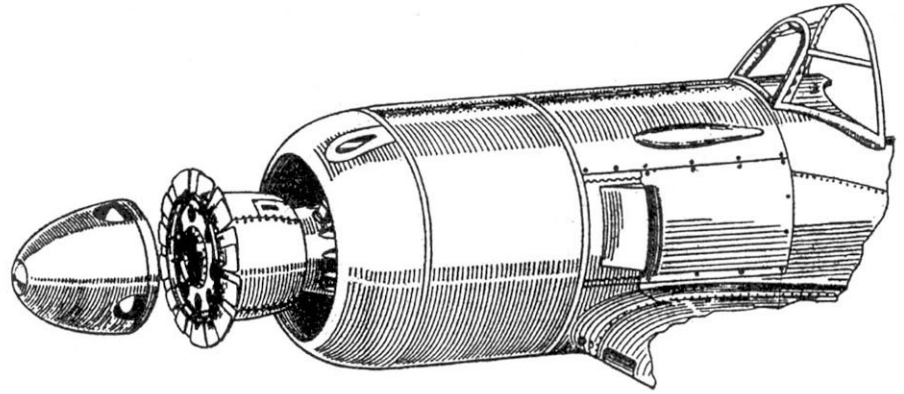
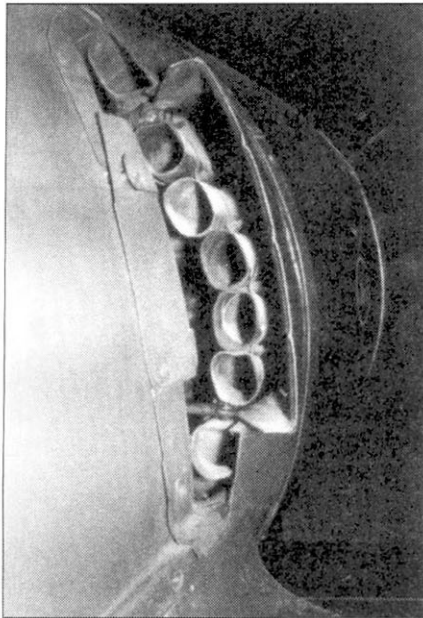
Передняя часть двигателя АИ-82ФН



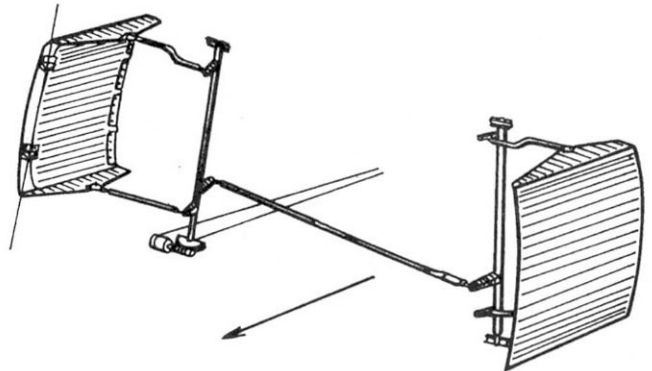
Отличительной особенностью чешских Ла-7 стало наличие на нише хвостовой опоры шасси кожаного чехла.



Чертеж хвостовой опоры шасси в убранном положении.



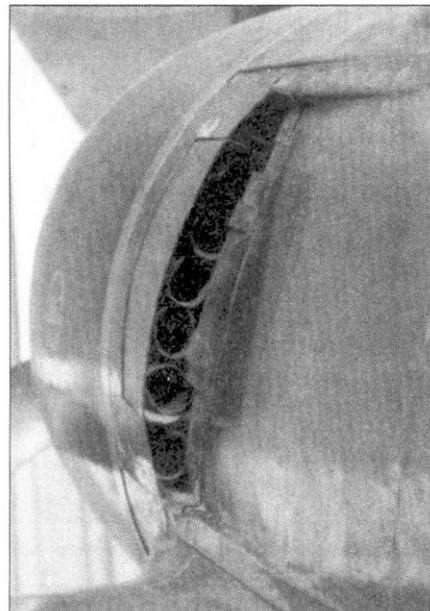
Управляемые створки по бортам фюзеляжа регулировали сечение воздушного канала, по которому проходил воздух, охлаждавший цилиндры двигателя. С помощью створок можно было регулировать температуру двигателя.



Стрингеры изготовлены из сосны и усилены дельта-древесиной или фанерой. Обшивка - березовый шпон толщиной 2,5 мм. Стабилизатор крепится к фюзеляжу между шпангоутами №№ 12 и 14. Руль высоты состоит из левой и правой половин. Силовой набор половинок руля высоты - дюралюминиевый и включает лонжерон и 9 нервюр, металлические носок и заднюю кромку. В носке половинок руля высоты укреплен между нервюрами №№ 5 и 9 стальной балансир (массой 2,8 кг на левой половине и массой 2,0 кг - на правой). Между нервюрами №№ 2 и 5 левой половины руля высоты установлен управляемый триммер. Обшивка рулей высоты и направления - полотняная из ткани АСТ-100. Диапазон углов отклонения руля высоты - от +30 град. до - 15 град. 30 мин., триммера - +/- 17 град.

