

Самолет- истребитель Ла-5

Технические характеристики:

Экипаж - 1 человек

Двигатель - М-82

Мощность - 1700 л.с.

Размах крыла - 9,6 м

Площадь крыльев – 17,27 кв. м

Масса пустого самолета – 2605 кг

Масса максимальная взлетная – 3326 кг

Максимальная скорость на высоте / у земли - 613 / 555 км/ч

Практический потолок – 9 500 м

Максимальная дальность – 500 км

Вооружение: 2х20-мм пушка ШВАК

Максимальная бомбовая нагрузка - 4 НУРС РС-82 или 200 кг авиабомб.

Новый самолет рождался в весьма непростой обстановке: истребитель ЛаГГ-3 ввиду недостаточной эффективности снимали с производства, существование самого ОКБ Лавочкина было под вопросом. Конструкторы отлично понимали природу недостатков серийных ЛаГГ-3 и вели проектные работы по его коренной модификации. Требовалось в кратчайшие сроки кардинально улучшить летные качества истребителя. Кроме того, Лавочкин отлично помнил слова Сталина: "Я сейчас серийщик, и потому давайте все предложения, только не снижая выпуска боевых самолетов". Крайне необходимо было обеспечить преемственность конструкции ЛаГГ-3 и его новой модификации.

В декабре 1941 г. на заводе №21 (г. Горький) ОКБ С.А. Лавочкина приступило к работе над созданием опытного истребителя с мотором М-82. Самолет создавался на базе серийного ЛаГГ-3 и был переделан под новый мотор воздушного охлаждения конструкции А. Д. Швецова мощностью 1700 л.с. Благодаря существенно большей по сравнению с мотором М-105П мощности М-82, новый истребитель приобрел те качества, которых так

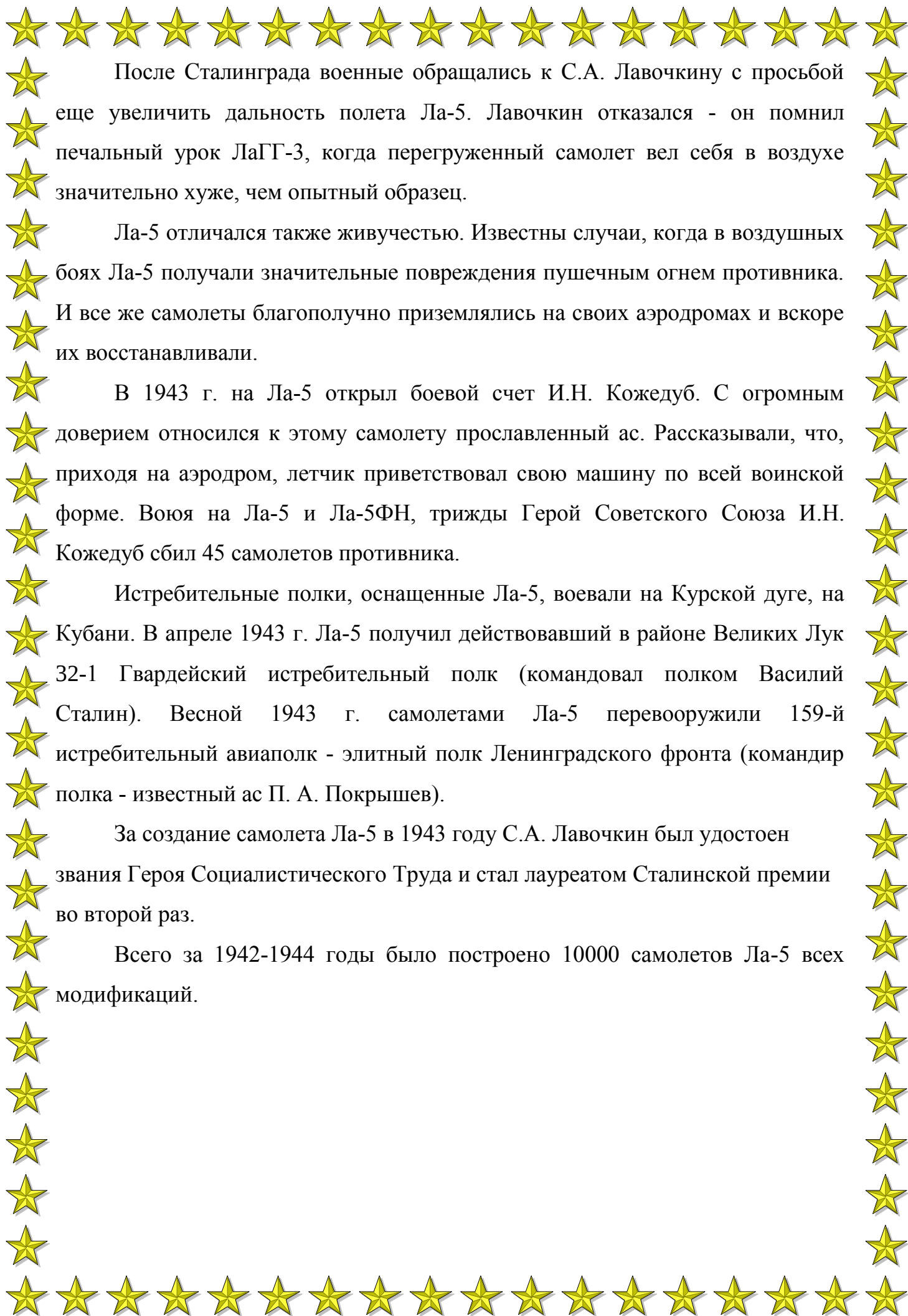
недоставало ЛаГГ-3. Значительно возросли скорость и скороподъемность, улучшилась вертикальная маневренность.

