

ВОЗДУШНОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ НА СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОМ ФРОНТЕ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ КОНКУРЕНЦИИ КОНСТРУКТОРОВ САМОЛЕТОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

© 2022

Мухамеджанов И.Р.

*Главное военное следственное управление Следственного комитета Российской Федерации
(г. Москва, Российская Федерация)*

Аннотация. В статье на основании материалов отечественных архивов и других источников показаны трудности, с которыми столкнулись ВВС РККА в 1942 г. в связи с усилившимся превосходством немецких истребителей в технических характеристиках. Отставание в скорости и скороподъемности советских самолетов аналогичного типа предопределяло их оборонительную тактику и доминирование противника в воздушных боях. Для решения проблемы улучшения летных данных отечественных истребителей руководством страны, Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП), авиаконструкторами был принят комплекс мер. Прогрессивным оказалось решение об установке двигателя М-82 на запущенный в серийное производство до начала войны истребитель ЛаГГ-3 конструкции С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова и М.И. Гудкова. Однако немецкие конструкторы также не стояли на месте, разработав очередную модификацию «Мессершмитта» Me-109 – «G». Кроме того, на фронте появился новый истребитель противника – «Фокке-Вульф» ФВ-190. Паритета в летных данных с этими самолетами противника у созданного Ла-5 не было. Форсирование двигателя М-82 и установка на него агрегата непосредственного впрыска топлива позволили увеличить мощность двигателя и существенно улучшить летные данные Ла-5. В результате преодоления комплекса проблем советским конструкторам, НКАП удалось создать и запустить в серийное производство конкурентоспособный самолет Ла-5ФН, отвечавший требованиям вооруженной борьбы на советско-германском фронте Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: Великая Отечественная война; истребители ВВС РККА; Люфтваффе; НКАП; Лавочкин С.А.; Ла-5; гвардейские авиаполки.

THE AIR CONFRONTATION ON THE SOVIET-GERMAN FRONT AT THE BEGINNING OF GREAT PATRIOTIC WAR VIEWED THROUGH THE PRISM OF RIVALRY OF THE FIGHTER AIRCRAFT DESIGNER ENGINEERS

© 2022

Mukhamedzhanov I.R.

*Main Military Investigation Department in the Investigative Committee of the Russian Federation
(Moscow, Russian Federation)*

Abstract. Based on materials from domestic archives and other sources this paper deals with issues faced by the Red Army Air Force in 1942 due to the increased German fighters' preponderance in some technical features. The delay in speed and climb rate of similar type of Soviet aircraft defined their own defensive posture enemy dominance in air battle. To solve the problem of improving the flight data of domestic fighter aircraft, a set of measures was taken by the leadership of the country – the People's Commissariat of the Aviation Industry (PCAI) and aircraft design engineers. The decision to install the engine M-82 on the LaGG-3 fighter designed by S.A. Lavochkin, V.P. Gorbunov and M.I. Gudkov, which had put into serial production before WW II breaking out, happened to be advanced. However, the German designers had been also developing. They developed another modification of the Messerschmitt Me-109 – «G». Moreover, a new enemy of military aircraft fighter appeared at the front – the Focke-Wulf FV-190. The created La-5 did not have parity in flight data with these enemy aircraft. Boosting the M-82 engine and installing a direct fuel injection unit on it made it possible to increase engine power and significantly improve the flight data of the La-5. As a result of overcoming a complex of issues, Soviet design engineers managed to create and launch into mass production a competitive La-5FN aircraft that met the requirements of the armed struggle on the Soviet-German front of WW II.

Keywords: Great Patriotic War; World War II; Red Army Air Force fighters; Luftwaffe; People's Commissariat of the Aviation Industry (PCAI); Lavochkin S.A.; aircraft La-5; aviation regiments.

В начале 1942 г. серьезной проблемой для советских ВВС продолжало оставаться техническое превосходство немецких истребителей «Мессершмитт» Me-109 модификации «F» (Bf 109F) над советскими машинами аналогичного типа, прежде всего в скорости и скороподъемности. Используя эти преимущества, противник мог использовать выгодную ему тактику, доминировать в воздушном бою, быстрее занимать удобные позиции для атак с превышением в высоте, а при необходимости – беспрепятственно

выходить из боя, сберегая материальную часть и летный состав.

