

ВОЙНА В ВОЗДУХЕ

96

СОВЕТСКИЕ АСЫ

ПИЛОТЫ ЛаГГ-3, Ла-5/7

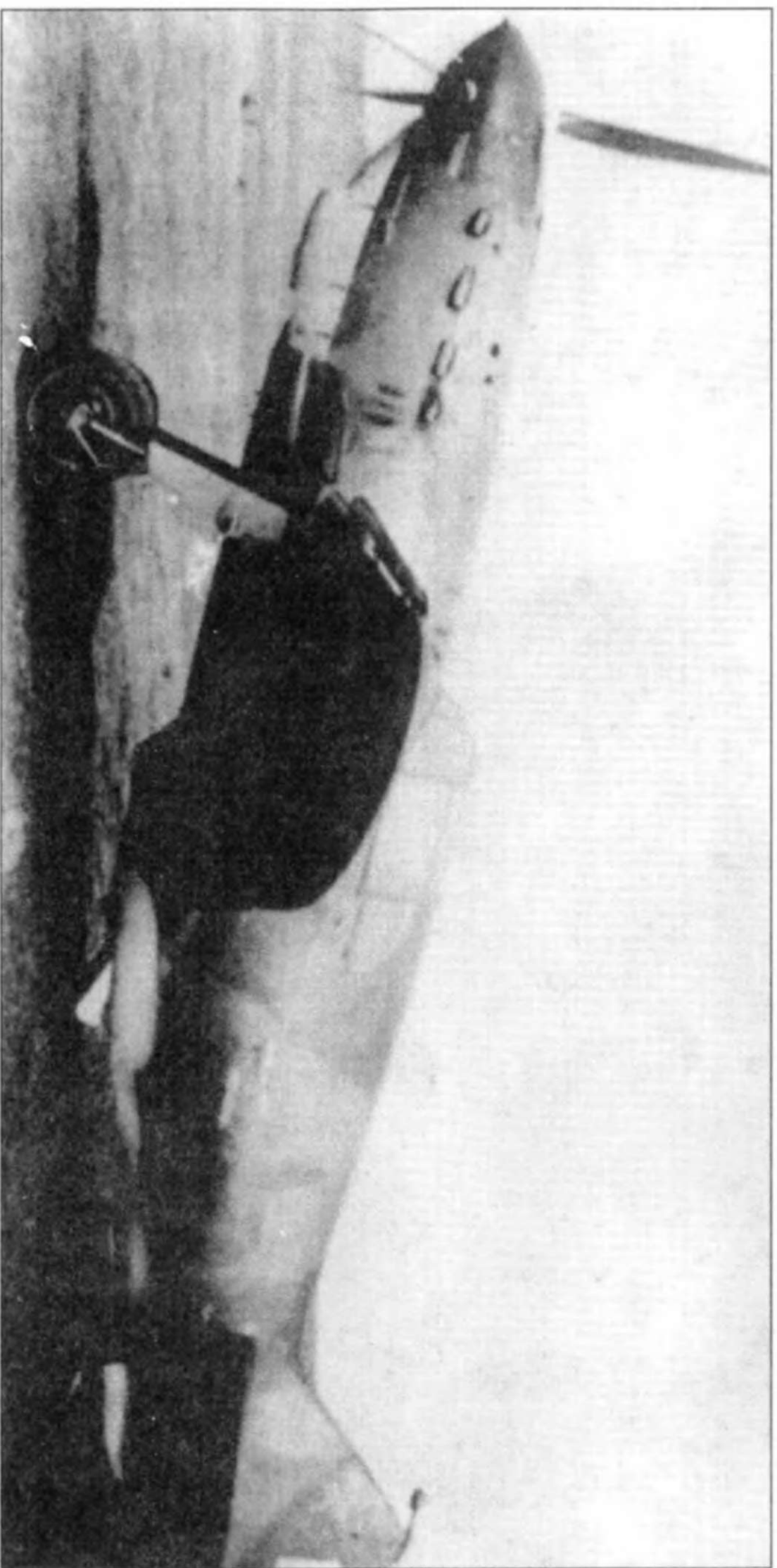


Советские асы пилоты ЛаГГ-3, Ла-5/7





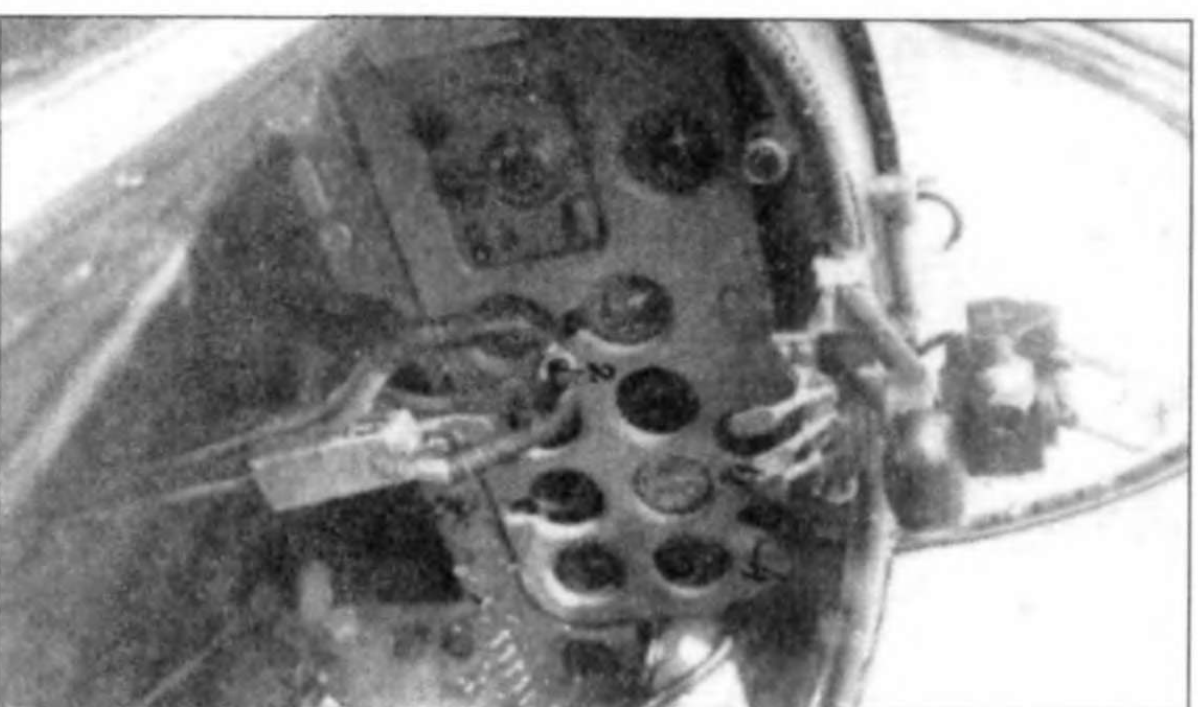
Конструктор самолета ЛаГГ-3 Семен Алексеевич Лавочкин за работой. В годы войны все советские авиаконструкторы получили воинские звания и носили военную форму.



Прототип истребителя ЛаГГ-3 выполнил первый полет в марте 1940 г. Снимок прототипа сделан в начале 1941 г., когда серийное производство ЛаГГов уже началось. Вообще-то на снимке есть и прототип, то — не I-й, I-й прототип был целиком окрашен в винный цвет и не имел опознавательных знаков. Данная машина вообще имеет заводской камуфляж, который появился на истребителях во второй половине 1941 г. Ошибка в идентификации самолета вполне могла произойти из-за номера самолета — «1».



