

The background of the image features a pattern of stylized autumn leaves in various shades of brown and orange, set against a darker brown gradient. The leaves are scattered across the frame, creating a textured, seasonal atmosphere.

Советский истребитель ЛА-5



- Истребитель Ла-5 появился при обстоятельствах не совсем обычных, если не сказать драматических, для конструкторского коллектива во главе с С.А. Лавочкиным.
- Истребитель ЛаГГ-3, за выпуск и совершенствование которого отвечало это конструкторское бюро, ввиду недостаточной эффективности снимали с производства. Да и само существование КБ теперь оказалось под вопросом. Конечно, конструкторы отлично понимали природу недостатков ЛаГГа и уже вели проектные работы по его коренной модификации. Наряду с необходимостью резкого улучшения летных данных, главным в этом деле была оперативность и требование преемственности конструкции ЛаГГ-3 и новой его модификации. Только при выполнении этих условий можно было перевести завод на производство нового самолета прежде, чем на конвейере окажется (как и планировалось) истребитель Як. И с этой задачей КБ С.А Лавочкина справилось успешно.

- Проводя модификацию ЛаГГа, конструкторы ориентировались на новый перспективный мотор воздушного охлаждения М-82 А.Д. Швецова. Благодаря существенно большей его мощности в сравнении с М-105П истребитель ЛаГГ-5 приобрел те качества, которых ему так недоставало: существенно возросла скорость и скороподъемность, улучшилась вертикальная маневренность. Новый самолет был создан весной 1942 г., 6 августа вышло Постановление ГКО, а через 2 дня приказ НКАП № 683, согласно которым новый истребитель стал именоваться Ла-5 — «Лавочкин-5» и после испытаний его, под маркой Ла-5, немедленно запустили в серию.

- Наряду с повышением надежности,
важнейшим направлением
совершенствования Ла-5 стало снижение
веса. Замена электростартера мотора на
воздушный дала экономию в 20 кг,
улучшение качества склейки — еще 20,
удаление груза в хвосте — 15 кг, затем
«подчистили» трубопроводы и проводку
управления. В итоге взлетную массу
удалось снизить с 3370 кг у опытной
машины до 3200 кг в серии.



■
Внедрялись прогрессивные техпроцессы,
позволявшие увеличить темп выпуска Ла-5.
Например, сначала капоты Ла-5 приходилось
«выколачивать» вручную, но 1 июля 1942 г. были
сданы первые штампы, обеспечившие
ежесуточный выпуск деталей для 2 самолетов, а к
концу месяца организовали новый участок с
суточной производительностью 6 комплектов. То
же происходило с литьем и горячей штамповкой.
По всему планеру шла работа по замене дельта-
древесины на обычную. В конечном итоге из
«дельты» делали только силовые шпангоуты,
лонжероны оперения и обшивку в особо
нагруженных зонах. Без потери прочности
удалось уменьшить вес самолета и его стоимость.

- Двигатель. Завод гарантировал наработку М-82А до ремонта 100 ч, но реально ресурс был меньше. Из-за ухудшения подгонки поршневых пар и колец в камерах сгорания нижних цилиндров скапливалось масло, мотор дымил и закапчивал весь фюзеляж. Но если не все скопившееся масло выбрасывалось через выхлопные патрубки, возникал жесткий удар на такте сжатия и, как следствие, обрыв шатуна или разрушение головки цилиндра. Применяемые на М-82 свечи ВГ-12 выдерживали по 5 ч, и в период интенсивных боев на один Ла-5 требовалось по 14 свечей в день. Проблема крылась в неудачной форме головок цилиндров: свечи постоянно находились в масле, от которого закапчивались, а на копоть оседал свинец из этилированного бензина.

