

УДК 623.746.3(47+57)
ББК 68.53
Я 49

Оформление серии *П. Волкова*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Я 49

Якубович, Николай Васильевич.

Ла-7, Ла-9, Ла-11. Последние поршневые истребители СССР / Николай Якубович. – Москва : Яуза : Эксмо, 2014. – 128 с. – (Война и мы. Авиаколлекция).

ISBN 978-5-699-76444-0

Вступив в Великую Отечественную войну на истребителях, во всем уступавших немецкой авиатехнике, «сталинские соколы» завершили Вторую Мировую на великолепных Ла-7 и Як-3, превосходивших не только «мессеры» и «фоккеры», но и «спитфайры» с «лайтнингами». Именно на Ла-7 воевал лучший советский ас Иван Кожедуб, одним из первых сбивший реактивный Me-262 и заваливший в небе над Берлином пару американских «мустангов».

Победное окончание войны и перевод страны «на мирные рельсы» позволили авиастроителям перейти от деревянных конструкций к цельнометаллическим. Так появились последние поршневые истребители СССР – оснащенный четырьмя 23-мм пушками «убийца "Летающих крепостей"» Ла-9 и отличавшийся огромной дальностью истребитель сопровождения Ла-11, которым довелось сбивать американские самолеты-разведчики, нарушавшие советскую границу, и драться в небе Китая и Кореи.

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию о последних винтомоторных истребителях, ставших венцом развития поршневой авиации СССР. Коллекционное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

**УДК 623.746.3(47+57)
ББК 68.53**

ISBN 978-5-699-76444-0

© Якубович Н.В., 2014
© ООО «Издательство «Яуза», 2014
© ООО «Издательство «Эксмо», 2014

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	5
ГЛАВА 1. ЭТАЛОН 1944 ГОДА	6
ГЛАВА 2. ХРОНИКА БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ	20
На пути к Берлину	20
Война с Японией	39
За рубежом	43
ГЛАВА 3. ПРОТИВНИКИ И СОПЕРНИКИ	44
ГЛАВА 4. МОДИФИКАЦИИ ЛА-7	49
Высотные истребители	49
Школьная «парта» летчиков	50
ГЛАВА 5. «ЦЕЛЬНОМЕТАЛЛИЧЕСКИЙ ЛА-7»	60
На пути к совершенству	60
Самолет «130»	62
Спарка УТИ Ла-9	71
Ла-9 за рубежом	75
ГЛАВА 6. ЭСКОРТЕР БОМБАРДИРОВЩИКОВ	77
Последний поршневого истребитель	77
Боевая служба	86
ГЛАВА 7. ПОЛУРЕАКТИВНЫЕ «ЛА»	96
На огненной «метле»	96
Между прошлым и будущим	100
ПРИЛОЖЕНИЕ	108
Краткое техническое описание Ла-7	108
Краткое техническое описание Ла-11 выпуска 1948 года (начиная с 4-й серии)	116
Окраска самолетов Ла-7	122
Окраска самолетов Ла-9	125
Окраска самолетов Ла-11	126
Литература	127



Предисловие

Великая Отечественная война постоянно диктовала свои условия, и одним из них было требование, чтобы военная техника не только не уступала по своим характеристикам вооружению противника, но и превосходила его. Это позволяло уменьшить потери людей и в конечном итоге одержать победу.

Сложность заключалась в том, что внедрять в массовое производство новейшие разработки было практически невозможно, и совершенствование авиационной техники шло путем ее модификации. Единственными новыми самолетами, освоенными советской авиационной промышленностью в годы войны, стали бомбардировщик Ту-2 и транспортный Ще-2. Главная заслуга в том, что на базе истребителей предвоенного поколения И-26 и И-301 удалось создать целые семейства самолетов-истребителей, прослуживших в вооруженных силах до середины 1950-х годов, принадлежит советским конструкторам, в том числе и Семену Алексеевичу Лавочкину.

В 1943 году, накануне исторической битвы на Курской дуге, советские летчики получили истребитель Ла-5ФН, по высотно-скоростным и маневренным характеристикам заметно превосходивший не только немецкий аналог FW190, но и трехточечный Vf109G-2.