Советские истребительные группировки несли большие потери и быстро истощались, что лишало их возможности качественно выполнять свои основные задачи по прикрытию войск и сопровождению ударных самолетов.

К началу 1942 г. в СССР крупносерийно производились принятые на вооружение до начала Великой Отечественной войны одномоторные истребители Як-1

(конструктор А.С. Яковлев) и ЛаГГ-3 (конструкторы С.А. Лавочкин, В.П. Горбунов и М.И. Гудков), оснащенные двигателем М-105П (конструктор В.Я. Климов).

Эти машины были сконструированы в рамках доктрины о характере будущей войны как войны потенциалов, с учетом опыта применения советских истребителей в локальных войнах и конфликтах 30-х – начала 40-х годов и имели конструкцию с использованием доступного отечественного сырья (древесины) и композитных материалов на ее основе.

Невысокий уровень развития производительных сил являлся причиной значительных трудностей при организации масштабного серийного производства новой авиатехники. Технические характеристики серийных машин в сравнении с опытными образцами снизились. В результате новые советские истребители уступали по ключевым показателям (скорости и скороподъемности) основному немецкому истребителю Me-109F, но имели перспективу для модернизации.

В период кампании 1941 г. в силу масштабной эвакуации первоочередными задачами Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП) являлись проведение эвакуации, развертывание предприятий на новых местах, восстановление производственных мощностей и обеспечение бесперебойного выпуска серийных машин. Вести целенаправленную работу по улучшению летных данных истребителей, принятых на вооружение перед войной, не представлялось возможным.

В силу этого техническое превосходство Люфтваффе перед ВВС Красной Армии, проявившееся в 1941 г., не только не сократилось, но, напротив, возросло, за счет постоянной модернизации немцами своих истребителей и практической полной замены на советско-германском фронте «Мессершмиттом» Me-109F самолетов предыдущей модификации – «Е».

Советское политическое и военное руководство осознавало критичность создавшейся ситуации. Поэтому в тяжелейшей обстановке начального периода войны научно-исследовательские работы по изучению боевых и технических характеристик немецких истребителей не прекращались.

В отчете от 14 февраля 1942 г. истребительного отдела Научно-исследовательского института ВВС (НИИ ВВС) отмечалось, что для воздушного боя с «Мессершмиттом» Me-109F лучше других отечественных истребителей подходит Як-1, однако и он уступает немецкому самолету в скорости и скороподъемности на малых высотах. ЛаГГ-3 значительно отставал от «Мессершмитта» по основным летным данным.

В отчете констатировалось: «Противник имеет преимущество по основным летно-тактическим данным перед всеми типами наших новых истребителей до высоты 2000 м» [1, с. 94].

Аналогичные сравнительные оценки поступали из фронтовых частей, вооруженных советскими истребителями. В отчете 6 ударной авиагруппы Ставки Верховного главнокомандования, участвовавшей в начале апреля 1942 г. в боях с немецкими войсками, окруженными в районе Демянска, указано: «Самолет ЛаГГ-3 имеет хорошее вооружение, но недостаточно хорошую скорость. По своим качествам не уступает самолетам противника типа Me-109 (имеется в виду Me-109 модификации «Е»). – Прим. автора). Имеет преимущество в горизонтальном маневре перед самолетами типа Me-109 и Me-109Ф, по скорости уступает Me-109Ф.

Самолет Як-1 по своим качествам – наиболее хороший самолет истребитель, бьет Me-109 и Me-109Ф во всех положениях. Немного уступает в вертикальной скорости Me-109Ф» [2, л. 161].

По характеристике огнестойкости из отечественных истребителей в силу особенностей конструкции из жаропрочной дельта-древесины в лучшую сторону выделялся ЛаГГ-3. Герой Советского Союза Ф.Ф. Архипенко, воевавший летом 1942 г. в составе 205 истребительной авиационной дивизии (ИАД) 2 Воздушной армии, вспоминал, что приказ о переучивании с ЛаГГ-3 на Як-1 воспринял без энтузиазма: «...совсем не хотелось вылетать на Як-1. Ведь порой подлетаешь к Воронежу и видишь 2–3 падающих горящих «яка», а ЛаГГ-3 плохо горел и по этой причине завоевал симпатии летчиков» [3, с. 52].