Конструкция руля поворота аналогична конструкции руля высоты, но он имеет 10, а не 9, нервюр. Управляемый цельнометаллический триммер крепится между нервюрами №№ 3 и 6, масса весового балансира 6 кг. Диапазон углов отклонения руля направления - +/- 25 град., триммера - +/- 17 град.

Управление самолетом осуществляется с помощью центральной ручки, рассчитанной на управление одной рукой (на ручке управления истребителя Ла-5 имела бубликообразная насадка под две руки). Ручка связана системой тяг-труб и качалок с рулями высоты и элеронами. На ручке управления размещены гашетки бортового вооружения и кнопка управления тормозами колес шасси. Руль поворота управляется от педалей, педали связаны с рулем посредством

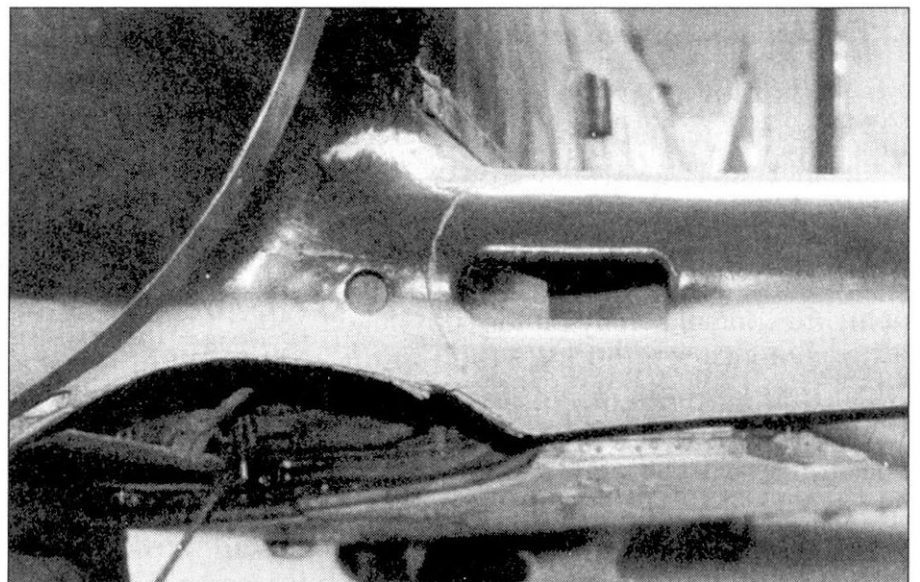


Вид сзади на выхлопные патрубки левого и правого борта. На снимке патрубков правого борта створка, регулирующая температуру двигателя, приоткрыта, на снимке патрубков левого борта - полностью закрыта..

ну и две - к консолям крыла (по одной к каждой). Секции закрылков целиком изготовлены из дюралюминиевых пластин, усиленных Z-образными ребрами жесткости. Максимальный угол отклонения закрылков - 60 град.

Дюралюминиевые предкрылки крепятся к носкам консолей крыла между нервюрами №№ 6 и 14. Предкрылки автоматически выпускаются при достижении самолетом определенного угла атаки.

Хвостовое оперение состоит из вертикального киля, руля поворота и горизонтального стабилизатора с рулями высоты. Киль является интегральной частью фюзеляжа. Силовой набор стабилизатора консольного типа включает два шпангоута и 7 нервюр, носовой стрингер, два верхних и два нижних стрингера.



Воздухозаборник нагнетателя и носок левой плоскости крыла.

стальных тросов и шкивов. Углы установки триммеров регулируются смонтированными на левом борту кабины штурвальчиками. Привод выпуска закрылков - гидравлический.

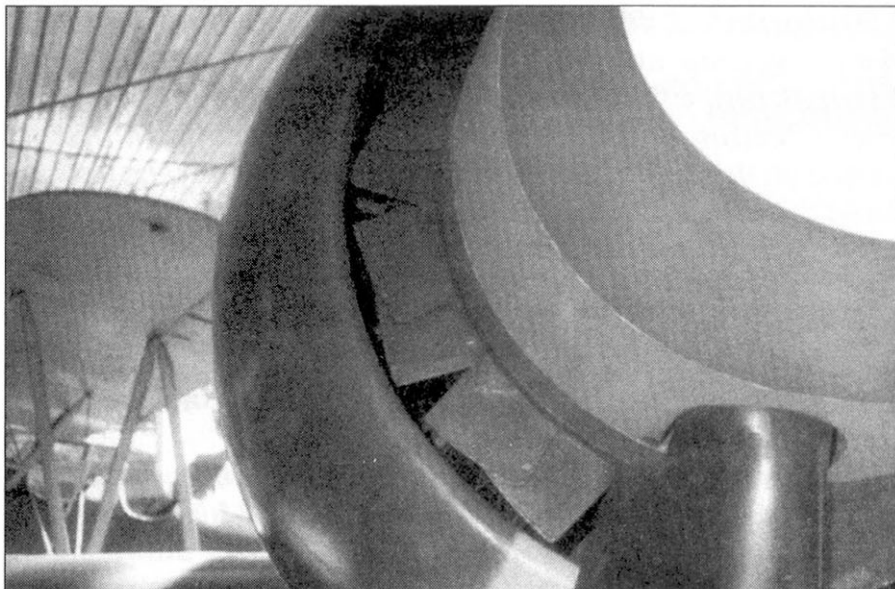
Колея шасси - 2,806 м. Стойки основных опор шасси убираются с помощью гидроцилиндров по направлению к продольной оси самолета и укладываются в специальные ниши, расположенные вдоль носков крыла. Опоры шасси истребителя Ла-7 на 80 мм длиннее опор шасси самолета Ла-5ФН. За счет установки новых амортизаторов с увеличенным до 220 мм ходом удалось улучшить проходимость самолета по аэродрому; более жесткое шасси истребителя Ла-5 послужило причиной многочисленных аварий. Колеса основных опор с пневматиками размером 650x200 мм оснащены двойными пневматическими тормозами. В убранном положении опоры и колеса полностью закрываются щитками. Секции щитков, закрывающие пневматики крепятся к центроплану на рояльных петлях. Хвостовая опора, по сравнению с опорой Ла-5, имеет более простую конструкцию. Хвостовая опора убирается гидроцилиндром, шток которого имеет ход 250 мм. Размер пневматика хвостового колеса 300x125 мм. Все опоры шасси имеют гидравлические и механические замки, фиксирующие опоры как в открытом, так и в убранном положении.