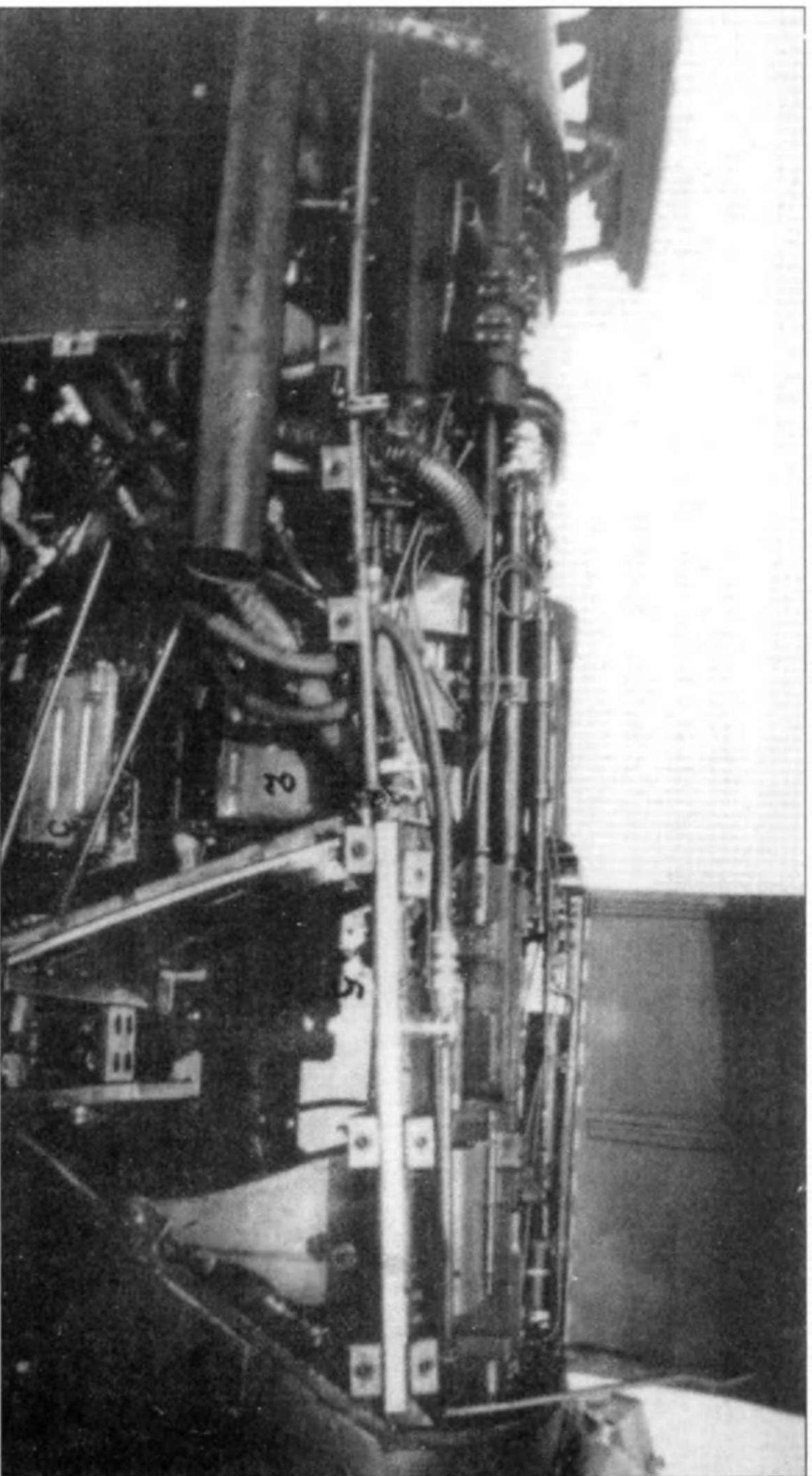
Статические испытания истребителя ЛаИТ-3 в прочностной лаборатории ЦАГИ, конец 1940 г.



Кабина серийного истребителя ЛаИТ-3, набор приборов типичен для любого советского истребителя. Приборная доска окрашена в светло-серый цвет.

На этом снимке хорошо видны потеки масла, которое при работе постоянно выбрасывается из двигателя М-105. На снимке — ИаГТ-3 35-й производственной серии.

