

ДИПЛОМ
ЗА ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД В ВЫПОЛНЕНИИ КОНКУРСНОГО ЗАДАНИЯ

Истребитель Ла-5: рождение легенды

Семья Капитановых,
Гагинский муниципальный округ

22 июня 1941 года ранним утром без объявления войны нацистская Германия вероломно напала на Советский Союз. Тяжелейший урон понесла советская авиация: огромное количество советских самолетов было уничтожено на земле, так и не успев подняться в воздух для адекватного ответа врагу. Лучшие умы конструкторских бюро страны работали над созданием новых моделей самолетов, способных в бою превосходить авиационную мощь противника. В их числе был и дважды Герой Социалистического Труда лауреат четырех Сталинских премий С.А. Лавочкин. Семён Алексеевич Лавочкин (1900 – 1960) — родился в Смоленской губернии в семье учителя. В 1927 году окончил Московское высшее техническое училище.

В 1935-1938 годах Семен Лавочкин был главным конструктором проекта истребителя ЛЛ (Лавочкин, Люшин). Эта разработка стала первым шагом к самостоятельной конструкторской деятельности С.А. Лавочкина. В 1938-1939 годах Семен Лавочкин работал в Главном управлении авиационной промышленности Наркомтяжпрома, где курировал создание новых авиазаводов. Параллельно совместно с коллегами Владимиром Горбуновым и Михаилом Гудковым Лавочкин решил спроектировать свой самолет, тем более что в стране был объявлен конкурс на создание истребителя. Так родился ЛаГГ. Промышленность того времени не выпускала легких сплавов, и в самолете ЛаГГ впервые применялась дельта-древесина. Это был новый и легкий в производстве материал. Самолет имел на вооружении пушку и два пулемета. В дальнейшем двигатель этого самолета был заменен звездообразным поршневым двигателем воздушного охлаждения М-82, чтобы получить на ЛаГГ летно-технические данные.

С 1940 года Семен Лавочкин был главным конструктором конструкторского бюро на авиазаводе № 21 в городе Горьком (ныне Нижний Новгород), где налаживал серийный выпуск истребителя ЛаГГ-3 (модернизированный ЛаГГ-1). Самолеты конструкции С.А. Лавочкина принимали активное участие в войне против фашистской Германии. К концу 1941 года Горьковский авиазавод № 21 был мощнейшим производителем истребителей в стране: он сдал фронту 1445 самолетов ЛаГГ-3. Конструкторы постоянно совершенствовали машину, но увеличить скорость самолета без потери его боевой мощи не получалось. Было件нятно, что в скором времени заводу придется осваивать производство новой машины.

Когда истребитель был почти готов, на завод пришло постановление ГКО о переходе на выпуск Як-7. Лавочкина и его ОКБ переводили на завод № 31 в Тбилиси. Но в Горьком все-таки успели провести летные испытания. Не решенным оставался только вопрос с перегревающимся маслом, но и его удалось решить с помощью нового радиатора. В 1942 году истребители Ла-5, созданные на базе ЛаГГ-3 стали поступать на вооружении ВВС. Ла-5 превзошел в скорости лучшие немецкие истребители. Уже в сентябре 1942 г. истребительные полки, оснащенные самолетами Ла-5, участвовали в сражении под Сталинградом и добились крупных успехов. Они пользовались популярностью у личного состава благодаря исключительно высоким маневренным качествам и надежности. На самолетах конструкции С.А. Лавочкина воевали многие прославленные летчики, среди них трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб. Всего за период Великой Отечественной войны было построено 10000 истребителей Ла-5.

У Арзамаса и Арзамасского района с Ла-5 связана особая история. А началась эта история в арзамасской школе имени А.С. Пушкина. Однажды собрались ребята и стали думать, как помочь своей стране победить фашистов.

– А что, ребята, не собрать ли нам деньги на боевой самолет! – сказали ребята.

– Самолет! Самый настоящий, военный. И пусть зовется он «Арзамасский школьник», и пусть воюет в эскадрилье «Валерий Чкалов», – поддержали другие.

Сказали это и испугались, самолет не игрушка, сколько же денег-то надо? Бросили клич всей арзамасской пионерской организации, подключились родители, но так, чтобы дети не догадались о помощи – кто знает, еще обидятся.

На строительство самолета школьниками было собрано 160 тысяч рублей.

Из Горького сообщали:

– Самолет делается. Рабочие стараются, работают по-ударному. Ждите!

Наконец, самолет был готов, и состоялось знакомство с летчиком, который должен был воевать на этой машине. Это был – Алексей Иосифович Максименко, ас эскадрильи «Валерий Чкалов». Передавая самолет, ребята дали наказ пилоту нещадно бить врага. Наказ был выполнен. В ожесточённых боях на орловском направлении Максименко лично сбил пять вражеских самолётов, за что был награждён орденом Красного Знамени. «Арзамасский школьник» воевал долго. Потом на этом самолете воевал другой летчик – лейтенант Терехов, и сбил на нем три фашистских самолета. Позднее на самолет сел еще один летчик – младший лейтенант Зазыба и сбил самолет врага. Вскоре в Арзамас пошли письма. Летчики писали: «Спасибо за подарок, самолет бьет врага. Напишите, как учиться и трудиться? Как помогаете фронту?» Сколько же радости эти письма принесли пионерам!

Пилоты самолета «Арзамасский школьник» участвовали в трудных боях в первые дни контрнаступления войск Брянского фронта. Некоторое

время спустя группа лётчиков 160-го авиаполка поблагодарила школьников за их патриотический поступок и сообщила арзамасцам, что их стальной друг полностью выполнил пионерский наказ. Самолет прошел всю войну и не был сбит. На его фюзеляже красовались 20 звездочек – по числу сбитых самолетов.

Уже намного позднее «красные следопыты» Арзамаса отыскали первого летчика А.И. Максименко и узнали, что «Арзамасский школьник» был прославившимся в годы войны самолетом-истребителем Ла-5.

Много памятников военной технике стоят повсюду, но памятника самолету Ла-5 не сыщешь. В городе Нижнем Новгороде есть памятник последнему из военных самолетов – Ла-7, на его борту надпись: «Родине от горьковчан».