Двигатель - проверенный и надежный звездообразный восемнадцатичилиндровый мотор воздушного охлаждения АШ-82ФН конструкции А.Д. Швецова. Двигатель снабжен двухскоростным нагнетателем и редуктором с передаточным отношением 11:16. Ход поршня в цилиндре - 155,5 мм, объем цилиндров - 41,2 л., сжатие - 7. Максимальная частота вращения двигателя 2600 об/мин в минуту достигается на чрезвычайном (боевом) режиме работы, двигатель может работать на этом режиме в течение 30 с; на взлетном режиме при частоте вращения 2400 об/мин двигатель развивает мощность в 1700 л.с., на номинальном режиме - 1540 л.с.

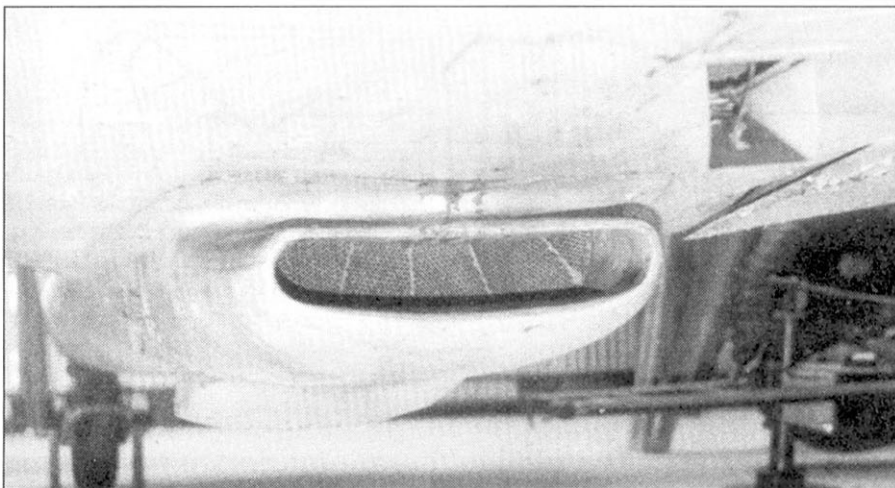
Число оборотов двигателя контролируется регулятором Р-7, установленном на кожухе редуктора. Бензин 4Б-78 с октановым числом не менее 95 впрыскивается непосредственно в цилиндры инжекционным насосом НБ-3У под давлением в 140-200 кПа. Запуск двигателя осуществляется пневмостартером РВ-02. Двигатель приводит во вращение воздушный винт изменяемого шага ВИШ-105В-4 диаметром 3,1 м. Диапазон изменения шага лопастей - от 22 град. до 51 град. 30 мин. Масса воздушного винта 141 кг.

Масса двигателя 900 кг, его максимальный диаметр 1260 мм, длина - 1980 мм. Двигатель крепится к стальной трубчатой мотораме в четырех точках.

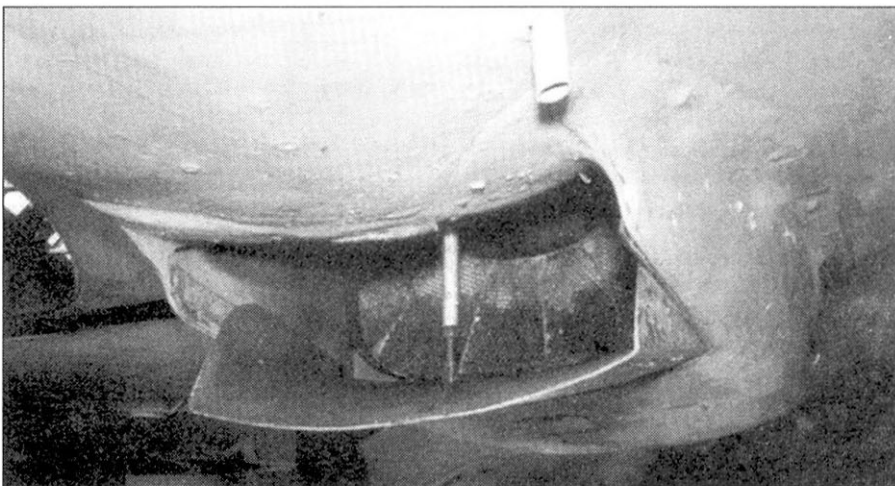
Выхлопная система включает 14 индивидуальных патрубков сечением 70x67,5 мм, изготовленных из жаропроч-



