

ВОЙНА И МЫ

АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

**Дмитрий Дегтев
Дмитрий Зубов**

ЛАГГ-3

ИСТРЕБИТЕЛЬ, ШТУРМОВИК, РАЗВЕДЧИК

ДЕРЕВО ПРОТИВ МЕТАЛЛА



**МОСКВА
2018**

УДК 355/359
ББК 68
Д26

В оформлении переплета
использована иллюстрация художника *В. Петелина*

Дегтев, Дмитрий Михайлович.

Д26 ЛаГГ-3. Истребитель, штурмовик, разведчик. Дерево против металла / Дмитрий Дегтев, Дмитрий Зубов. — Москва : Яуза : Эксмо, 2018. — 352 с. — (Война и мы. Авиаколлекция).

ISBN 978-5-04-183379-4

Наверное, ни один самолет времен войны не «удостоился» такого количества критики и замечаний, как ЛаГГ-3 – первый в мире цельнодеревянный истребитель. Как только его не называли, в лучшем случае – «не особо успешным воздушным бойцом», и при этом указывали, что «отдельным» и «опытным» летчикам все же удавалось одерживать на нем победы. В общем, нередко складывается впечатление, что от оригинального по конструкции самолета была лишь одна польза – он стал «донором» для будущего Ла-5...

В книге на основе многочисленных архивных документов и уникальных материалов впервые представлена наиболее полная история создания, производства, испытаний и боевого применения истребителя ЛаГГ-3.

Правда ли, что истребители Яковлева превосходили по боевым качествам другие машины? Действительно ли самолеты, оснащенные 37-мм пушками, были «грозным оружием», которое почему-то недооценили? И правда ли, что наши истребители использовались не по назначению (для штурмовок) и потому несли огромные потери?

На эти и многие другие вопросы вы найдете ответы в новой книге, а также узнаете о многих советских асах, воевавших и начинавших свою боевую карьеру на ЛаГГ-3.

УДК 355/359

ББК 68

© Дегтев Д.М., Зубов Д.В., 2018

© ООО «Издательство «Яуза», 2018

© ООО «Издательство «Эксмо», 2018

ISBN 978-5-04-183379-4

Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. АВИАКОЛЛЕКЦИЯ

Дегтев Дмитрий Михайлович, Зубов Дмитрий Владимирович

ЛАГГ-3. Истребитель, штурмовик, разведчик. Дерево против металла

Ответственный редактор *Л. Незвинская*
Художественный редактор *П. Волков*
Технический редактор *О. Лёвкин*
Компьютерная верстка *В. Андрианова*
Корректор *О. Ковальчук*

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15
Home page: www.yauza.moscow

Для корреспонденции:
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, корп. 3
Тел. +7(495) 411-68-86
E-mail: editor@yauza.moscow

Подписано в печать 01.10.2018. Формат 84х108^{1/16}.
Гарнитура «GaramondCTT». Печать офсетная. Усл. печ. л. 36,96.
Тираж экз. Заказ

Экземпляр напечатан под заказ в АО «Т8 Издательские Технологии»

ООО «Издательство «Эксмо»
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Зорге көшесі, 1 үй.
Тел.: 8 (495) 411-68-86.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru
Тауар белгісі: «Эксмо»
Интернет-магазин: www.book24.ru
Интернет-дуken: www.book24.kz
Импортёр в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.
в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы».
Қазақстан Республикасында дистрибутор және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС.
Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.
Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.
Сертификация туралы ақпарат: сайтта: www.eksmo.ru/certification
Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо» www.eksmo.ru/certification
Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған