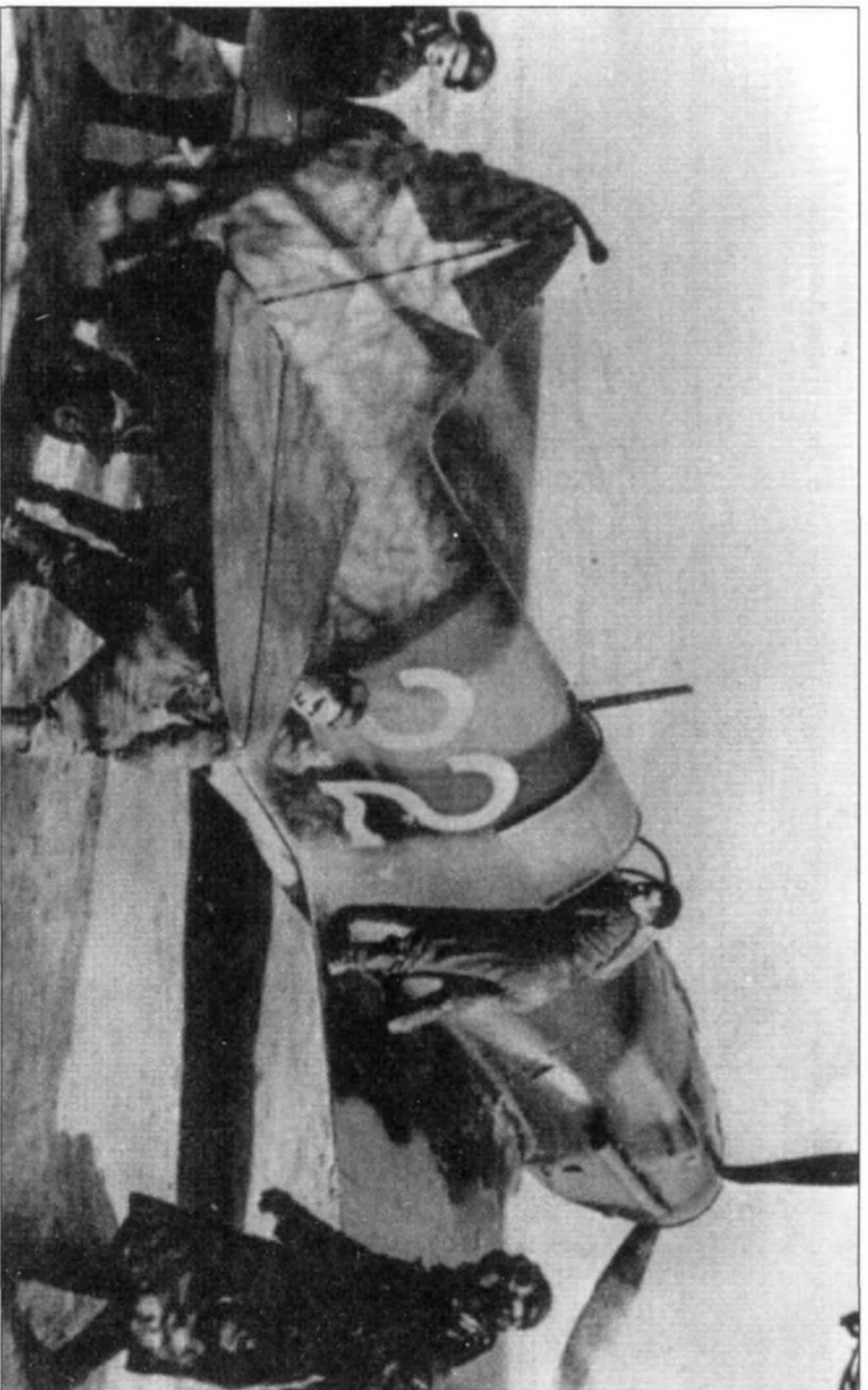




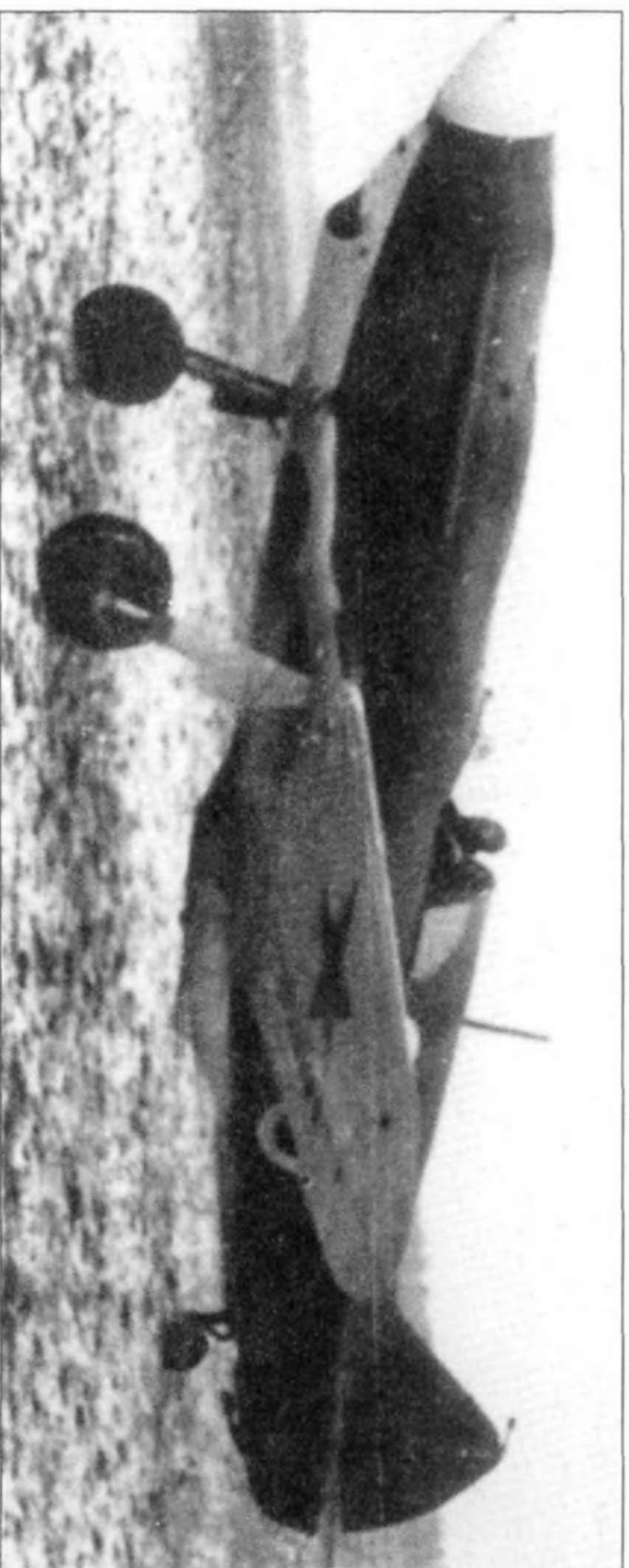
Дат-3 1-й или 4-й производственной серии, снят капот двигателя. В развале блоков цилиндров установлена 20-мм пушка, стреляющая через полый вал воздушного винта (как на Вф.109), над двигателем стоят два синхронных пулемета калибра 12,7 мм.