Мы тогда еще не догадывались, как далеко зашла конструкторская мысль в Германии, уже тогда широким фронтом создавшей самолеты с газотурбинными двигателями. Но и мы не дремали. Используя все резервы истребителей, включая Ла-7, а также оснащая их дополнительными реактивными двигателями, наши конструкторы пытались создать истребители, способные бороться реактивными «Арадо», «Мессершмиттами» и «Хейнкелями. Несмотря на свои недостатки, порожденные

войной, Ла-7 по праву считается одним из лучших самолетов Второй мировой войны.

Перевод страны «на мирные рельсы» позволил перейти от деревянных конструкций к цельнометаллическим. Так появился самолет Ла-9 и его модификация — Ла-11, ставший последним отечественным поршневым истребителем. Истребитель Ла-9 предназначался главным образом для борьбы с бомбардировщиками, о чем свидетельствуют четыре 23-мм скорострельных пушки. В противовес ему основной задачей Ла-11 с облегченным вооружением было сопровождение бомбардировщиков в глубокий тыл противника. Но локальные войны и мелкие конфликты, выражавшиеся в перехватах одиночных самолетов противника периода «холодной войны», заставили военных использовать их преимущественно для противовоздушной обороны.

Летчики Ла-7 одни из первых столкнулись в небе Германии с реактивными истребителями противника, а Ла-11 довелось воевать в Корее с более современными истребителями Англии и США, причем в кабинах некоторых из них находились недобитые пилоты гитлеровских Люфтваффе. Истребители Лавочкина Ла-7, Ла-9 и Ла-11 с честью выдержали испытания в войнах с гитлеровской Германией и Японией, а также в войне между Северной и Южной Кореей.

Книга написана преимущественно на основе архивных документов и воспоминаний участников Великой Отечественной войны. Кроме авторских фотографий в книге использованы фотодокументы из Российского государственного архива экономики, НИИ ВВС, а также из личных собраний автора, В. Вахламова, М. Орлова и Г. Петрова.

Глава, посвященная окраске самолетов, написана М.В. Орловым.

Глава 1

ЭТАЛОН 1944 ГОДА

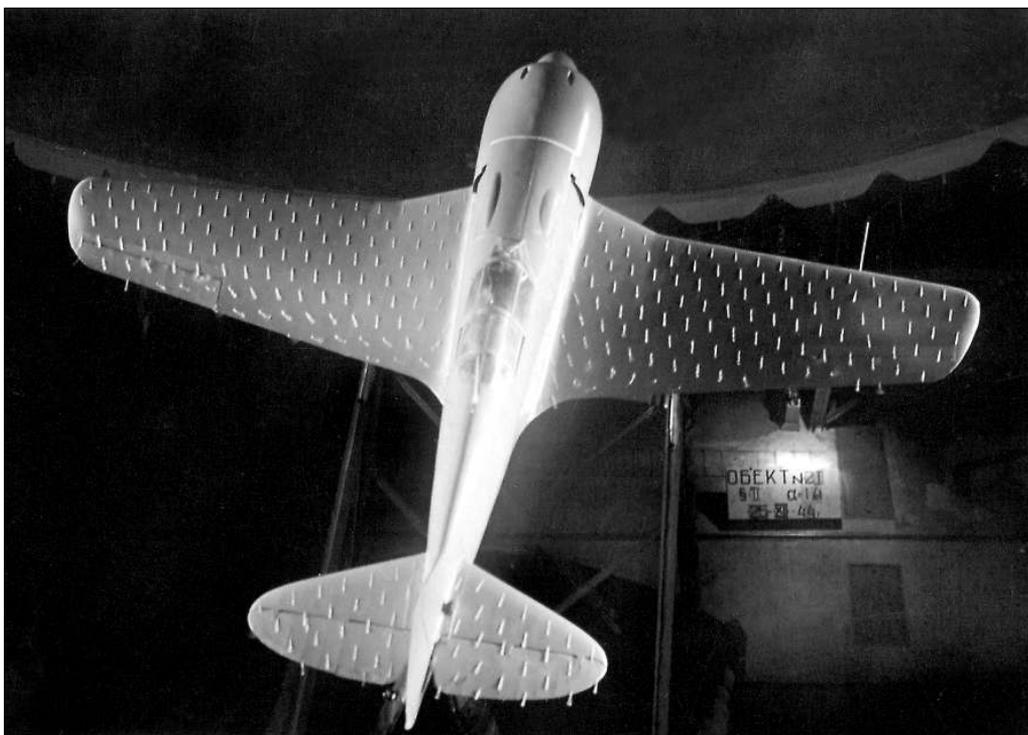
В апреле 1943 года в натурной аэродинамической трубе Т-104 Центрального аэрогидродинамического института имени Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) установили доработанный по рекомендациям специалистов института истребитель Ла-5ФН. От своих серийных собратьев он отличался улучшенной герметизацией капота и маслорадиатором, перенесенным под фюзеляж (за пятый шпангоут). Расположение маслорадиатора в профилированном туннеле в два раза снижало его аэродинамическое сопротивление и повышало эффективность охлаждения, так как расход воздуха через него возрастал на 25–30%. Результаты продувок были обнадеживающими: шанс получить прибавку в максимальной скорости 25–30 км/ч, а ряд других, более мелких, улучшений прибавлял еще 10–15 км/ч.