EKSMO.RU
новинки издательства



ISBN 9785041833794
9 785041 833794

Оглавление

ПРЕДИСЛОВИЕ	7
ГЛАВА 1. ТЕНЬ «МЕССЕРШМИТТА»	9
«БЛАГОПРИЯТНАЯ ОБСТАНОВКА» В НЕБЛАГОПРИЯТНОЕ ВРЕМЯ.....	9
ОТ «ОБЪЕКТА К» К «ЛУЧШЕМУ ИСТРЕБИТЕЛЮ В МИРЕ».....	19
ГЛАВА 2. ПЕРЕХОД К НОВОЙ, БОЛЕЕ СОВЕРШЕННОЙ МАШИНЕ	39
ИСТРЕБИТЕЛЬ ТИП 31.....	39
ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ ИЛИ ЛЫСЕНКОВЩИНА В АВИАЦИИ?.....	48
«ЛЕВАЯ НОГА НЕ ВЫШЛА, ВЫШЛА ПРАВАЯ НОГА».....	53
«ВСЕ, ЧТО МОЖНО БЫЛО СНЯТЬ, СНИМАЛИ...».....	65
ГЛАВА 3. ИСПЫТАНИЕ ОГНЕМ	75
«НОВЫЕ ТИПЫ» ВСТУПАЮТ В БОЙ.....	75
ИХ «НЕ СТАЛО» НАД ЛЕСАМИ ВАЛДАЯ.....	84
ЛЕНИНГРАД; ЛАГГ-3 ВМЕСТЕ С ЯК-3 «ПЕРВОГО ТИПА».....	95
«ГРУППА ПРОИЗВЕЛА ОДНУ АТАКУ ПО КУСТАРНИКУ».....	103
ГЛАВА 4. ОТ ХЕРСОНА ДО РОСТОВА	109
СМЕШАННАЯ ТАКТИКА.....	109
НАШ ОТВЕТ «ПРОКЛЯТЫМ РАМАМ».....	121
ИСТРЕБИТЕЛИ ПРИКРЫВАЮТ... ИСТРЕБИТЕЛИ.....	127
ГЛАВА 5. ЛАГГ-3 В ПВО МОСКВЫ	135
ВМЕСТО ЗАЩИТЫ НЕБА — ЗАЩИТА ОТ ТАНКОВ!.....	135
ГОНКУ ВЫИГРЫВАЮТ «ХАРРИКЕЙНЫ».....	145
ГЕРАСИМ ГРИГОРЬЕВ — ГРОЗА РАЗВЕДЧИКОВ ЛЮФТВАФФЕ.....	153
ГЛАВА 6. «ЕЩЕ УЛУЧШАТЬ И УЛУЧШАТЬ...»	161
ОТ ЗАВОДСКОГО ОТРЯДА ПВО К КРУПНЕЙШЕЙ АВИАДИВИЗИИ «ЛаГГов».....	161
ОТ «МЕССЕРШМИТТОМАНИИ» К «ФОККЕ-ВУЛЬФОМАНИИ».....	175
«МАШИНА БЫЛА ТЯЖЕЛОЙ, ЛЕТЧИКИ НАЗЫВАЛИ ЕЕ «ЛЕТАЮЩИМ БРЕВНОМ».....	184

ГЛАВА 7. ИСТРЕБИТЕЛЬ — ШТУРМОВИК И «ИЗНУРЯТЕЛЬ»	189
«ВЫЛЕТАЛИ НА РАЗРУШЕНИЕ ЛИНИИ СВЯЗИ»	189
«ПРОИЗВЕЛИ ДО 50 САМОЛЕТО-АТАК»	194
ЛАГГ-3 ПРОТИВ «КАРЛСОНА» ЛЮФТВАФЕ.....	205
ГЛАВА 8. ВОРОНЕЖСКАЯ «МЯСОРУБКА»	208
НЕТИХИЙ ДОН	208
ЭКСПЕРИМЕНТЫ С ВОЗДУШНОЙ СТАНЦИЕЙ НАВЕДЕНИЯ	219
ЛАГГ-3 ПРОТИВ ЯК-1, ИЛИ ХРОНИКИ «СГОРЕВШЕЙ» ДИВИЗИИ.....	221
ЭХО ВОЙНЫ ИЗ ОМУТА.....	233
ГЛАВА 9. ПЕРЕХВАТЧИК ПВО	237
«ЭРЭСАМИ» ПО САМОЛЕТАМ.....	237
ВОЗДУШНАЯ БИТВА НАД РОСТОВОМ.....	246
ДУЭЛИ НАД ЧЕЧНЕЙ: 105-Я ИАД ПРОТИВ JG52	257
ГЛАВА 10. ХРОНИКИ 253-ГО ИАП	273
ОТ ЗАПАДНОЙ УКРАИНЫ ДО ДЕМЯНСКОЙ «КРЕПОСТИ»	273
АНДРЕАПОЛЬСКАЯ ДУГА	289
ЛАГГ-3 — САМОЛЕТ СНИС.....	294
«ПРОТИВОТАНКОВЫЙ» ИСТРЕБИТЕЛЬ В РОЛИ ПЕРЕХВАТЧИКА... ..	303
ОХОТНИК НА НОЧНЫХ РАЗВЕДЧИКОВ.....	312
ГЛАВА 11. ЛАГГ-3 В МОРСКОЙ АВИАЦИИ	314
ГЛАВА 12. ТАРАНЫ, СОВЕРШЕННЫЕ НА ЛАГГ-3	322
ГЛАВА 13. ЛАГГ-3 ПРОТИВ ЛАГГ-3	327
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	330
ПРИЛОЖЕНИЕ	335
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ	335
ОКРАСКА И КАМУФЛЯЖ	345
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ	352