Летные испытания в апреле-мае 1942 года доказали перспективность самолета. Опытный образец был сдан на испытания 21 марта 1942 г. Заводские испытания провел летчик-испытатель завода №21 капитан Г. А. Мищенко. Государственные испытания в апреле - начале мая 1942г. показали перспективность самолета: его максимальная скорость составила около 600 км/ч, по скорости на боевых высотах этот самолет превосходил Мессершмитт-109 на 40-50 км/ч. Истребитель Ла-5 (ЛаГГ-5) был принят на вооружение 19 мая 1942 г.

Благодаря преимущества конструкции (первоначально с минимальными изменениями, связанными с установкой нового мотора) выпуск нового истребителя Ла-5 на заводе №21 начался уже в июне 1942 года. В октябре 1942 г. к производству Ла-5 были подключены заводы № 99 Улан-Удэ и №381 Нижний Тагил (с 1943г. переведен в Москву). Малая серия (27) штук была выпущена заводом №31. Вооружение - две синхронные пушки ШВАК (СП-20) и два замка ДЗ-40 для подвески 2-х бомб от 25 до 100 кг. В серии в начале обозначался как ЛаГГ-5, а с сентября 1942 г. - Ла-5. Войсковые испытания нового истребителя были проведены на Западном и Сталинградском фронте в августе-сентябре 1942г.

С первых дней Ла-5 отлично зарекомендовал себя в боях. Летчикам нравились легкость управления, маневренность самолета, достаточно высокая скорость. Вооружение (две пушки ШВАК калибра 20 мм) вполне устраивали воздушных бойцов. Звездообразный мотор воздушного охлаждения имел большую живучесть, чем мотор жидкостного охлаждения, и одновременно являлся для летчика защитой от огня противника с передней полусферы, хотя и ухудшал обзор впереди.

Ла-5 быстро завоевал признание. "Внимание! В воздухе Ла-5!" - звучали предупреждения немецким летчикам в эфире во время Сталинградской битвы.



После Сталинграда военные обращались к С.А. Лавочкину с просьбой еще увеличить дальность полета Ла-5. Лавочкин отказался - он помнил печальный урок ЛаГГ-3, когда перегруженный самолет вел себя в воздухе значительно хуже, чем опытный образец.

Ла-5 отличался также живучестью. Известны случаи, когда в воздушных боях Ла-5 получали значительные повреждения пушечным огнем противника. И все же самолеты благополучно приземлялись на своих аэродромах и вскоре их восстанавливали.

В 1943 г. на Ла-5 открыл боевой счет И.Н. Кожедуб. С огромным доверием относился к этому самолету прославленный ас. Рассказывали, что, приходя на аэродром, летчик приветствовал свою машину по всей воинской форме. Воюя на Ла-5 и Ла-5ФН, трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб сбил 45 самолетов противника.

Истребительные полки, оснащенные Ла-5, воевали на Курской дуге, на Кубани. В апреле 1943 г. Ла-5 получил действовавший в районе Великих Лук 32-1 Гвардейский истребительный полк (командовал полком Василий Сталин). Весной 1943 г. самолетами Ла-5 перевооружили 159-й истребительный авиаполк - элитный полк Ленинградского фронта (командир полка - известный ас П. А. Покрышев).

За создание самолета Ла-5 в 1943 году С.А. Лавочкин был удостоен звания Героя Социалистического Труда и стал лауреатом Сталинской премии во второй раз.

Всего за 1942-1944 годы было построено 10000 самолетов Ла-5 всех модификаций.