Чуть позже специалисты Центрального аэрогидродинамического института имени Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) порекомендовали изменить конструкцию боковых створок капота. Дело в том, что практика эксплуатации показала, что мотор М-82ФН менее склонен к перегреву, чем М-82Ф. Можно было сделать створки поменьше и отодвинуть их вверх от поверхности крыла, уменьшив вредное возмущение воздушного потока над крылом. Кроме того, они предлагали восстановить на центроплане аэродинамический профиль НАСА-230 (его заменили при переходе от ЛаГГ-3 к Ла-5) и усовершенствовать форму зализов между крылом и фюзеляжем. На Ла-5 эти рекомендации внедрять не стали: значительные переделки могли затормозить темпы выпуска истребителей. Так был сделан первый шаг к будущему Ла-7.

Летом 1943 года на Ла-5 № 2124 проверили объединенное управление шагом винта и газом двигателя. Результаты признали удовлетворительными, но автоматика управления требовала доработок. В ноябре эти исследования продолжили на самолете Ла-5Ф № 39213956, а весной

Ла-5ФН завода № 381





Исследование обтекания с помощью шелковинок самолета Ла-7 завода № 21 в аэродинамической трубе Т-101 ЦАГИ. 25 декабря 1944 года (угол атаки 14°)

следующего года и на Ла-5ФН. Но и это новшество до серийных Ла-5 не дошло, его затребовали лишь на Ла-7.

Когда в августе 1943 года из сборочного цеха завода выкатили истребитель № 39210109, то опытный глаз авиаторов сразу отметил отличия от серийных машин. Прежде всего, всасывающий патрубок перенесли с верхней части мотора вниз, а торчащую «бородку» маслорадиа-

тора разместили между третьим и пятым шпангоутами фюзеляжа.

Ввели дополнительные щитки, полностью закрывавшие убранные колеса основных опор шасси. Кроме этого, улучшили зализы крыла в местах его сопряжения с фюзеляжем и герметизацию самолета, выхлопные коллекторы заменили индивидуальными патрубками, доработали капот. Возросла до 20% осевая компенсация



Самолет Ла-5 № 39210109

руля высоты, снизившая нагрузки на ручку управления самолетом, а прицел ПБП-1 заменили на ВВ-1. Вооружение осталось прежнее: две синхронные пушки СП-20, не изменилось и оборудование кабины.