С увеличением высоты полеты преимущество Me-109F перед советскими машинами возрастало. По данным фирмы «Мессершмитт А.Г.», скороподъемность ее истребителя модификации «F-2» на высотах от 1000 м до 4000 м составляла 20,5 м/с. Аналогичные показатели советских самолетов в том же диапазоне высот были существенно ниже: у Як-1 – от 12,9 м/с (на высоте 1000 м) до 11,5 м/с (на высоте 4000 м), у ЛаГГ-3 – от 9,3 м/с до 12,8 м/с [4, с. 48]. Таким образом, преимущество немецкого истребителя в скороподъемности было значительным – в 1,7 раза и более.

В этот же период советские специалисты исследовали трофейный Me-109F-4, оснащенный более мощным двигателем DB 601E мощностью 1300 л.с., обеспечивавший самолету прирост скорости 10–25 км/ч на всех высотах. Эти самолеты постепенно заменяли «Мессершмитты» предыдущих модификаций на советско-германском фронте. На Me-109F-4 предусматривалась установка системы форсирования GM-1, применение которой позволяло кратковременно увеличивать мощность двигателя. При этом возрастали скорость и скороподъемность. Вооружение самолета усилилось за счет установки вместо 15-мм пушки орудия калибра 20-мм [5, с. 96–97].

Государственный Комитет Обороны (ГКО) СССР постановлением № 1435сс от 13 марта 1942 г. с целью повышения летных данных советских серийных истребителей и «уравнивания их летных данных с данными нового вражеского истребителя Мессершмитт 109Ф» (*процитированная фраза была вычеркнута из окончательной редакции текста постановления. – Прим. автора*) обязал Наркома авиационной промышленности и Главного Конструктора В.Я. Климова «форсировать мощность мотора 105П путем повышения наддува (*принудительного повышения давления воздуха. – Прим. автора*) нагнетателя» с целью достижения мощностей: у земли – 1180–1200 л.с., на высоте 2800 м – 1150 л.с. [6, л. 64–68].

В результате проведенных усовершенствований двигатель М-105П удалось форсировать и увеличить его мощность у земли до 1260 л.с., на высоте 2700 м – до 1180 л.с. Постановлением № 1673с от 28 апреля 1942 г. ГКО обязал завод № 26 с 1 мая 1942 г. выпускать модернизированные двигатели под названием М-105ПФ [7, л. 111–113].

Постановлениями № 1789сс от 19 мая 1942 г. и № 1826с от 29 мая 1942 г. ГКО дал указания заводам НКАП устанавливать двигатели М-105ПФ на серийные истребители ЛаГГ-3 с 23–25 мая 1942 г., на Як-7 (*самолет, близкий по конструкции с Як-1, созданный*

в ОКБ А.С. Яковлева в 1941 г. путем модернизации учебно-тренировочного двухместного Як-7УТИ. – Прим. автора) – с 1 июня 1942 г., на Як-1 – с 4 июня 1942 г. [8, л. 125–126; 9, л. 197–201].

Одновременно с работами по повышению мощности авиадвигателей проводились мероприятия, направленные на улучшение аэродинамики.

Постановлением № 1721сс от 10 мая 1942 г. ГКО обязал НКАП выпускать Як-1, Як-7 и ЛаГГ-3 без установок для реактивных снарядов (РС), а Командующего ВВС РККА – снять установки РС со всех строевых истребителей и издать приказ, обязывающий истребителей вести воздушный бой с закрытым фонарем кабины [10, л. 131–134].

Предполагалось, что совокупное выполнение этих требований даст прирост максимальной скорости до 50 км/ч. Однако приказ Командующего ВВС РККА № 078 от 12 мая 1942 г. нередко игнорировали, так как фонари отечественных истребителей в полете на больших скоростях часто заклинивало, они не имели приспособления для аварийного сброса, в связи с чем летчик мог лишиться возможности покинуть самолет в случае его повреждения [11, л. 1–14].

В конце мая 1942 г. в НИИ ВВС проведены учебные воздушные бои ЛаГГ-3, Як-1 и Як-7, оснащенных М-105ПФ, с трофейным Ме-109F-2 (с неисправным нагнетателем). Испытания показали, что на высотах ниже 3000 м преимущество в воздушном бою оставалось за немецким истребителем [12, л. 141–142, 144].