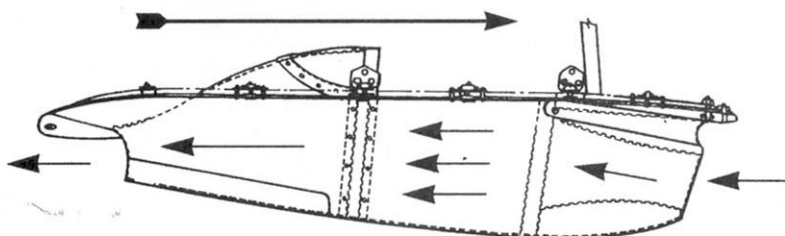
Улучшению охлаждения двигателя способствовала установка вентилятора за коком воздушного винта.



Вид спереди на маслорадиатор, обратите внимание на сотовое оребрение радиатора.



Вид сзади на маслорадиатор, регулирующая переток воздуха створка полностью открыта.



Технические характеристики

Тип	Ла-7 Прототип	Ла-7 серийный	Ла-7УТИ	Ла-7 АШ-71	Ла-7 АШ-83	Ла-7Р
Размах крыла, м	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80	9,80
Длина, м	8,67	8,67	8,67	8,67	8,67	8,67
Высота, м	2,60	2,60	2,60	2,60	2,60	-
Площадь крыла, кв. м	17,59	17,59	17,59	17,59	17,59	17,59
Масса пустого, кг	2605	2605	2625	2849	2522	2703
Взлетная масса, кг	3625	3240	-	-	-	-
Нагрузка на крыло, кг/кв. м	185	185	188	200	178	199
Удельная мощность, л.с./кг	1,77	1,77	1,78	1,73	1,38	-
Максимальная скорость, км/ч	680	658	648	-	725	805
Максимальная скорость у земли, км/ч	597	592	558	-	604	-
время набора высоты 5000 м, мин.	4,45	4,95	5,7	-	4,9	-
время выполнения полного виража, с.	-	20,5	-	-	-	-
потолок	-	-	-	-	-	-
практический, м	11 300	11 300	-	-	11 600	13 000
вооружение	3x20	2-3x20	1x20 мм	2x20	2x20	2x20

Сравнительные характеристики истребителя Ла-7 и немецких истребителей

Тип	Bf 109G-6	Fw-190A-8	Ла-7
Максимальная скорость у земли, км/ч	510	570	592
Максимальная скорость на высоте 6000 м, км/ч	648	644	658
Время набора высоты 5000 м, мин.	5	6	4,95
Практический потолок, м	11 200	10 350	11 300
Время выполнения полного виража, с.	21	26	20,5
Дальность полета, км	560	1490	655
Вооружение			
пушки	1x20	4x20	2x20
пулеметы	2x13	2x13	

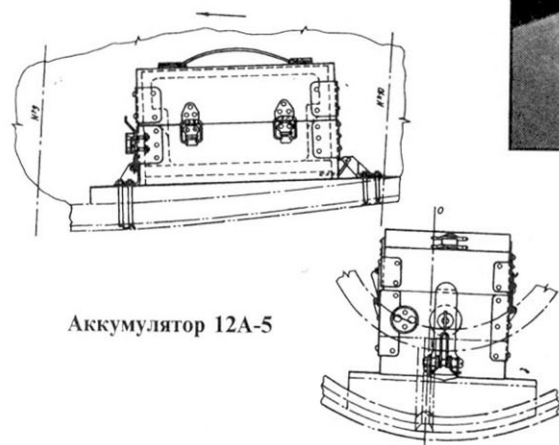
ной стали. Патрубки сгруппирована по семь штук и выведены наружу с правого и левого борта фюзеляжа перед кабиной. Нижние выхлопные патрубки имеют дренажные отверстия для слива бензина и масла, которые обычно здесь скапливаются.

Воздухозаборники самолетов первых серий не имели никаких устройств для очистки воздуха, затем на нижних поверхностях плоскостей крыла стали ставиться фильтры, препятствовавшие попаданию в двигатель мелких механических частиц. При запуске двигателя, на взлете и посадке, воздухозаборники могут закрываться управляемой из кабины при помощи троса заслонкой (что, также, препятствует засорению двигателя). Радиаторы двигателя изготовлены из дюраля толщиной 1,2 мм, жаропрочные панели по бортам фюзеляжа в местах выхода выхлопных газов выполнены из оцинкованной стали.