В таком виде самолет поступил на государственные испытания в Научно-испытательный институт ВВС (НИИ ВВС), проходившие с 30 сентября по 18 октября 1943 года. Ведущими по машине были инженер Н.Н. Борисов, летчики А.Г. Кубышкин и И.М. Дзюба. Облетали самолет

Эталон 1944 года



П.М. Стефановский и А.Г. Прошаков. По мнению летчиков, истребитель по технике пилотирования не отличался от серийных Ла-5ФН, но обзор из кабины в стороны ухудшился из-за потертости плексиглаза боковых подвижных створок фонаря. Это усложняло посадку и взлет с ограниченных площадок. Более того, фонарь, открывавшийся вбок, затруднял посадку летчика в кабину, да и аварийный его сброс двумя руками оказался неудобным. Но обзор вперед благодаря переносу воздухозаборника под капот улучшился, облегчив прицеливание.

При взлетном весе 3340 кг скорость самолета у земли достигала 580 км/ч, а на первой границе высотности (2000 метров) — 630 км/ч, скороподъемность у земли — 19,3 м/с, время одинарного виража сократилось на 1–2 секунды. Набор высоты за боевой разворот увеличился почти на 120 метров. Лучшая герметизация кабины и вентиляция снизила температуру в ней почти до 30 градусов. Это позволяло летчикам уверенно бороться с последними вариантами как Ме-109, так и ФВ-190. В то же время у истребителя было немало резервов.

Хотя самолет в серию не пошел, многие технические решения, заложенные в нем, перекечевали на будущий Ла-7.

Вслед за этим ОКБ Лавочкина совместно с ЦАГИ доработало еще одну машину № 39210206, ставшую последней ступенькой к будущему Ла-7. Самолет отличался полной герметизацией капота двигателя, индивидуальными выхлопными патрубками, перекомпонованным центропланом и маслорадиатором, размещенным за пятым шпангоутом фюзеляжа. Испытания машины, ставшей фактически летающей лабораторией, на которой отработывались новые технические решения в Лётно-исследовательском институте (ЛИИ), начались в январе 1944 года, но ее «жизнь» оказалась недолгой. 10 февраля она потерпела аварию. В тот день на самолете, пилотируемом летчиком ЛИИ Н. В. Адамовичем, из-под капота мотора вырвалось пламя, и испытателю пришлось покинуть горящую «летающую лабораторию» на парашюте.

В целом самолет № 39210206 свою задачу решил, а 1 февраля 1944 года летчик-испытатель ЛИИ Г.М. Шиянов с заводского аэродрома в Горьком поднял в воздух усовершенствованный истребитель Ла-5 «Эталон 1944 года». В отличие от пред-



Летчик-испытатель ЛИИ Г.М. Шиянов



*Инженер-летчик НИИ ВВС
В.И. Алексеенко*



*Летчик-испытатель НИИ ВВС
А.Г. Кубышкин*

**Первый серийный
экземпляр Ла-7
завода № 381**



шественников на нем установили винт ВИШ-105-В4 с «махоустойчивым» профилем лопастей ЦАГИ В-4, вращавшихся с околосвуковой скоростью. Вместо двух пушек СП-20 поставили три синхронных УБ-20. Маслорадиатор в соответствии с рекомендациями ЦАГИ, как и на машине № 02-06, разместили под фюзеляжем, а патрубки, всасывающие воздух для охлаждения масла — перенесли в носок центроплана. Улучшили зализы между крылом и фюзеляжем и увеличили на три процента площадь аэродинамического компенсатора руля высоты. Поставили индивидуальные патрубки на все цилиндры мотора, а на его капоте сократили число всевозможных крышек и уменьшили размеры боковых створок.

Стойки основных опор шасси укоротили на 80 мм. Сместили назад баллон сжатого воздуха, предназначавшийся для запуска двигателя. В хвосте фюзеляжа расположили радиоприемник и передатчик с дистанционным управлением, мачту антенны убрали. Последнее дало небольшую прибавку в скорости, но уменьшило дальность радиосвязи. Были и другие, более мелкие доработки. В итоге вес пустого самолета снизился на 71 кг, а полетный — на 55 кг, но центровка сдвинулась назад, снизив запас продольной устойчивости, что особенно сказывалось при наборе высоты.