-

- Первоначально Руководство по летной эксплуатации самолета Ла-5 М-82А разрешало держать взлетный режим (1700 л.с.) у земли в течение 5 минут. Опытный самолет на таком режиме разгонялся до 600 км/ч, а на номинале (1400 л.с.) только до 515 км/ч. Но если летчик увлекался и не выключал форсаж вовремя, новый мотор через 10 минут клинило, а сработанный не вытягивал и разрешенных 5 минут. Строевые летчики постоянно докладывали, что какой-либо Ла-5 их группы не вернулся из вылета по причине отказа мотора в бою. Проведенные в ЛИИ испытания подтвердили объективность претензий, и использовать форсаж в бою запретили. Без него скорость у земли упала до 505-510 км/ч, с 600 до 580 км/ч снизилась скорость на 2-й границе высотности, а время набора высоты 5000 м выросло с 5,2 мин у опытного самолета до 6,0.

- Первые Ла-5, как и ЛаГГ-3, не имели предкрылков и отличались тенденцией к сваливанию на крыло. Постановление ГКО № 1895сс от 7 июня 1942 г. обязывало внедрить механизацию передней кромки крыла на ЛаГГ-3 и Ла-5 с 1 июля, но к концу первой декады июля это удалось сделать только на 7 ЛаГГ-3 и 8 Ла-5. Лишь к августу все самолеты стали выпускать с предкрылками.

■ Летом 1942 г. на Ла-5 провели работы по улучшению прилегания люков и створок шасси. Обеспечили синхронность выпуска правого и левого предкрылков, лучше их подогнали и облегчили. Предусмотрели выпуск щитков-закрылков на вираже, сократив его радиус и время выполнения. По результатам исследований ЦАГИ изменили конструкцию и установку трубки Пито. Доработали электросистему.



- 24 июля вышел приказ НКАП и ВВС №559а/с/032 об использовании на истребителях брони. Сначала на Ла-5 установили бронеспинку, а также ввели протектирование баков. Затем в соответствии с постановлением ГКО № 2359сс от 1 октября 1942 г. внедрили лобовое бронестекло. Кроме того, этим же документом определялось использование на истребителях «Ла» и «Як» красной подсветки сетки прицела, кнопочного электропневмоспуска пушек по типу Me-109 вместо тугих механических гашеток.

- Приказом по НКАП № 605с от 8 августа уже с 10 августа на каждый Ла-5 требовалось установить радиоприемник РСИ-4, а на каждый третий — и передатчик, а также радиополукомпас РПК-10. Хотя в установленные сроки (за 2 дня!) уложиться не удалось, все же дело сдвинулось, и советские истребители стали получать средства радионавигации и связи.

- К концу 1942 г. в Горьком стали выпускать Ла-5 с существенно доработанной носовой частью: наконец-то исчезла двойная обшивка, фюзеляж стал легче, снизилась трудоемкость. К тому времени на задней раме сдвижной части фонаря по рекомендации ЦАГИ поставили стекатель, сгладив ступеньку между кабиной и гаргротом. Изменили и кинематику хвостовой опоры, теперь ее колесо подтягивалось выше, а створки не выступали за обвод хвостовой части.

- В декабре 1942 г. начался выпуск Ла-5 на заводе № 31 в Тбилиси, где продолжалось производство и ЛаГГ-3. Уже к концу года этот завод построил 22 новых истребителя и еще 5 сдал в начале следующего. Однако план 1943 г. для этого предприятия предусматривал увеличение выпуска «ЛаГГов» в 1,5 раза при улучшении их ЛТХ. К тому же, Яковлев добивался перехода тбилисского завода на выпуск нового истребителя Як-3. В этой обстановке директору 31-го Пивоварову удалось настоять на снятии заказа на Ла-5 и продолжении выпуска «ЛаГГов», которые хотя и стали лучше, но все равно не могли тягаться с Vf 109G и FW 190A.

- Первые авиационные полки, имевшие на вооружении этот истребитель, появились на фронте уже осенью 1942 г. под Сталинградом.