Об испытании в бою ЛаГГ-3 и Ме-109F-2 было донесено: «На высоте 2000 м самолет Ме-109F имеет явные преимущества как в горизонтальном, так и в вертикальном маневре. При равной квалификации летчиков самолету ЛаГГ-3 невозможно уйти из-под огня, как на виражах, так и на вертикальном маневре. Единственное, что можно сделать, – это переворот с прижимом и, если успеть, оторваться, скрываясь на фоне земли» [12, л. 140].

Таким образом, даже форсированный мотор М-105 не давал ЛаГГ-3 равных характеристик с Ме-109F.

С целью повышения летных данных отечественных истребителей были проведены работы по оснащению их принятым на вооружение в августе 1941 г. двигателем воздушного охлаждения М-82 (конструктор А.Д. Швецов). Однако самолеты Як-7 и МиГ-3 (самолет авиаконструкторов А.И. Микояна и М.И. Гуревича, производство которого в 1942 г. было прекращено в пользу штурмовика Ил-2. – Прим. автора) с этим двигателем не показали высоких летных данных, как и ЛаГГ-3, переделанный под М-82 конструктором М.И. Гудковым.

Вместе с тем работы над ЛаГГ-3 с М-82, проведенные в ОКБ С.А. Лавочкина, завершились успехом. 21 марта 1942 г. самолет вышел на летные испытания, которые были завершены 14 мая 1942 г. Самолет развивал максимальную скорость у земли 515 км/ч на номинальном режиме, 560 км/ч. – на форсаже, на высоте 6450 м – 600 км/ч. Время набора высоты 5000 м составило 6,0 мин. (13,8 м/с) на номинале и 5,2 мин. (16 м/с) на форсаже.

При этом ОКБ С.А. Лавочкина произвело модернизацию истребителя, сохранив максимальное число деталей с серийного ЛаГГ-3, что дало основание руководству НКАП и ВВС сделать заключение о целесообразности запуска ЛаГГ-3 с М-82 в серийное производство [13, с. 28].

Постановлением № 1786сс от 19 мая 1942 г. ГКО обязало НКАП, главного конструктора Лавочкина и директора завода № 21 немедленно приступить к производству самолетов ЛаГГ-3 с мотором М-82, не сокращая программу выпуска ЛаГГ-3 с М-105ПФ [8, л. 122].

В период августа-сентября 1942 г. войсковые испытания нового истребителя под названием ЛаГГ-5 (6 сентября 1942 г. постановлением ГКО № 2249с самолет переименован в Ла-5) прошли в 49 Краснознаменном истребительном авиационном полку (КИАП) 234 ИАД 1 Воздушной армии Западного фронта [14, л. 118].

Новый истребитель, оснащенный двумя пушками ШВАК калибра 20 мм, получил позитивную оценку летного состава, показав надежность, хорошую огнестойкость и возросшую живучесть. Подчеркивалось, что самолет «устойчив, прост при выполнении техники пилотирования... Доступен для летчиков истребителей, выпущенных из летных школ» [15, л. 137].

Таким образом, советские конструкторы создали боевую машину, полностью соответствующую требованиям войны потенциалов по критерию доступности для освоения и боевого применения специалистами ослабленной квалификации – летчиками тотальной войны.

В отчете по боевым испытаниям отмечалось, что на ЛаГГ-5 можно успешно вести бой с Ме-109F на виражах, но противник предпочитает вести поединок с использованием вертикального маневра, а «при переходе на вертикаль из любого равного с Ме-109F положения самолет Ла-5 отстает от Ме-109F» [16, с. 34].

В период с 14 августа по 30 августа 1942 г. 49 КИАП сделал 180 боевых вылетов, провел 27 воздушных боев и заявил о 16 сбитых самолетах противника. Свои потери составили 10 истребителей и 5 летчиков [15, л. 137].

Однако немецкие специалисты также не стояли на месте и продолжали совершенствовать свои истребители. Летчики 49 КИАП на ЛаГГ-5 в августе 1942 г. в ходе оборонительной операции 16 армии Западного фронта по отражению наступления немецкой 2 танковой армии – операции «Смерч» могли столкнуться в боях не только с Ме-109F, но и с новой модификацией «Мессершмитта» – Ме-109G-2 (Bf 109G-2) [17, л. 17–36]. Этот самолет стал поступать в истребительные части Люфтваффе на советско-германском фронте с июня 1942 г. [18, с. 518–519].