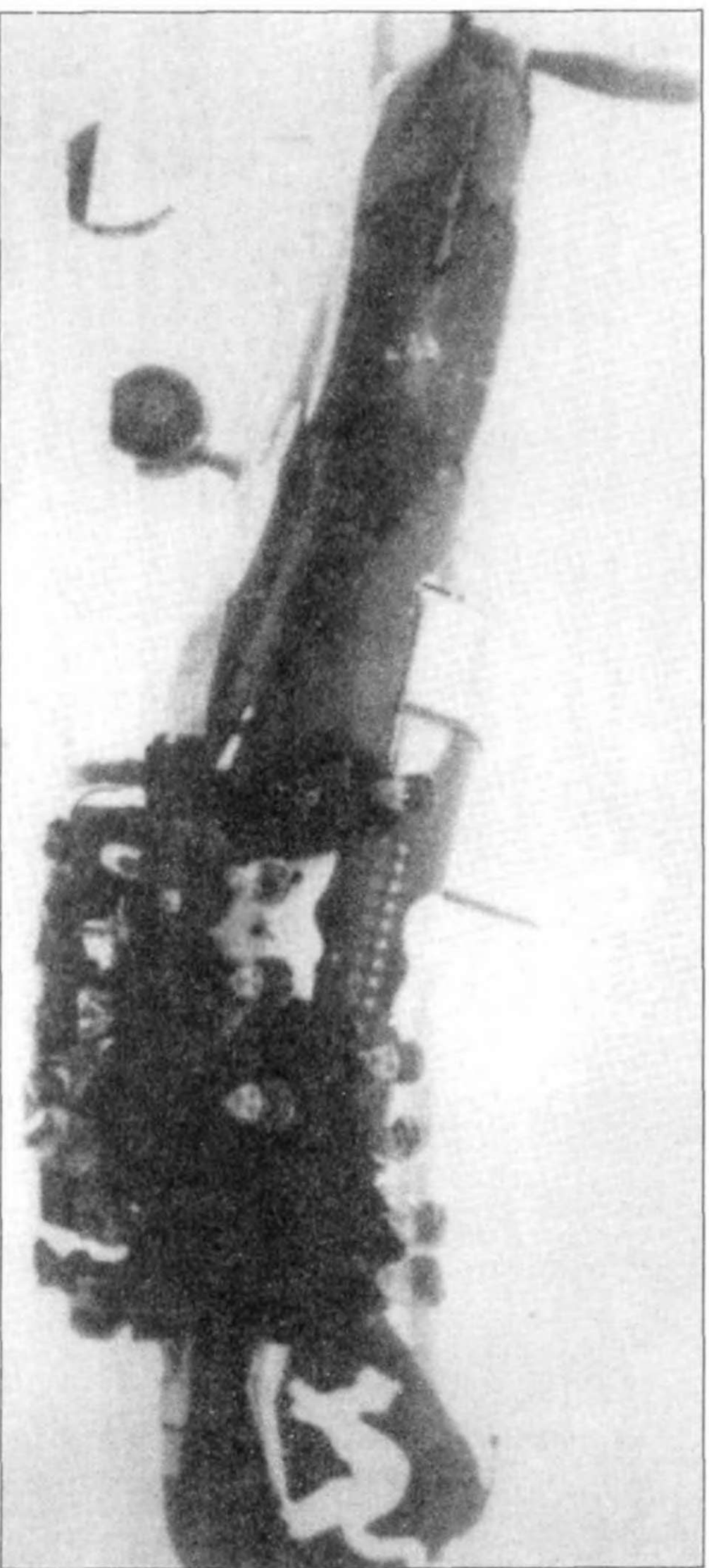
Летчик В.А. Зараменских вылезает из кабины истребителя ЛаГГ-3 после очередного боевого вылета. Зараменских служил в одном из истребительных авиаполков 6-го ИАК, входившего в систему ПВО Москвы.