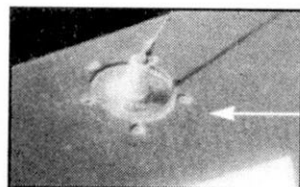
Топливные баки. На истребителе Ла-7 устанавливалось три топливных бака суммарной емкостью 466 л. Центральный бак емкостью 170 л размещен в центроплане, два крыльевых бака имели емкость по 148 л. Заправка производится через заливочные горловины, расположенные на верхней поверхности консолей крыла. Баки сварены из дюралюминиевых пластин. Крыльевые баки связаны с центральным, который расположен ниже крыльев, необратимыми клапанами. Баки имеют специальную защиту, которая способна затянуть пулевое отверстие в течение 15 с. Защита представляет собой пять слоев. Верхний - толщиной 1 мм - выполнен из устойчивой к бензину резины. Затем идет 3-мм слой резины, спо-



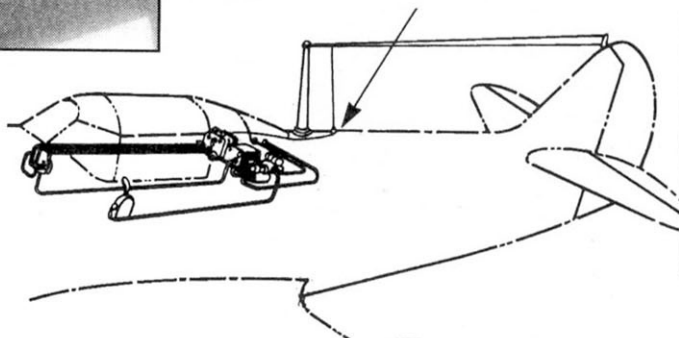
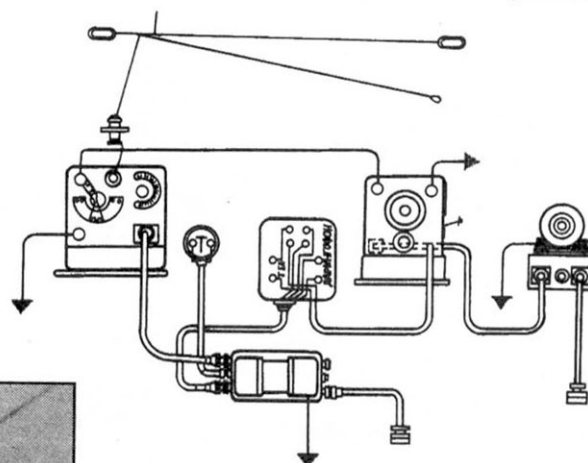
Кислородный баллон

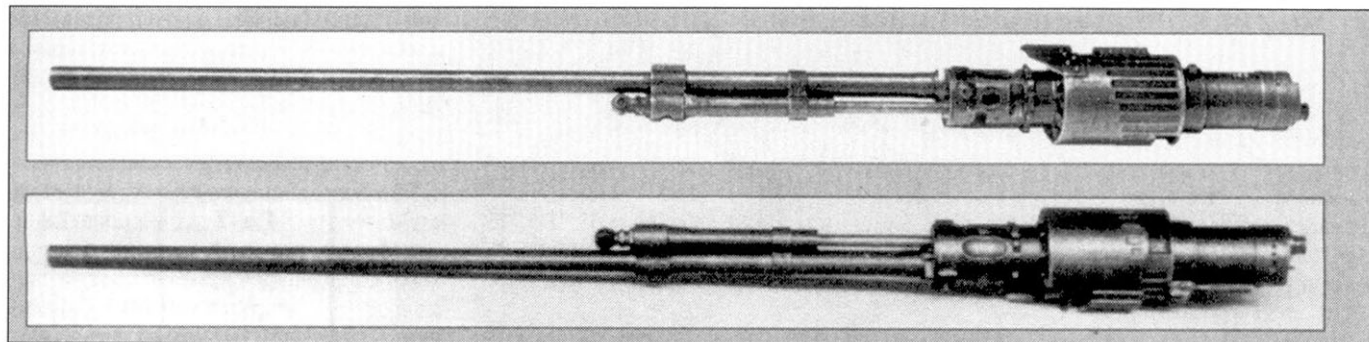


Аккумулятор 12A-5



Изолированный антенный ввод.





собной вступать с бензином в химическую реакцию и затягивать пробойну. Третий и четвертый слой - из грубой ткани толщиной 1,5 мм каждый. Внутренний, пятый, слой толщиной 1,5 мм выполнен из устойчивой к воздействию бензина резины. Для предотвращения воспламенения паров бензина баки наддуваются выхлопными газами от двигателя.