Против 1 Воздушной армии во второй декаде августа действовали две группы немецких истребителей, вооруженных новой машиной – I./JG 52 и II./JG 54 [18, с. 413; 19, с. 128].

Ме-109G-2 оснащались двигателем DB 605A номинальной мощностью 1355 л/с, были вооружены пушкой калибра 20 мм и двумя пулеметами калибра 7,92 мм, развивали максимальную скорость 650 км/ч. На самолете предусматривалась установка системы форсирования GM-1 и двух подкрыльевых пушек [5, с. 120, 213].

Превосходство в скоростных характеристиках Ме-109G-2 продемонстрировал в ходе летне-осенних боев под Сталинградом, где эти машины использовали штабной отряд истребительной эскадры JG 3 «Удет», а также группы I./JG 3, II./JG 52, I./JG 53 «Туз пик» [18, с. 35–37, 94–95, 458; 19, с. 6–15].

Командование 287 ИАД, вооруженной ЛаГГ-5, по итогам боев, проведенных в августе и сентябре 1942 г. под Сталинградом, подтвердив высокую живучесть и достаточно мощное вооружение истреби-

теля, констатировало: «Самолет ЛаГГ-5 с мотором М-82 вследствие большой удельной нагрузки на крыло уступает в воздушном бою немецким истребителям Ме-109Ф-4 и Ме-109Ж-2 (имеется в виду G-2. – Прим. автора) как по вертикальному маневру, так и по горизонтальной скорости. Самолет ЛаГГ-5 может вести воздушный бой с немецкими истребителями Ме-109Ф-4 и Ме-109Ж-2 на вираже и горизонтали, а на вертикальном маневре истребители противника имеют большое преимущество в выборе наивыгоднейших позиций для атаки, что дает возможность их численно меньшей группе сковывать численно превосходящую группу самолетов ЛаГГ-5 и навязать бой в выгодных для себя условиях» [20, л. 99–103].

С сентября 1942 г. противник начал применять на советско-германском фронте истребитель «Фокке-Вульф» ФВ-190А-3 (Focke-Wulf FW-190А-3) [18, с. 257]. Цельнометаллический ФВ-190 серийно производился с июня 1941 г., был оснащен в модификации А-3 двигателем воздушного охлаждения BMW 801D номинальной мощностью 1800 л.с., развивал максимальную скорость 629 км/ч. и имел мощное вооружение – четыре пушки калибра 20 мм (по две MG 151 и MG FF) и два пулемета MG 17 калибра 7,92 мм [21, с. 128].

В то же время невысокий уровень развития производительных сил, снизившийся в начальный период войны в связи с массовой эвакуацией и заменой рабочих кадров, убывших на фронт, на малоквалифицированные, в том числе на женщин и подростков, отрицательно сказался на качестве серийной авиапродукции – моторов и самолетов.

Летчик-испытатель П.Я. Федрови относительно ЛаГГ-5 докладывал: «Качество производственного выполнения самолета, подгонка и отладка отдельных агрегатов стоят не на должной высоте и затрудняют эксплуатацию самолета, тем самым понижая его боееспособность» [16, с. 35].

ГКО в постановлении № 2514сс от 15 ноября 1942 г. отметил, что завод № 21 «в серийном производстве ухудшил летные качества самолета Ла-5 в сравнении с опытным экземпляром». ГКО обязал Наркома авиационной промышленности А.И. Шахурин, директора завода № 21 и главного конструктора С.А. Лавочкина устранить недостатки, а также представить к 17 ноября 1942 г. на испытания облегченный Ла-5 весом 3200 кг вместо веса опытного образца в 3380 кг [22, л. 181–185].

ОКБ С.А. Лавочкина и завод № 21 с помощью отраслевых институтов – ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт), ЛИИ (Летно-исследовательский институт) и ЦИАМ (Центральный институт авиационного моторостроения) провели необходимый комплекс работ и добились повышения летных данных серийных Ла-5 до уровня опытной машины [23, л. 1–32].

Постановлением № 2604сс от 9 декабря 1942 г. ГКО отметил, что ОКБ С.А. Лавочкина совместно с ЦАГИ

и заводом № 21 произвели улучшения по аэродинамике, управлению и эксплуатации Ла-5, что дало возможность заводу № 21 начать выпуск истребителя, развивающего при максимальной мощности мотора скорость 550 км/ч. – у земли и 574 км/ч. – на высоте 3,2 км [24, л. 2–10].