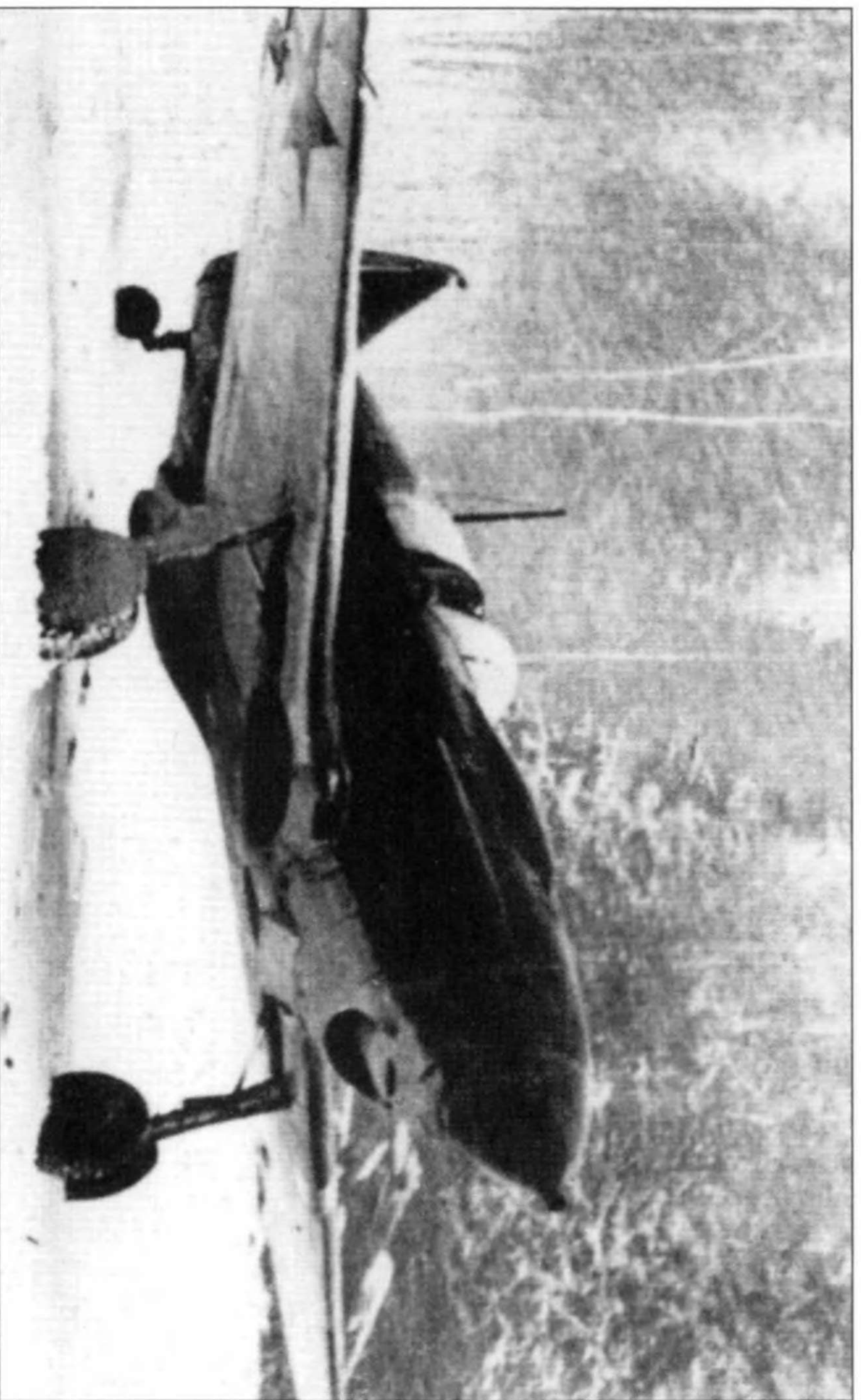
ЛаГГ-3 1-й производственной серии из 44-го ИАП. Ужкие изгибистые линии на хвостовом оперении – не камуфляж, а тень от маскировочной сети, которая в кадр не попала. Накануне войны 44-й ИАП был вооружен истребителями И-16, но уже в первые недели после нападения Германии полк получил ЛаГГ-3. 7 марта 1942 г. 44-й ИАП был преобразован в 11-й гвардейский истребительный авиационный полк. Позже полк сражался на Ла-5 и «Спитфайрах» Mk. IX.