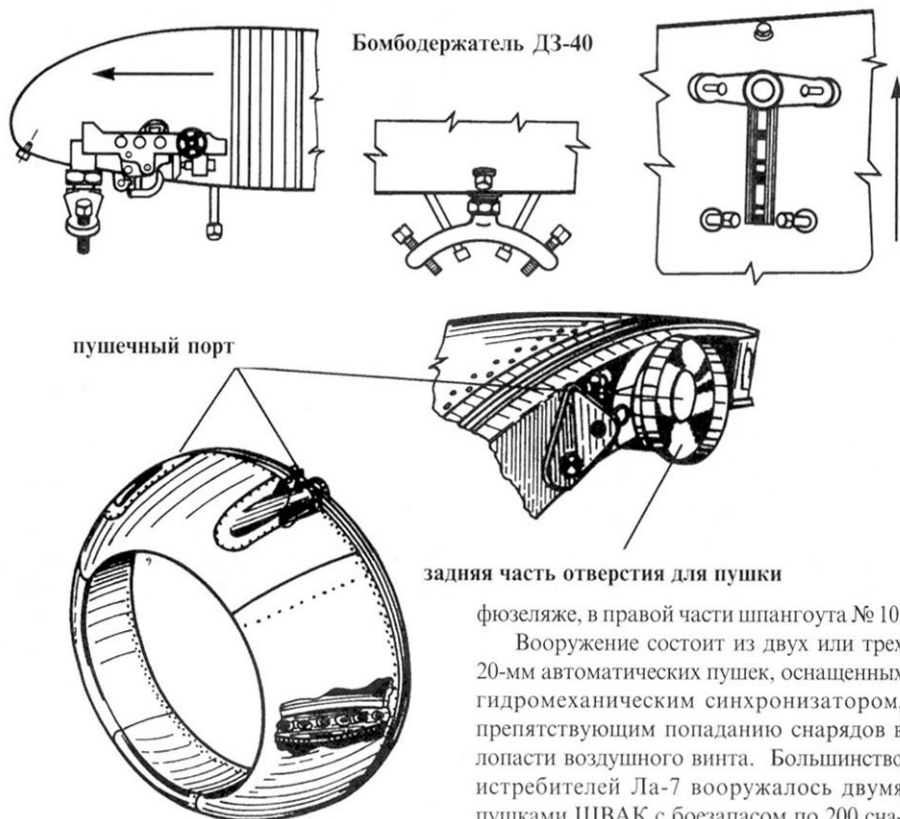
Масляная система использует минеральные масла марок МК и МС летом или МЗС зимой. Маслосистема включает масляный бак, насос, фильтры, маслорадиатор. Маслобак емкостью 58 л (получили распространение также маслобаки емкостью 40 л) установлен на моторах ниже пушек. Подача масла к двигателю осуществляется при помощи насоса МШ-5Д через фильтр «Куно». От двигателя масло через фильтр подается насосом МШ-1 к установленному в нижней части фюзеляжа маслорадиатору ОП-293. В маслосистему входят также устройства измерения давления и температуры масла.

В состав оборудования истребителя Ла-7 входят кислородная, пневматическая, электрическая и радиосвязная системы.

Вся аппаратура кислородной системы КП-12 размещена на правом борту кабины, баллон с кислородом находится в фюзеляже между шпангоутами № 9 и № 10.

Баллон емкостью 8 литров (давление в баллоне 14-15 МПа), от которого запитывается пневмосистема установлен на левом борту фюзеляжа между шпангоутами № 6 и № 7. Помимо баллона в состав пневмосистемы входят трубопроводы, редукционный клапан и исполнительные механизмы. От пневмосистемы приводятся в действие механизмы перезарядки пушек, тормоза колес основных опор шасси; с ее помощью сбрасываются бомбы и в аварийном режиме выпускаются опоры шасси.

Электросистема включает генератор ГС-10-350 и аккумуляторную батарею 12А-5. Генератор приводится от двигателя и установлен непосредственно за мотором. Аккумуляторная батарея размещается в специальном контейнере, установленном в фюзеляже между шпангоутами № 9 и № 10. Генератор и батарея запитывают все свето-сигнальные устройства кабины пилота, аэронавигацион-



ные огни, посадочную фару, магнето МСМ-14, радиоаппаратуру.

Радиоаппаратура включает передатчик РСИ-3М «Орел», приемник РСИ-4Д «Малютка», преобразователи напряжения РУ-45А (для передатчика) и РУ-11А (для приемника). Радиоаппаратура установлена в фюзеляже сразу же за бронеспинкой летчика. Во избежания созданию помех радиосвязи, все металлические элементы конструкции самолета соединены между собой проводом и заземляются на стоянке.

Истребитель комплектуется сигнальным пистолетом-ракетницей СПШ (сигнальный пистолет Шпагина), укрепленным на правой стенке кабины летчика. Ракета выстреливается наружу через специальное отверстие в борту фюзеляжа, сделанное рядом с местом крепления пистолета СПШ. К ракетнице положено пять запасных патронов.

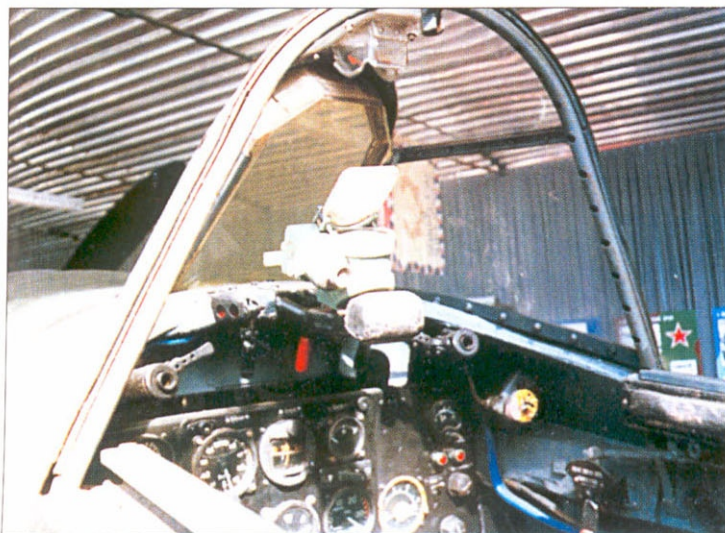
На переплете фонаря кабины укреплено зеркало заднего вида.