В таком виде самолет с 16 февраля 1944 года проходил государственные испытания в НИИ ВВС. Ведущими по ма-

шине были инженер В.И. Алексеенко и летчик-испытатель А.Г. Кубышкин. Испытания пришлось прервать 20 февраля, когда оборвался один из шатунов в моторе. На ремонт ушло свыше двух недель, а 22 марта из-за заводского брака на рулежке разрушился второй шпангоут. К тому времени удалось сделать лишь девять полетов, показавших, что максимальная скорость у земли возросла до 597 км/ч, на первой границе высотности (3250 метров) — до 670 км/ч, а на второй — до 680 км/ч. Вертикальная скорость у земли составила 21 м/с. Подъем на высоту 4000 метров занимал 3,4 минуты.

Управлять самолетом стало легче, за исключением руля поворота, нагрузки от которого заметно ощущались при изменении режима работы мотора. Из-за отсутствия триммера руля поворота летчику приходилось прикладывать значительные усилия, чтобы удержать истребитель от разворота.

Температура в кабине пилота, доходившая порой до 40 градусов, приносила пилоту немалые неудобства. Из-за плохой вентиляции в кабине постоянно чувствовалось присутствие отработанных газов и запах горелой резины. Но по своим данным самолет можно было считать одним из лучших истребителей.

В выводах отчета по результатам государственным испытаниям отмечалось: *«Модифицированный самолет Ла-5 эталон 1944 г. <...> по максимальной скорости, скороподъемности стоит на уровне*

лучших современных истребительных самолетов, находящихся на вооружении ВВС КА и иностранных государств».

Специалисты НИИ ВВС знали, что писать, ведь через их руки проходили не только советские боевые машины, но и трофейные немецкие, а также поступавшие из Великобритании и США самолеты.

В заключении того же отчета говорилось:

«Заданные постановлением ГОКО (в документах встречается и такая аббревиатура Государственного Комитета Обороны. — Прим. авт.) № 5404 от 15 марта 1944 года для улучшенного Ла-5 максимальная скорость 685 км/ч на высоте 6000 метров и полетный вес 3250 кг <...> практически достигнуты.

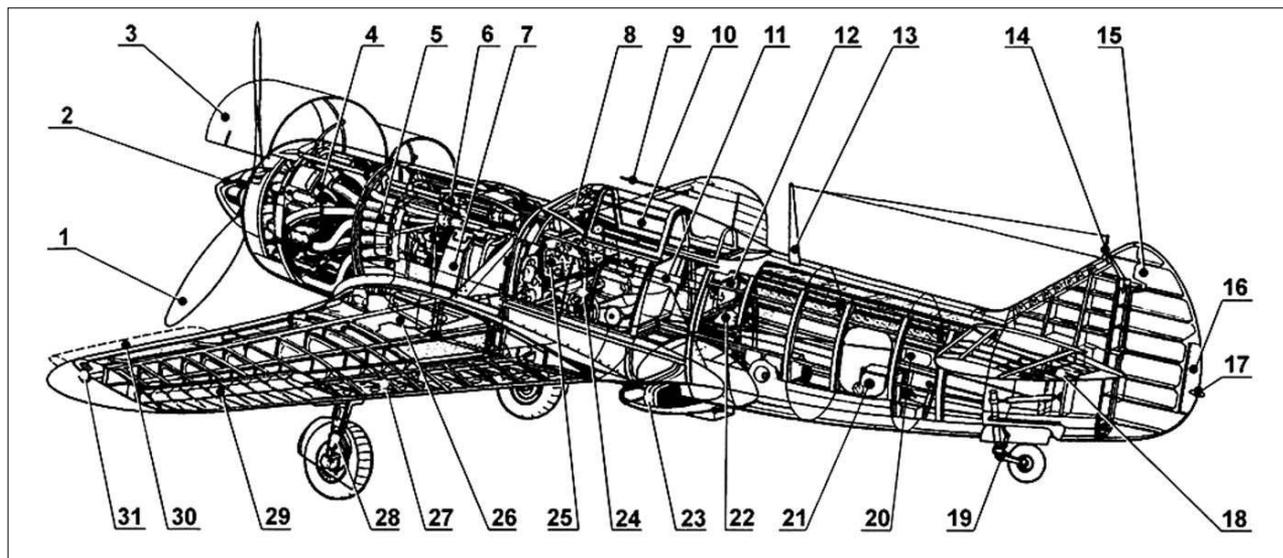
Рекомендовать в серийное производство самолет Ла-5 эталон 1944 года (Ла-7), как имеющий значительные преимущества в летных данных над <...> Ла-5, с устранением отмеченных дефектов. Так как на самолете <...> установлены опытные пушки УБ-20, испытания которых не закончены в НИИ АВ ВВС, считать целесообразным выпускать самолеты с серийным вооружением, т.е. две пушки СП-20 с боезапасом 340 патронов....».