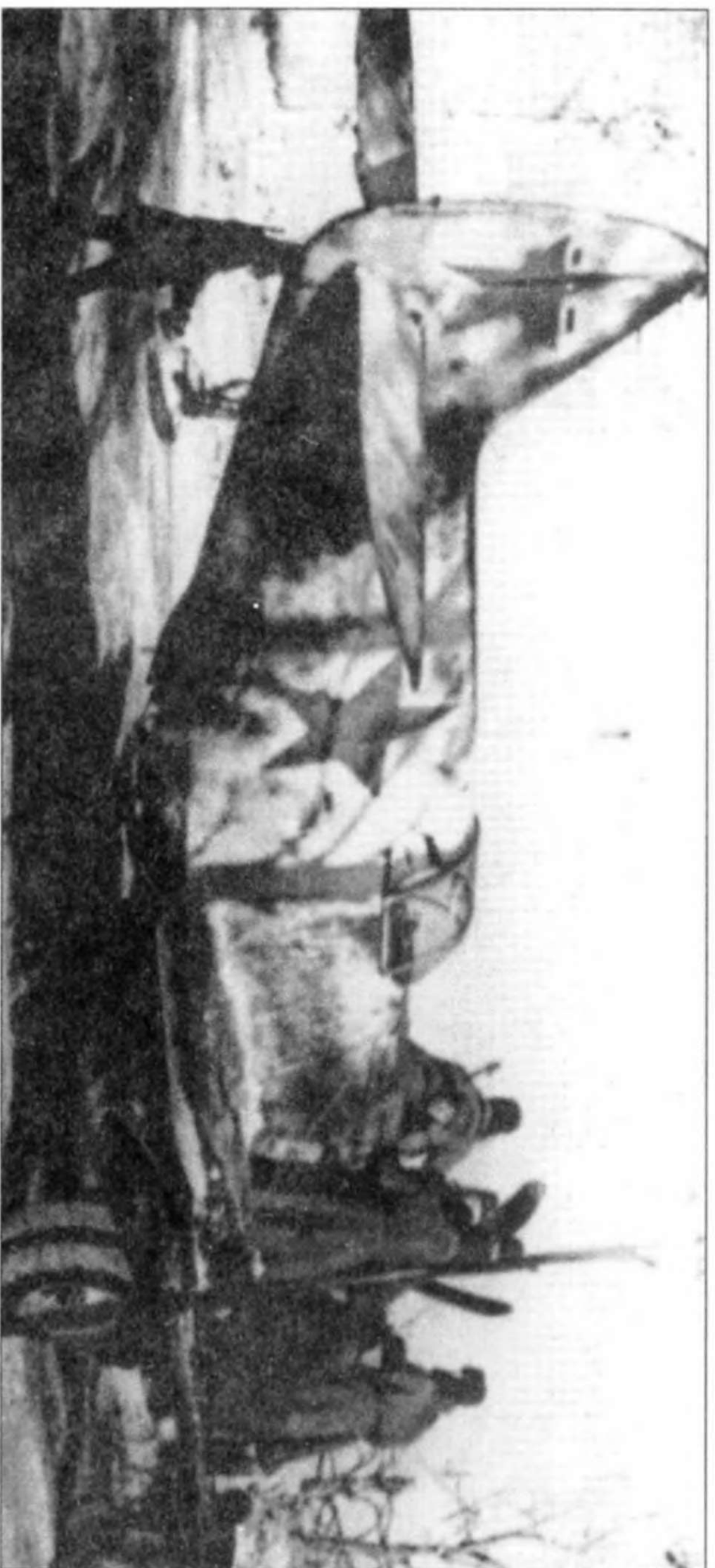
ЛаГГ-3 1-й производственной серии из 44-го ИАП вырывается на старт, окрестности Ленинграда, конец 1941 г. Обратите внимание – сдвижной элемент фонаря кабины демонтирован, также нет нижних секций створок ниш основных опор шасси. Нижние секции приходилось снимать из-за надвигавшейся между стойками и створками грязи.