- Ла-5 быстро завоевал признание. Летчикам нравились не только его высокие характеристики и мощное вооружение (две пушки ШВАК), но и мотор воздушного охлаждения, который имел большую живучесть, чем мотор жидкостного охлаждения, и одновременно являлся защитой от огня противника с передней полусферы.
- Выпуск первого серийного варианта Ла-5 с мотором М-82А прекратили летом 1943 г. в связи с появлением мотора АШ-82Ф и АШ-82ФН с которым Ла-5 получил гораздо более высокие летные характеристики, изменившись немного и внешне.
- Первый Ла-5ФН (ФН - Форсированный Непосредственного впрыска) покинул сборочную линию завода в Нижнем Новгороде в марте 1943 г. и примерно в одно время с Ла-5Ф начал поступать в истребительные авиационные полки. Ла-5ФН скорее можно считать самолет, выпускавшимся параллельно с Ла-5Ф, чем преемником последнего.



- На Ла-5ФН устанавливался 1850-сильный двигатель АШ-82ФН, развивавший мощность на 150 л.с. большую, чем мотор АШ-82Ф. Чрезвычайный режим, который можно было поддерживать в течение десяти минут, стал возможен в результате доработки карбюратора и внедрения системы непосредственного впрыска топлива в цилиндр. Истребители Ла-5ФН поздних серий оснащались моторами АШ-82ФНВ; максимальная мощность двигателя осталась неизменной, но улучшились его высотные характеристики. Двигатель АШ-82ФН запускался от баллона со сжатым воздухом или путем раскрутки воздушного винта автостартером.

- Серийные Ла-5ФН имели ряд внешних отличий от Ла-5. На капоте мотора Ла-5ФН бросается в глаза удлиненный воздухозаборник нагнетателя компрессора. Выхлопные газы двигателя на Ла-5 и Ла-5Ф выводились по бортам фюзеляжа с помощью труб-коллекторов, на Ла-5ФН выхлопные газы отводились через щели по бортам фюзеляжа, к каждой щели подводилось по семь индивидуальных выхлопных патрубков; похожая система отвода выхлопных газов применялась на установленном на истребителе Fw-190A двигателе BMW-801. В задней части жаропрочных панелей было сделано по три отверстия, улучшавшие вентиляцию двигателя.

- На всех серийных Ла-5ФН в обязательном порядке устанавливались на бортах фюзеляжа в районе кабины металлические жаропрочные накладки прямоугольной формы, прототип Ла-5ФН таких накладок не имел.

На первых Ла-5ФН конфигурация радиоантенн была такая же, как и на Ла-5Ф. Антенна натягивалась от мачты к верхней части киля и от киля - к специальному вводу, смонтированному на фюзеляже. На подавляющем большинстве Ла-5ФН конфигурацию радиоантенны изменили по типу радиоантенны первых Ла-5. На Ла-5ФН самых последних серий антенны опять подверглись ревизии - самолеты лишились мачты, антенный провод крепился прямо к фюзеляжу за остеклением фонаря кабины. Первые серийные Ла-5ФН комплектовались радиостанциями РСИ-4, позднее на них стали устанавливать модернизированные рации РСИ-4ХФ.

- На большинстве Ла-5ФН стояло более толстое бронестекло. Машины первых выпусков получали бронестекла толщиной 55 мм, затем толщина увеличилась до 57 мм. Толщина бронеспинки летчика также возросла с 6 до 8 мм. В ходе ремонта на самолетах иногда устанавливался дополнительный вертикальный переплет на сдвижной части фонаря. Самолеты последних серий имели блистер на правой стороне сдвижной части фонаря.

В апреле 1943 г. проводились испытания Ла-5ФН в ЛИИ, испытания велись одновременно с испытаниями Ла-5Ф. Внедрение системы непосредственного впрыска топлива позволило улучшить летные характеристики истребителя - Ла-5ФН показал вблизи земли максимальную скорость 595 км/ч, на 38 км/ч больше, чем Ла-5Ф. На высоте 6300 м Ла-5ФН разгонялся в горизонтальном полете до 648 км/ч - на 58 км/ч больше, чем Ла-5Ф.