Решение о развертывании серийного производства истребителя «Эталона

1944 года», получившего обозначение Ла-7, приняли еще до утверждения отчета о результатах его государственных испытаний. В феврале 1945 года на заводе № 381 построили первый опытный экземпляр Ла-7 (№ 3815758) с тремя синхронными пушками Б-20с конструкции М.Е. Березина с суммарным боезапасом 440 патронов. Помимо этого, на самолете установили автомат, регулирующий температуру головок цилиндров двигателя, объединенное управление винтом и газом, а также радиополукомпас РПК-10.

В марте машина поступила в НИИ ВВС, и по результатам государственных испытаний специалисты пришли к выводу о неудовлетворительной работе пушек и установок под них. Отмечалось небрежное изготовление самолета, недостаточная прочность и жесткость крышек капота мотора, что приводило к их раздуванию. Неудовлетворительной была и прочность носков нижних стыковочных лент крыла, из-за чего в полете отгибались и обрывались по заклепочному шву. По сравнению с Ла-7 «эталон 1944 года» самолет летал на 38 км/ч медленнее.

Акт по результатам его испытаний утвердили 2 апреля, при этом руководство института решило законсервировать машину с целью использования ее для опре-



Компоновка Ла-7: 1 — воздушный винт ВИШ-105В-4; 2 — кок винта; 3 — откидная крышка капота; 4 — двигатель АШ-82ФН; 5 — выхлопные патрубки; 6 — пушка СП-20; 7 — патронный ящик; 8 — прицел ПБП-1Б; 9 — приемник воздушного давления; 10 — подвижная секция фонаря кабины летчика; 11 — кресло пилота; 12 — радиостанция; 13 — мачта антенны; 14 — килевая мачта антенны; 15 — руль направления; 16 — триммер руля направления; 17, 31 — аэронавигационный огонь; руль высоты; 19 — костыльная опора; 20 — баллон со сжатым воздухом; 21 — аккумулятор; 22 — кислородный баллон; 23 — маслорадиатор; 24 — ручка управления самолетом; 25 — приборная доска; 26 — левый центропланый бак; 27 — посадочный щиток; 28 — основная опора шасси; 29 — элерон; 30 — предкрылок

**Ла-7 № 38105758
завода № 381
с тремя пушками
Б-20**



деления характеристик, необходимых для проверки методики летных испытаний.

Согласно вышеупомянутому постановлению ГКО от 15 марта НКАП предписывалось перейти на выпуск истребителя, получившего обозначение Ла-7, с мая 1944 года, причем без снижения темпа сдачи боевых машин. Первым в мае на серийный выпуск перешел завод № 381, выполнив распоряжение ГКО в установленный срок. При этом продолжилась нумерация машин, начатая с Ла-5.

В июле 1944 года завод № 381 предъявил на контрольные испытания Ла-7 № 38102663 с аналогичными пушками Б-20с, но с сокращенным до 390 патронов боекомплектом.

Специалисты НИИ ВВС, сравнивая эту машину с серийным Ла-7, оснащенным орудиями СП-20, отмечали, что на нем установлена новая система всасывания с забором воздуха. При выпущенном шасси воздух поступал в заборник, расположенный над капотом, и проходил через воздушные фильтры, а с убраным шасси — через всасывающие патрубки в центроплане, во входных частях которых имелись золотниковые заслонки. Помимо этого, установили радиоприемник РСИУ-6М, передатчик РСИ-3М-1, радиополукомпас с отсчетчиком РПКО-10М и электрический сетевой фильтр, снизивший уровень помех радиооборудованию. Несмотря на то что улучшили систему вентиляции в кабине пилота, температура по-прежнему в ней доходила до 57 градусов

при +12 градусах снаружи. При этом качество изготовления самолета оставалось низким. По-прежнему неудовлетворительной оставалась работа пушек Б-20с. Отсутствовал механизм стопорения хвостового колеса.