Предисловие

Как только не обзывали у нас первый в мире цельнодеревянный истребитель. И «утюгом», и «летающим бревном», и «лакированным авиационным гарантированным гробом». Причем какие-то прозвища «приклеились» к машине уже во время войны, иные уж после нее в многочисленных мемуарах. Наверное, ни один самолет времен войны не «удостоился» такого количества критики и замечаний: мол, «был слишком тяжел», «неповоротлив», «долго поднимался», «долго разгонялся» и т.п. В лучшем случае истребитель ЛаГГ-3 называют «не особо успешным воздушным бойцом» и при этом указывают, что «отдельным» и «опытным» летчикам все же удавалось одерживать на нем победы. В общем, нередко складывается впечатление, что от оригинального по конструкции самолета была лишь польза — стал «донором» для будущего Ла-5...

А вот истребители Яковлева у нас особо ругать не принято, хотя они не сильно отличались от ЛаГГ-3 по конструкции, тоже были наполовину деревянными, да и двигатель у них был одинаков. Считается, что Як-1 был «чуть легче» и только благодаря этому уникальному свойству стал лучшим нашим истребителем 1941 года. При этом никакого серьезного сравнения боевых качеств этих машин на примере хроник боевых действий полков (в сопоставлении с данными противника) почему-то до сих пор не проводилось. И если в части создания, эволюции конструкции и серийного производства история ЛаГГ-3 описана относительно подробно (хотя и не без ошибок и штампов), то боевое применение машины описывалось лишь фрагментарно, а оценивалось по «немецкой системе», то есть по количеству сбитых некоторыми полками и летчиками самолетов.

Между тем советская доктрина воздушной войны и тактика, применявшаяся в разные периоды боевых действий, не только существенно отличалась от вражеской, но и не вписывается в общие представления о «борьбе за господство в воздухе», на основе которой у нас принято изучать историю авиации.

В данной книге на основе многочисленных архивных документов и других уникальных материалов впервые представлена наиболее полная история создания, испытаний и производства истребителя ЛаГГ-3. При этом наибольшее внимание уделено боевому применению этой уникальной машины. Как бы перемещаясь с одного участка фронта на другой, читатель сможет совершенно по-новому оценить ход воздушной войны на Восточном фронте в 1941—1943 годах. Также в работе подробно рассказаны неизвестные подробности действия советских истребителей в самых разных операциях (в том числе «второстепенных»), в различных природных и погодных условиях, в разное время года и т.п. В книге подробно проанализированы тактические приемы, использовавшиеся нашими летчиками, приведены сотни примеров воздушных боев с подтвержденными данными потерь с обеих сторон.

Авторы отвечают на ряд интересных вопросов: к примеру, действительно ли война в воздухе летом 1941 года представляла собой «мясорубку», а советские летчики сотнями гибли под ударами асов Люфтваффе; правда ли, что истребители Яковлева превосходили по боевым качествам другие машины; действительно ли самолеты, оснащенные 37-мм пушками, были «грозным оружием», которое почему-то недооценили; правда ли, что наши истребители использовались не по назначению (для штурмовок) и потому несли огромные потери и т.д. Кроме того, в работе собраны сведения о многих малоизвестных асах, воевавших и начинавших свою боевую карьеру на ЛаГГ-3. Прочитав эту книгу, читатель сможет сам решить, достоин ли этот не легендарный (согласно сложившимся стереотипам) самолет все-таки считаться легендарным?

Главы 11, 12 и 13, а также биография Герасима Григорьева (в главе 5) написаны Сергеем Богатыревым. Авторы выражают благодарность за предоставленные материалы и другую помощь в работе над книгой Сергею Богатыреву; за предоставленные фотографии и дополнительные технические сведения руководителю поискового отряда «Риф», генеральному директору АО «Предприятие подводно-технических работ «Петр» Виталию Латарцеву; за предоставленные фотографии Дмитрию Линевицу и Дмитрию Хазанову.

ГЛАВА 1

Тень «Мессершмитта»

«Благоприятная обстановка» в неблагоприятное время

В марте 1938 года произошло событие, ставшее во многом судьбоносным и определяющим для дальнейшего развития советской истребительной авиации. В НИИ ВВС РККА был доставлен трофейный Bf-109B, захваченный после вынужденной посадки в Испании. Машина досталась нашим военным в хорошем состоянии, была быстро отремонтирована, а потом облетана известным летчиком-испытателем Степаном Супруном. В заключении отчета по летным испытаниям отмечалось: *«Самолет «Мессершмитт» (так в подлиннике. — Прим. авт.) удачно сочетает скорость и простоту в технике пилотирования и устойчивость. Необходимо такое сочетание осуществить для скоростных истребителей ВВС РККА. В полете управляемый стабилизатор на Bf-109B позволял снимать нагрузки с ручки пилота на всех режимах. У самолета хорошо сочетаются большие запасы устойчивости с простотой техники пилотирования и хорошим маневром... Самолет может считаться эталоном устойчивости по классу истребительной авиации».*

Впоследствии был проведен учебный воздушный бой между «мессершмиттом»

и И-16 тип 10 — в то время основным и самым распространенным советским истребителем. Результаты, разумеется, оказались не в пользу старого, доброго «ишака»!