Аптечка первой помощи укреплена в

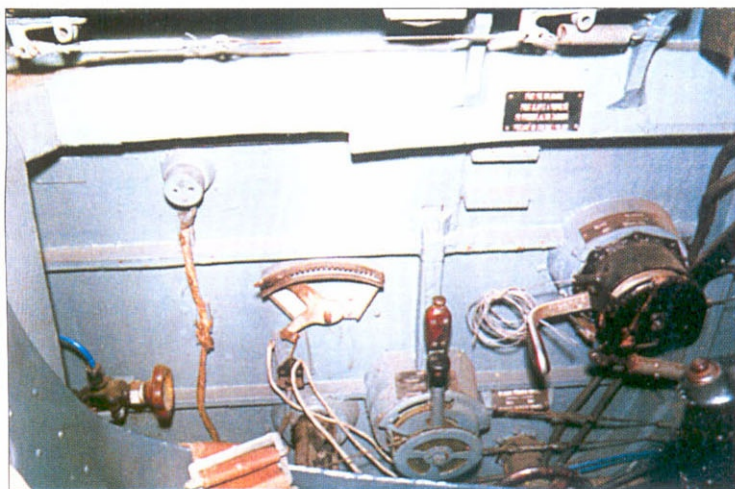
фюзеляже, в правой части шпангоута № 10.

Вооружение состоит из двух или трех 20-мм автоматических пушек, оснащенных гидромеханическим синхронизатором, препятствующим попаданию снарядов в лопасти воздушного винта. Большинство истребителей Ла-7 вооружалось двумя пушками ШВАК с боезапасом по 200 снарядов на ствол. Сравнительно небольшое количество Ла-7 получили изначально предполагавшееся штатным вооружение из трех пушек Б-20 с боезапасом по 170 снарядов на ствол. Несколько Ла-7 получили бортовое вооружение из трех пушек ШВАК с боезапасом по 130 снарядов на ствол, но эти самолеты оказались перегруженными, так как масса одной пушки ШВАК составляет 42 кг а масса пушки Б-20 - 25 кг. Начальная скорость снаряда, выпущенного из пушки ШВАК, составляет 215 м/с, скорострельность - 800 выстрелов/мин. В состав боекомплекта входят бронебойно-зажигательные снаряды массой 180 г (способны пробивать броню толщиной до 20 мм) и осколочно-зажигательные снаряды массой 180 г.

На двух подкрыльевых узлах возможна подвеска бомб массой до 100 кг (на каждом). Наиболее часто использовались фугасные авиабомбы ФАБ-50 и ФАБ-100, а также зажигательные ЗАБ-50 и ЗАБ-100; 50 и 100 - масса бомбы, 50 кг и 100 кг.



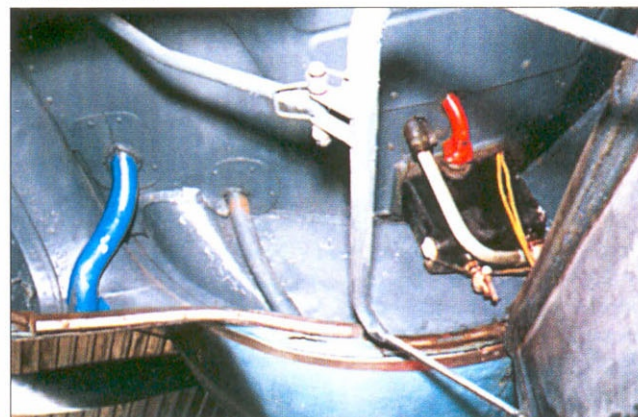
Кабина пилота истребителя Ла-7. Обратите внимание на укрепленное на внутренней части козырька фонаря кабины бронестекло и прицел ПБП-1.



Левый борт кабины летчика. Оборудование крепится к деревянному борту фюзеляжа на болтах и кронштейнах.



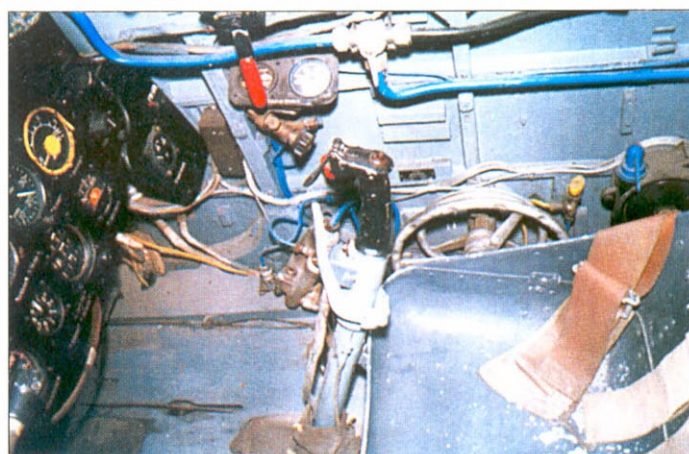
Колодцы колес шасси полностью закрываются, помимо колес в них находится арматура ряда систем самолета, в частности воздуховод от воздухозаборника к нагнетателю.