- Время набора высоты 5000 м составило 4,7 мин, против 5,5 минут у Ла-5Ф.
Ла-5ФН стал первым истребителем конструкции Лавочкина, ставший по своим характеристикам сравнимым с Vf 109G-6 - основным на тот момент истребителем люфтваффе на Восточном фронте.
Мессершмитт уступал Ла-5ФН по максимальной скорости на 4 км/ч, в свою очередь, Лавочкин проигрывал в скорости Fw-190A-3 (максимальная скорость Фокке-Вульфа - 660 км/ч).
В апреле 1943 г. в Люберцах была проведена серия воздушных боев между предсерийным Ла-5ФН и трофейным Vf 109G-2. Учебные схватки выявили подавляющее превосходство советского истребителя по скорости на малых и средних высотах - основных высотах воздушной войны на Восточном фронте. Ла-5ФН превосходил Vf 109G-2 и в маневренности на вертикалях.
Анализ результатов этих боев привел к значительным изменениям в тактике действий советской истребительной авиации.

- Летные данные Ла-5ФН от серии к серии могли варьироваться в достаточно широком диапазоне, они зависели от качества исходных конструкционных материалов, квалификации сборщиков и т.д. В июне 1943 г. серийный Ла-5ФН проходил в Свердловске сравнительные испытания с предсерийным Ла-5ФН. Серийная машина показала максимальную скорость на уровне моря 539 км/ч, на высоте 6250 м - 634 км/ч.



- В октябре 1944 г. захваченный немцами Ла-5ФН с мотором АШ-82ФНВ испытывался в Рехлине. Прежде, чем самолет в сентябре 1944 г. на восточно-прусском аэродроме Гросс-Шиманен попал в руки противника, он уже достаточно долго принимал участие в боях. Этот самолет весил на 57 кг больше, чем Ла-5ФН, проходивший испытания в ЛИИ летом 1943 г. В Рехлине самолет продемонстрировал следующие скоростные характеристики: максимальная скорость у земли - 520 км/ч, на высоте 6500 м - 545 км/ч. Разница в показателях максимальной скорости на высоте по сравнению с полученными в ЛИИ результатами - 89 км/ч. Немцы отметили хорошую управляемость Ла-5ФН на всех режимах полета, только при пикировании на максимальной скорости (один летчик разогнал самолет до 720 км/ч) истребитель почти переставал реагировать на отклонения ручки управления. Испытания продемонстрировали, что на малых и средних высотах Ла-5ФН является превосходным самолетом-истребителем, способным вести маневренный воздушный бой с высокими перегрузками. На высотах до 3000 м самолет Лавочкина превосходил по скороподъемности всех своих германских оппонентов.

- Сразу же после запуска Ла-5ФН в серийное производство, развернулась борьба за снижение массы самолета. Было решено заменить часть деревянных элементов конструкции на металлические. Металлический силовой набор крыла, ставший типовым для Ла-5Ф последних серий был стандартизирован для конструкции Ла-5ФН, замена дерева металлом дала экономию в массе 172 кг. Первые Ла-5ФН комплектовались тремя топливными баками, но с внедрением металлических крыльев вместо трех баков стали устанавливать четыре; еще один, пятый, небольшой топливный бак устанавливался позади двигателя. Все Ла-5ФН имели систему наддува баков нейтральным газом.

- Несмотря на большой запас топлива, дальность полета Ла-5ФН уменьшилась из-за большего расхода топлива мотором АШ-82ФН. Время боевого вылета ограничивалось 40 минутами, однако в крейсерском экономическом режиме при числе оборотов мотора 1600 об/мин самолет мог держаться в воздухе 2 ч 34 мин.

Снижения нагрузок на органы управления удалось добиться путем улучшения аэродинамики и внедрения статической компенсации поверхностей управления. Снижение нагрузок положительно сказалось на управляемости самолета и его маневренных характеристиках.