Таким образом, созданием модификации истребителя ЛаГГ-3 с двигателем М-82 техническое превосходство немецких истребителей было сокращено. Причем добиться этого результата удалось, не снижая валовый выпуск истребителей: в июле 1942 г. заводами НКАП сдано 730 самолетов этого типа (в том числе 61 ЛаГГ-5), а в декабре 1942 г. – 1120 (282 Ла-5) [25, л. 11–12, 107–108; 26, л. 9–10, 11–12].

В рассматриваемый период советские конструкторы работали над повышением технических характеристик мотора М-82, который имел значительные резервы для модернизации. В 1942 г. в ОКБ А.Д. Швецова в г. Молотове осуществлялись мероприятия по форсированию двигателя, а также по использованию на нем агрегата непосредственного впрыска (НВ) топлива – насоса НВ-3У. К началу сентября 1942 г. исследования были успешно завершены. Новая модификация мотора получила наименование – М-82ФНВ (форсированный, непосредственного впрыска).

Заводские испытания облегченного Ла-5 с М-82ФНВ 23–24 марта 1943 г. показали максимальную скорость у земли на номинале – 563 км/ч., на форсаже – 598 км/ч., на высоте 6000 м – 650 км/ч.

Однако быстро начать массовый серийный выпуск истребителя с такими высокими летными данными не представилось возможным. Завод № 21 вследствие отсутствия металлорежущего оборудования и соответствующих специалистов не мог повторить облегченную конструкцию крыла Ла-5 с металлическими лонжеронами, их пришлось оставить деревянными.

Кроме того, насосы непосредственного впрыска НВ-3У относились к высокотехнологичной продукции, собирались вручную квалифицированными рабочими. Для массового производства агрегатов требовалось высокоточное станочное оборудование, которое отсутствовало [27, с. 20]. В связи с изложенным, руководствуясь постановлением ГКО № 2727сс от 10 января 1943 г., завод № 21 стал производить Ла-5 в двух модификациях: Ла-5Ф (форсированный с карбюратором) и Ла-5ФН – в том количестве, которое обеспечивалось постепенно нарастающим производством агрегатов непосредственного впрыска [28, л. 175–181].

Серийный выпуск двигателя, получившего наименование М-82ФН, начался на заводе № 19 в апреле 1943 г., а Ла-5ФН на заводе № 21 – в мае 1943 г. С мая 1943 г. в войска стал направляться истребитель, имевший летные данные, сопоставимые с Ме-109 модификаций G-2 и G-6 и «Фокке-Вульф» ФВ-190А-3 [29, с. 18] (табл. 1).

Таблица 1 – Скоростные характеристики некоторых типов советских и немецких истребителей в период 1941–1943 гг.

Тип истребителя	Ме-109 F-2	Ме-109 G-2	Ме-109 G-6	FW-190 A-3	FW-190 A-6	ЛаГГ-3 опытн.	Ла-5 опытн.	Ла-5 серийн.	Ла-5 ФН
Дата	1941–42	1942–43	1943	1942–43	1943	1941–42	05.1942	12.1942	03.1943
Скорость у земли, км/ч.	495	505	547	–	–	498	560	550	563
Максимальная скорость, км/ч.	595	650	640	629	640	575	600	574	650

Примечание. Данные приведены из [4, с. 48; 13, с. 28; 5, с. 213; 21, с. 128; 24, л. 2–10; 27, с. 19; 31, с. 95, 130].

Истребителями Ла-5ФН вооружались в первую очередь гвардейские авиаполки, укомплектованные опытным летным составом. Пилоты этих частей, опираясь на свое мастерство, могли в полной мере раскрыть потенциал новой машины и использовать ее превосходные качества при выполнении наиболее ответственных задач истребительной авиации – прикрытии своих войск и борьбы за господство в воздухе.

Герой Советского Союза Г.А. Баевский – летчик 5 Гвардейского ИАП вспоминал, что за годы войны в полку последовательно эксплуатировались все модификации Ла-5. Советский ас отмечал существенное качественное превосходство самолета с двигателем М-82ФН над базовой машиной и считал, что «Ла-5ФН по комплексу летных характеристик в 1943 году стал сильнейшим советским истребителем воздушного боя» [30, с. 132–134].