Специалисты НИИ ВВС отметили также низкое качество смеси мотора АШ-82ФН, особенно при его работе на 2-й скорости нагнетателя. Система всасывания не обеспечивала необходимый наддув двигателя (1100 мм рт. ст. вместо заданных 1200 мм рт. ст.). Дальность двухсторонней радиосвязи не превышала 90 км вместо заданных 120 км, а радиокompас уверенно работал лишь на удалении 100 км вместо требуемых 300 км.

Первые испытания Ла-7 трех синхронных пушек Б-20 удалось провести в НИИ ВВС лишь в июне—июле 1944 года. Они показали, что при выбросе гильз в воздух из заливов крыла случались повреждения его консолей и хвостового оперения. Машину доработали, сделав выброс гильз под фюзеляж, и в сентябре испытания в НИИ ВВС повторили. Поскольку орудия Б-20 к тому моменту испытания не прошли, то в серийное производство трехпушечный вариант был запущен лишь летом 1945 года.

Хотя надежность пушки Б-20 оставляла желать лучшего, завод № 381 изготовил 381 экземпляр трехпушечного Ла-7. Довести же это орудие удалось лишь после войны, и оно составило основу оборонительного вооружения первых серий бомбардировщиков Ту-4.



Один из Ла-7, использовавшийся в качестве летающей лаборатории в ЛИИ

Были предложения установить на Ла-7 батареи из трех пушек Б.Г. Шпитально-го СШ-20 и Ш-23. Первая из них отличалась от ШВАК двухсторонним питанием и меньшим весом. Самолет с СШ-20 построили, но ВВС эти орудия забраковали и дальнейшие работы по машине прекратили. Что касается пушки Ш-23, то Шпитальный с ней опоздал, поскольку раньше появилась НС-23.

Основу вооружения Ла-7 составляли пушки ШВАК, за исключением самолетов московского авиазавода № 381 и небольшой серии завода № 21. Как отмечалось выше, отстрел пушек Б-20с в ходе государственных испытаний прототипа Ла-7 не производился, и к ним приступили лишь в июне 1944 года. Летчик И.А. Доброскин из Научно-испытательного полигона авиационного вооружения (НИП АВ), находившегося в подмосковном Ногинске, выполнил по программе только пять полетов. Испытания завершились 30 июня неудачей, поскольку выброшенная гильза повредила стабилизатор самолета.

Тем не менее трехпушечный вариант рекомендовали к запуску в серийное производство в соответствии с приказом ГКО № 6681 от 10 октября 1944 года. Оружейный завод в Коврове немедленно приступил к серийному изготовлению пушек Б-20. Дальнейшие испытания проводились на самолете № 38100358 с 25 января по 7 февраля 1945 года, и тоже завершились неудачно.

Забегая вперед, отмечу, что испытания трехточечного Ла-7 завода № 21 в НИИ ВВС в сентябре—октябре 1945 года

проходили также трудно. Из трех самолетов этого предприятия (№ 45214414, 45214415, 45214416), участвовавших в испытаниях, ни на одном не удалось достичь требуемого показателя в 5000 выстрелов без отказов. На первом истребителе этот показатель составил 3275 снарядов, на втором — 3222, на третьем — 3155.

Кроме двух- и трехточечных вариантов Ла-7 с пушками ШВАК и Б-20 соответственно на некоторых машинах отработывалось и другое вооружение. Например, был опытный вариант с тремя синхронными СШ-20 Шпитального. Эту машину выпустили по распоряжению Наркомата авиационной промышленности (НКАП). В СШ-20 подкупало то, что она была легче ШВАК, и к тому же с двухсторонним ленточным питанием, при этом секундный залп возрастал в полтора раза. Но в ходе летных испытаний военные забраковали это орудие, и испытания машины быстро прекратили.