- Фюзеляж самолета членился на две части. Задняя секция собиралась на клею из 13 шпангоутов и четырех лонжеронов, закрытых бакелитовой обшивкой. Фанера варьировалась от восьмислойной толщиной 9,5 мм в районе кабины по пятислойной, толщиной 4,5 мм, в хвостовой части. Обшивка являлась составной частью фюзеляжа и вместе со шпангоутами и лонжеронами образовывала единую конструкцию типа полумонокок.

Передняя секция фюзеляжа включала стальную подmotorную раму, которая крепилась к массивным деревянным брусам, переходящим в лонжероны. К этой конструкции крепился двигатель, снарядные ящики, топливный и масляный баки. Передняя часть фюзеляжа закрывалась металлическим капотом.

■
Трехсекционный фонарь кабины имел развитый металлический переплет, сдвижная часть фонаря при необходимости сбрасывалась. Сдвижную часть можно было фиксировать в трех положениях: полностью закрытом, полностью открытом и промежуточным - для лучшей вентиляции кабины. Регулируемое по высоте сиденье изготавливалось из дюралевых щитов и труб в расчете на расположение на нем летчика с парашютом. Бронеспинка толщиной 10 мм защищала летчика от обстрела сзади. На Ла-5ФН поздних серий толщину бронеспинки уменьшили до 7 мм. Пространство за бронеспинкой занимали радиостанция РСИ-4ХФ, аккумуляторная батарея, гидравлическая и пневматическая системы. Системы отопления кабины не имелось.

- Шасси, как и гидросистема уборки опор, не изменилось по сравнению с Ла-5 более ранних моделей. В полевых условиях часто ломался механизм уборки хвостовой опоры, и самолеты летали с выпущенным хвостовым колесом.

Вооружение Ла-5ФН аналогично вооружению Ла-5Ф - две пушки ШВАК с боезапасом по 200 снарядов на ствол. Перезарядка пушек осуществлялась с помощью пневматики или механически.

Под каждой плоскостью крыла предусматривался монтаж бомбодержателей, способных нести нагрузку массой до 100 кг. Рычаг сброса бомб располагался слева от кресла летчика. Ла-5 крайне редко применялись для нанесения бомбовых ударов по наземным целям. Механизм сброса бомб работал ненадежно и был уязвим от обстрела с земли.

- Все Ла-5ФН окрашивались по новой стандартной камуфляжной схеме из двух оттенков серого цвета (темно-серый + средний серо-голубой). В большинстве случаев опознавательные знаки и тактические номера наносились идентично Ла-5Ф. Известны случаи нанесения на Ла-5ФН трехзначных тактических номеров, однако, такие примеры - исключение. На капотах моторов большинства Ла-5ФН наносился логотип «ФН» в ромбовидной окантовке.

■
По настоящему массово Ла-5ФН начали использовать на Курской дуге, где столкнулись в воздухе две новинки, приготовленные противниками к летним боям 1943 г. - Ла-5ФН и FW 190А. Появление во фронтовых истребительных авиаполках самолетов Ла-5ФН стало крайне неприятным сюрпризом для пилотов 4-го и 6-го воздушных флотов люфтваффе. Оба Luftflotte обеспечивали авиационную поддержку наземных войск в ходе проведения вермахтом операции «Цитадель».

- Строго говоря, Ла-5 и FW-190А не раз уже сходились в жарких поединках в небе России, однако под Курском на них была сделана ставка - истребителям с двигателями воздушного охлаждения предстояло завоевывать господство в воздухе. Бои показали, что, несмотря на все свои многочисленные достоинства, «фоккер» в качестве истребителя воздушного боя уступает «Лавочкину». Советские летчики всегда отмечали, что с «мессерами» бои вести труднее, нежели с FW 190. Осознали это и сами немцы. На Восточном фронте вплоть до 9 мая 1945 г. основным истребителем ягдгешвадеров оставался Vf 109.