Успех создания новой, конкурентоспособной модификации истребителя ОКБ С.А. Лавочкина был обеспечен в период 1942 г. путем целенаправленной модернизации, доводки и улучшения качества производства истребителя ЛаГГ-3 и мотора М-82, сконструированных и принятых на вооружение ВВС РККА до начала Великой Отечественной войны.

Таким образом, материальные предпосылки для результативного поиска и реализации удачных конструктивных решений были заложены советским руководством в довоенный период в рамках подготовки к войне потенциалов на основе правильно выбранной военной доктрины.

Список литературы:

1. Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. МиГ-3. Первый фронтовой высотный истребитель. М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2007. 112 с.
2. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО). Ф. 221. Оп. 1374. Д. 27.
3. Архипенко Ф.Ф. Записки летчика-истребителя. М.: НПП «Дельта», 1999. 160 с.
4. Павлов А. Самый опасный враг // Авиамастер. 2002. № 7. С. 45–48.
5. Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. Истребитель «Мессершмитт Вф 109». Германский «король воздуха». М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2008. 224 с.
6. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 644. Оп. 2. Д. 42.
7. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 55.

8. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 63.
9. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 64.
10. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 59.
11. ЦАМО. Ф. НИИ ВВС. Оп. 485655с. Д. 264.
12. ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 525.
13. Серов Г. Рождение Ла-5 или развитие и доводка мотора М-82 в годы Великой Отечественной войны // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2005. № 2. С. 16–29.
14. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 91.
15. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8044. Оп. 1. Д. 851.
16. Серов Г. Рождение Ла-5 или развитие и доводка мотора М-82 в годы Великой Отечественной войны // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2005. № 3. С. 31–37.
17. ЦАМО. Ф. 208. Оп. 2511. Д. 1466.
18. Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 9/II. Einsatz im Osten bis zur Niederlage bei Stalingrad 1.5.1942 bis 3.2.43. Eutin, 2005. 592 s.
19. Prien J., Stemmer G., Rodeike P., Bock W. Die Jagdfliegerverbände der Deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945. Teil 9/III. Einsatz im Osten bis zur Niederlage bei Stalingrad 1.5.1942 bis 3.2.43. Eutin, 2006. 508 s.
20. ЦАМО. Ф. 35. Оп. 11285. Д. 738.
21. Медведь А.Н., Хазанов Д.Б. «Фокке-Вульф» FW 190. Многоцелевой истребитель Люфтваффе. М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2007. 136 с.
22. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 110.
23. Российский государственный архив в г. Самаре. Ф. Р-217. Оп. 3–1. Д. 196.
24. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 116.
25. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 900.
26. РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 1037.
27. Серов Г. Рождение Ла-5 или развитие и доводка мотора М-82 в годы Великой Отечественной войны // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2005. № 4. С. 16–22.
28. РГАСПИ. Ф. 644. Оп. 2. Д. 123.
29. Серов Г. Рождение Ла-5 или развитие и доводка мотора М-82 в годы Великой Отечественной войны // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2005. № 7. С. 18–22.
30. Баевский Г.А. «Сталинские соколы» против асов Люфтваффе. М.: Яуза, Эксмо, 2010. 288 с.
31. Харук А.И. «Яки» против «мессеров». Кто кого? М.: Яуза, Эксмо, 2012. 256 с.

Информация об авторе(-ах):	Information about the author(-s):
<p>Мухамеджанов Игорь Ражапович, старший следователь по особо важным делам следственного управления; Главное военное следственное управление Следственного комитета Российской Федерации (г. Москва, Российская Федерация). E-mail: mirdjan@mail.ru.</p>	<p>Mukhamedzhanov Igor Razhapovich, senior investigator for particularly important cases of Investigation Department; Main Military Investigation Department in the Investigative Committee of the Russian Federation (Moscow, Russian Federation). E-mail: mirdjan@mail.ru.</p>

Для цитирования:

Мухамеджанов И.Р. Воздушное противостояние на советско-германском фронте в начальный период Великой Отечественной войны через призму конкуренции конструкторов самолетов-истребителей // Самарский научный вестник. 2022. Т. 11, № 1. С. 241–245. DOI: 10.55355/snv2022111214.