Позже на Ла-7 пытались установить три пушки калибра 23 мм, разработанные тем же конструктором, но после появления самолета «126» (об этой машине вы узнаете ниже) работы в этом направлении прекратили. Пользуясь случаем, отмечу, что наиболее удачным оружием, созданным при участии Шпитального, оказались пулемет ШКАС и пушка ШВАК, где он был в соавторах, а все его попытки одиночного создания авиационного вооружения, по имеющимся сведениям, заканчивались неудачно.

Другой попыткой усилить вооружение Ла-7 стала установка орудий НС-23. Са-



**Ла-7 завода № 21
на контрольных
испытаниях**

полет с ними испытали с 20 по 31 июля 1945 года, но результаты также оказались неудовлетворительными. Более успешными стали повторные испытания истребителя, проходившие со 2 по 10 октября 1945 года. Пушку НС-23, наряду с Б-20, приняли на вооружение, но не для Ла-7.

Несмотря на отмеченные выше дефекты, трехпушечные Ла-7 поступали в строевые части. В частности, ими был вооружен 304-й истребительный авиаполк (иап) 32-й истребительной авиадивизии (иад), дислоцировавшийся в Спасск Дальнем (ныне Уссурийск, в 200 км от Владивостока). Несмотря на то что на истребителях отсутствовали авиагоризонты, а основным пилотажным прибором на самолете был указатель поворота и скольжения «Пионер», в 1948 году в полку началось обучение ночным полетам.

Не лучше обстояли дела и на заводе № 99. Самолет № 45992104 с пушками СП-20 отличался низким качеством изготовления, высокой температурой в кабине пилота (до +50 градусов) и недобором горизонтальной скорости в 30–31 км/ч.

С июня 1944 года Ла-7 начали осваивать на заводе № 21, где он получил обозначение тип «45». Полностью предпри-

ятие перешло на новую машину в конце осени 1944 года, что было связано с освоением новых технологических процессов. При этом выпуск Ла-7 начался с 1-й серии.

Приказом НКАП № 393 от 2 февраля 1945 года Лавочкина перевели с завода № 21 в подмосковные Химки на завод № 301.

Осенью 1944 года дал о себе знать опаснейший дефект, свойственный не только истребителям А.С. Яковлева, но и Ла-7. 22 октября в 1-м запасном авиаполку (зап), дислоцировавшемся в Арзамасе, во время учебного воздушного боя на самолете (№ 45210622) младшего лейтенанта Пенькова разрушилась левая плоскость крыла. Произошло это из-за срыва фрагмента обшивки крыла размером 400 x 400 мм. Благодаря находчивости пилота посадку пришлось делать на повышенной скорости, иначе самолет переворачивало через крыло.

Спустя месяц там же, в Арзамасе, на самолете (№ 45210609) младшего лейтенанта Яковлева разрушилась правая консоль крыла, а через два дня в аналогичной ситуации оказался Ла-7 № 45210968, пилотируемый лейтенантом Литвиновым. Произошло это на высоте 3000 метров.

В ноябре ВВС вынуждены были прекратить полеты на всех Ла-7 завода № 21 до предоставления им НКАП гарантии безопасности полетов.

В начале эксплуатации Ла-7 нередко были случаи разрушения капотов моторов и камер основных колес. Особенно дико выглядит катастрофа Ла-7, происшедшая в апреле 1945 года в одном из полков 5-й ВА, когда выяснилось, что на заводе при установке консолей крыла стыковочные отверстия центроплана и консолей не совпали, и слесарь-сборщик решил этот вопрос по-своему — посадил болты лонжерона с помощью кувалды...

Для полноты изложения приведу пример еще одного, правда не типичного, летного происшествия. В итоге промышленности пришлось срочно дорабатывать машины.

Проблем с качеством сборки машин хватало, немало «сюрпризов» преподнесла спешка, да и порой низкая квалификация рабочих. Например, в том же году 14 февраля летчику-испытателю завода № 21 А.В. Большакову предстоял полет на отстрел пушек. Дело несложное и привычное, но произошло непредвиденное. Стоило летчику нажать на боевую кнопку, как