■
Перевооружение полков, которым предстояло воевать под Курском, началось весной. В части приходила не только новая техника, но и молодое пополнение, причем не только «желторотики», но и опытные пилоты-инструкторы из авиационных школ. В числе последних были И.Н. Кожедуб и К.А.Евстигнеев. Тем не менее даже у инструкторов налет на Ла-5, по меркам Люфтваффе, Ройал Эйр Форс или ВВС США был просто смешным. Так Евстигнеев к началу боевых действий налетал на «Лавочкине» 19 часов 29 минут! Переучивание пополнения на новую материальную часть 240-й полк проходил в Иваново на одном аэродроме с летчиками «Нормандии». Французы учились летать на Яках, но как раз тогда командир «Нормандии» Луи Дельфино совершил один полет на «Лавочкине», после чего пришел в неопиcуемый восторг и просил дать французам Ла-5, а не Як-1. Сержанты-инструкторы пришли в 240-й полк осенью 1942 г., но боевое крещение получили только в марте 1942 г., а «университеты» войны проходили уже над Курской дугой.

- На Курской дуге, в числе прочих, на Ла-5 воевали 3-й ГИАП, 88-й ГИАП, 31-й ИАП, 131-й ИАП (40-й ГИАП), 239-й ИАП, 254-й ИАП, 272-й ИАП.

На первом этапе Курской битвы Люфтваффе удалось завоевать господство в воздухе. Чтобы изменить ситуацию командование ВВС Красной Армии в спешном порядке перебросило на Курский выступ дополнительные авиационные соединения, в числе которых была 201-я ИАД, полки которой летали на Ла-5. Летчики дивизии отличились в боях, и 25 августа 1943 г. 210-я ИАД была преобразована в 10-ю гвардейскую (13 ИАП, входивший в состав дивизии, стал 111-м гвардейским истребительным авиаполком). В ходе Курского сражения произошел ставший легендарным воздушный бой А.Горовца с группой «лаптежников» - девять сбитых самолетов в одном бою!

- Правда, официально эти победы не подтверждены, а вот падения шести фашистских самолетов (два Ju-87, два Ju-88 и два FW 190), сбитых на Ла-5 старшим лейтенантом И.Г.Скляровым из 177 ГИАП 14 декабря над Днепром в районе Знаменки, зафиксировали наземные войска. Летавшие на Ла-5ФН летчики северо-восточнее Курска 5 июля сбили пару FW 190, которые пилотировали не последние в Рейхе пилоты - командир I/JG-54 майор РейхардЗейлеро (102 победы) и лейтенант Уго Хюнерфельд (28 побед).

Сорок истребителей Ла-5ФН из 32-го ГИАП провели в июле-августе 1943 г. 25 воздушных боев и сбили в них 33 самолета противника, в том числе 21 FW-190А и три Vf 109G.

- Войсковые испытания Ла-5ФН проходил на Брянском фронте в июле-августе 1943 г.; на 14 истребителях летчики сббили в 25 воздушных боях 33 фашистских самолета (21 FW 190, 3 Vf 109G, 5 Ju 88, 1 Ju 87, 3 He 111), собственные потери составили четыре «Лавочкина».

Лучший ас союзников майор Иван Кожедуб под Курском одержал на Ла-5ФН свою первую победу. В период боев за днепровские переправы Кожедуб за десять дней сббил одиннадцать немецких самолетов. Еще более впечатляющих результатов он добился в 1944 г. над Румынией - восемь сббитых за одну неделю. Кожедуб совершил не менее 330 боевых вылетов, провел 120 воздушных боев и сббил 62 самолета противника. Он трижды удостоен звания «Герой Советского Союза»; первый раз, будучи командиром эскадрильи в звании старший лейтенант, 4 февраля 1944 г. за 20 сббитых самолетов противника. Тогда Кожедуб служил в 240-м истребительном авиационном полку 5-й воздушной армии.