Конечно же, живое знакомство с легендарным «мессером», родные «братья» которого уже добивали республиканскую авиацию в небе Испании, произвело большое впечатление на советских конструкторов и летчиков. Стало ясно, что их собственные самолеты, на освоение и доводку которых было потрачено столько времени и сил, значительно отстали от немецких. Хотя еще недавно казалось, что И-16 нет равных в мире. Ну или хотя бы почти нет... Нельзя сказать, что в Советском Союзе ничего не знали о Bf-109. Знали! Многочисленные доклады о нем писали летчики, вернувшиеся из испанской командировки, кроме того, широкую известность получило участие «мессершмитта» во всевозможных авиашоу и соревнованиях. И все же даже внешний вид Bf-109 в то время казался просто фантастическим, словно это машина из будущего.

Вскоре подробные схемы описания самолета были разосланы по всем авиазаводам страны, выпускавшим истребители. В частности, такая бумага пришла в г. Горький на тамошний авиазавод № 21. «Само-

лет цельнометаллический, за исключением хвоста, — говорилось в документе. — Мотор Юнкерс «Юмо-210» мощностью 540 л/с... Вес пустой — 1400 кг. В полете 1900 кг». Разумеется, в Советском Союзе изучали и другие немецкие истребители, например, He-112, использовавшийся в Испании в основном в качестве штурмовика. Авиаспециалисты были наслышаны и о He-100 — главном конкуренте «сто девятого», так и не пошедшем в серию.

В общем, стало ясно, что советской авиации срочно нужно не просто создать в аварийном порядке принципиально новый тип истребителя, а практически заложить, освоить и внедрить целое поколение самолетов современного уровня. То есть принципиально новые технологии и методы, касавшиеся производства моторов, фюзеляжей, конструкций, вооружения, оборудования и т.д. Стало ясно, что многочисленные наработки и заделы, с огромным трудом созданные за последнее десятилетие, в целом оказались либо не нужны вовсе, так как «отстали от жизни» и «зашли в тупик», либо нуждались в срочной модернизации и совершенствовании.

Между тем сталинское руководство, обожавшее военные парады с участием «лучших в мире самолетов», после войны в Испании и вовсе посчитало себя обманутым. Наплодили, понимаешь, всяких КБ и институтов, толпы инженеров и изобретателей, а что получили? Немцы, которые еще недавно находились под прессом Версальского договора и некогда ездившие к нам в страну отрабатывать технологии (в т.ч. авиационные), вдруг создали целое поколение бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей, которые превосходили все наши машины! Не случайно доставка в СССР трофейного «мессершмитта» совпала с начавшейся еще в 1937 году волной массовых репрессий в авиапроме.

Конечно, конструкторов в стране сажали и раньше, но теперь это явление приобрело массовые масштабы.

3 февраля 1938 года был арестован Евгений Мирошников — директор авиазавода № 21, который являлся основным производителем истребителей И-16. На допросах он сознался, что являлся участником «контрреволюционной организации», целью которой был срыв производства самолетов путем вредительства и, конечно же, «борьба против советской власти». Мирошников, сделавший очень многое для внедрения и налаживания серийного выпуска первого массового советского истребителя, томился в застенках больше полугода, после чего был расстрелян. На Пермском заводе № 19 — основном производителе двигателей для И-16 — также была разоблачена «антисоветская террористическая подрывная организация» во главе с директором Швецовым. 21 октября 1937 года был арестован конструктор Андрей Туполев, обвиненный во вредительстве и шпионаже. Вместе с ним «накрыли» и все руководство ЦАГИ и ОКБ, а потом и директоров почти всех авиационных заводов страны. Впрочем, Туполеву еще повезло, его, в отличие от большинства арестованных конструкторов, инженеров, технологов, не убили и не отослали валить лес в Сибирь, а отправили работать в т.н. шарашку.

Репрессии коснулись и командования ВВС РККА. 29 июля 1938 года был расстрелян бывший заместитель наркома обороны по авиации и фактически командующий Военно-воздушными силами Яков Алкснис. Известный авиатор, также сыгравший большую роль в создании мощной авиации, в том числе истребительной, оказался членом «латышской фашистской организации». Не углубляясь дальше в масштабы массовых репрессий, отметим