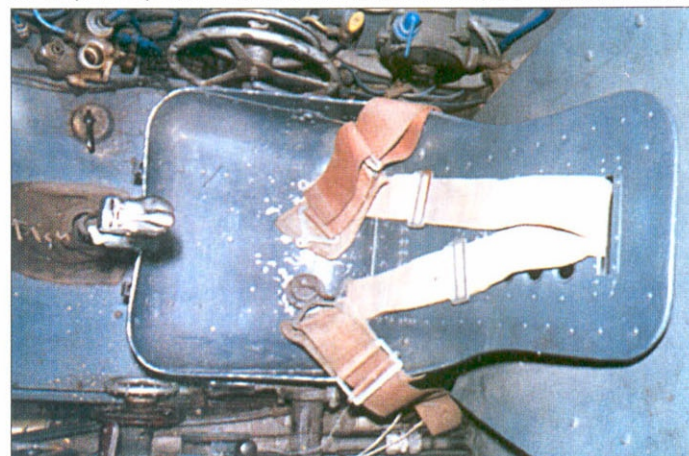
Механизм привода щитка колодца шасси.



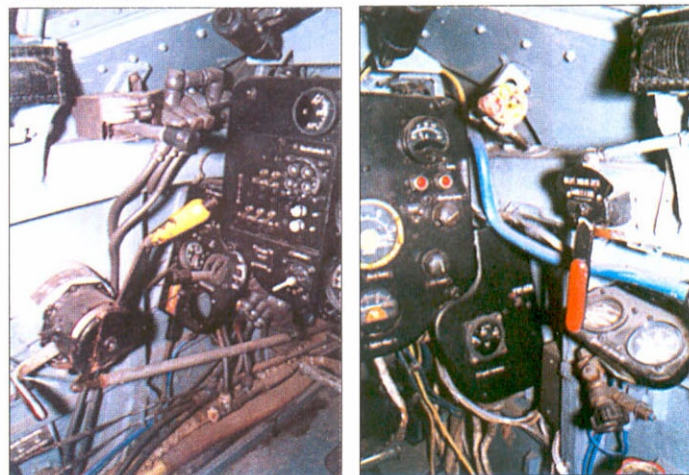
Приборная доска самолета из коллекции авиационного музея Прага-Кбелы. Все приборы - оригинальные, устанавливавшиеся на самолетах военного времени, лишь надписи на плашках, укрепленных под приборами, сделаны на словацком языке.



Вид на правый борт кабины летчика. Дизайн кабины был предельно функциональным.



Сиденье летчика с бронешпикой. На машинах поздних серий ставились сиденья с кожаной обивкой.



Левая и правая сторона приборной доски



Ла-7, на котором летал лучший ас союзников И.Н. Кожесдуб. Носовая часть фюзеляжа окрашена поверх стандартного камуфляжа красной краской, хвост - белой. Оознавательные знаки - старого типа (звезды имеют большой размер). Самолет изображен по состоянию на весну 1945 г.



Стандартная схема камуфляжной окраски истребителей была введена в июле 1943 г. Верхние поверхности окрашены неправильными пятнами серо-голубого и темно-серого цветов, нижние - светло-голубые. На верхние поверхности плоскостей крыла опознавательные знаки не наносились.



Самолет штурмана 176-го ГИАП А.С. Куманичкина. На борту фюзеляжа - отметки о 29 сбитых самолетах противника. До конца войны Куманичкин одержал еще шесть побед.



Ла-7 командира 1-й эскадрильи 32-го ГИАП майора В.А. Орехова, Литва, осень 1944 г. Обратите внимание на две косых белых полосы на вертикальном оперении - идентификационный знак подразделения.

Ла-7 майора А.В. Алелюхина из 9-го ГИАП, Берлинская операция, весна 1945 г. Самолет окрашен нестандартно, верхние поверхности - полностью серо-голубые. На бортах фюзеляжа нарисована персональная эмблема аса и надпись «Алексей Алелюхину от коллектива треста 341 НКВД» (надпись имелась как на левом, так и на правом бортах).

Помимо окраски капотов мотора, в качестве идентификационной маркировки часто использовались разнообразные полосы, которые окрашивали на вертикальном оперении. В одном из неустановленных подразделений ВВС Красной Армии для идентификации использовались нарисованные на рулях направления истребителей Ла-7 прямоугольники или полосы белого цвета.



Алексей Алелюхину
ОТ КОЛЛЕКТИВА
ТРЕСТА №41 НКВД

Алексей Алелюхину
ОТ КОЛЛЕКТИВА
ТРЕСТА №41 НКВД

Ла-7 командира 9-го ГИАП майора В.Д. Лавриненкова, Восточная Пруссия, зима 1944-45 г.г. 9-й ГИАП входил в состав 303-й ИАД, на фюзеляжах самолетов которой часто изображались молнии. Верхние поверхности самолета - однотонные серо-голубые.

Ла-7 знаменитого аса, татарина по национальности, Амет Хан Султана по, 9-й ГИАП, 303-я ИАД, Восточная Пруссия, зима 1944-45 г.г.

Ла-7 капитана П.Я. Головачева, 9-й ГИАП, 303-я ИАД; как и большинство самолетов дивизии, фюзеляж истребителя украшает броская молния. Капитан Головачев в один день, 19 января 1945 г., в двух боевых вылетах сбил четыре немецких самолета.

Ла-7 командира 156-го ИАП подполковника С.Ф. Долгушина. Яркий полосатый хвост самолета - отличительный признак самолетов 176-го ИАП. Обратите внимание на бортовой номер «93», цифры которого не имеют обычной красной обводки.