- Вторую звезду он получил Указом от 19 августа 1944 г. за 34 одержанных в воздушных боях победы, Кожедуб тогда был капитаном и служил в 176-м ГИАП 16-й воздушной армии. Третий раз звания Герой Советского Союза Кожедуб был удостоен 18 августа 1945 г. будучи майором, заместителем командира 176-го ГИАП. Кроме Кожедуба, только один летчик трижды получал Золотую Звезду - Александр Покрышкин. Покрышкин большинство побед одержал на полученном по ленд-лизу американском истребителе Р-39 «Эйрковра». После окончания войны Кожедуб остался служить в ВВС, в 1961 г. он стал заместителем командующего ВВС Московского военного округа, в 1985 г. в возрасте 65 лет Кожедуб получил звание маршала авиации.

- На Балтике на Ла-5 воевал 4-й ГИАП ВВС Балтийского флота. Надо сказать, воевал очень успешно. На счету гвардейцев многие сбитые асы. 22 июля 1943 г. пара охотников-балтийцев подстерегла ознакомительную вывозку трех звеньев IV/JG-54, в результате атаки было сбито два «фокке-вульфа» - один пилотировал командир IV группы гауптман Эрих Рудорфер, второй - его ведомый фельдфебель Рудольф Тереке'(27 побед). Рудорферу удалось выпрыгнуть с парашютом и вернуться к своим, Тереке погиб. Рудорфера балтийцы сбили первый, но не последний раз: 19 июля его «фоккер» и самолет ведомого настигли снаряды Ла-5ФН из 3-го ГИАП. Рудорфер смог дотянуть на поврежденном истребителе до финского берега, после чего выпрыгнул с парашютом, а вот лейтенант Гельмут Гроллмус (75 побед) погиб.

- Командиру I группы «Зеленого сердца» повезло меньше - майора Хорста Адамейта, имевшего на своем счету 166 побед, сбили один раз и навсегда! Вероятно, это была работа замкомандира 4-го ГИАП капитана Татаренко. Адамейт попал в плен 7 августа, а 2 августа известный балтийский ас капитан Г.Костылев из 4-го ГИАП поджег над морем еще один FW 190 с зеленым сердцем на фюзеляже. Летчик «фоккера» выпрыгнул с парашютом и был подобран советским торпедным катером. Оказалось, что Г.Костылев сбил лейтенанта Гербера Броэндле (58 побед). Сам Костылев совершил за войну 400 боевых вылетов, провел 89 воздушных боев и сбил 20 самолетов лично и 34 - в группе. Летал на ЛаГГ-3, «Харрикейне», МиГ-3, Як-1, войну закончил на Ла-5ФН.





В 1943 г. силами четырех авиационных заводов было выпущено 5048 истребителей Ла-5Ф и Ла-5ФН; 91% от этого числа приходится на самолеты постройки нижегородского ГАЗ № 21. ГАЗ № 381 в Ярославле построил 250 истребителей, еще 184 Ла-5Ф/ФН собрали на ГАЗ-99 в Улан-Удэ, наконец, тбилисский ГАЗ № 31 выдал только пять самолетов.

- Три авиационных завода в 1944 г. изготовили 3826 истребителей Ла-5ФН; ГАЗ № 21 - 3503, ГАЗ № 381 - 221, ГАЗ № 99 - 102. Выпуск Ла-5 с апреля 1944 г. постепенно снижался по мере роста производства Ла-7. Ла-5ФН и Ла-7 строились параллельно до ноября 1944 г., когда промышленность полностью перешла на производство Ла-7. Всего было построено 9920 истребителей Ла-5 всех модификаций.

Карьера Ла-5ФН быстро завершилась с окончанием войны. Тому есть несколько причин. Первая и главная - Ла-7 оказался и проще, и лучше, а реактивная авиация вынесла окончательный приговор авиации поршневой. Впечатление производит скорость, с которой новый тип истребителя был освоен в серийном производстве, не меньшее впечатление производит и сам темп выпуска Ла-5. Самолет деревянной конструкции не предназначался для длительного использования, это была машина тотальной войны, рассчитанная короткую боевую жизнь, а не на длительную эксплуатацию в условиях мирного времени.

Источник информации

■ igor barabanov2571