ЛаГГ-3 майора Леонида Гальченко, на киле красуется значительный кот. На фюзеляже видны отметки о десяти лучших и десяти крупнейших победах. Снимок сделан в ноябре 1942 г., незадолго до перевода Гальченко в штаб дивизии.

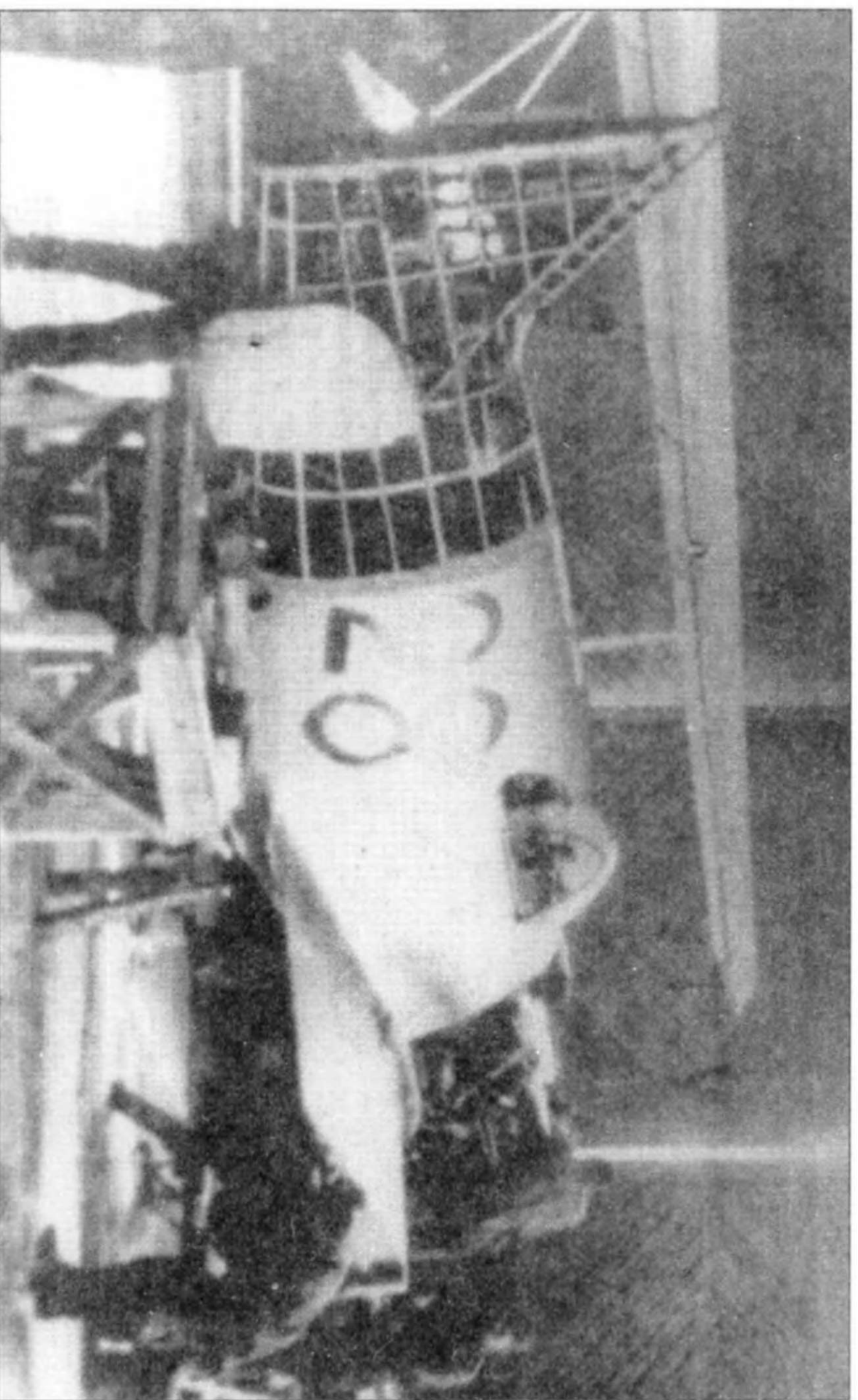


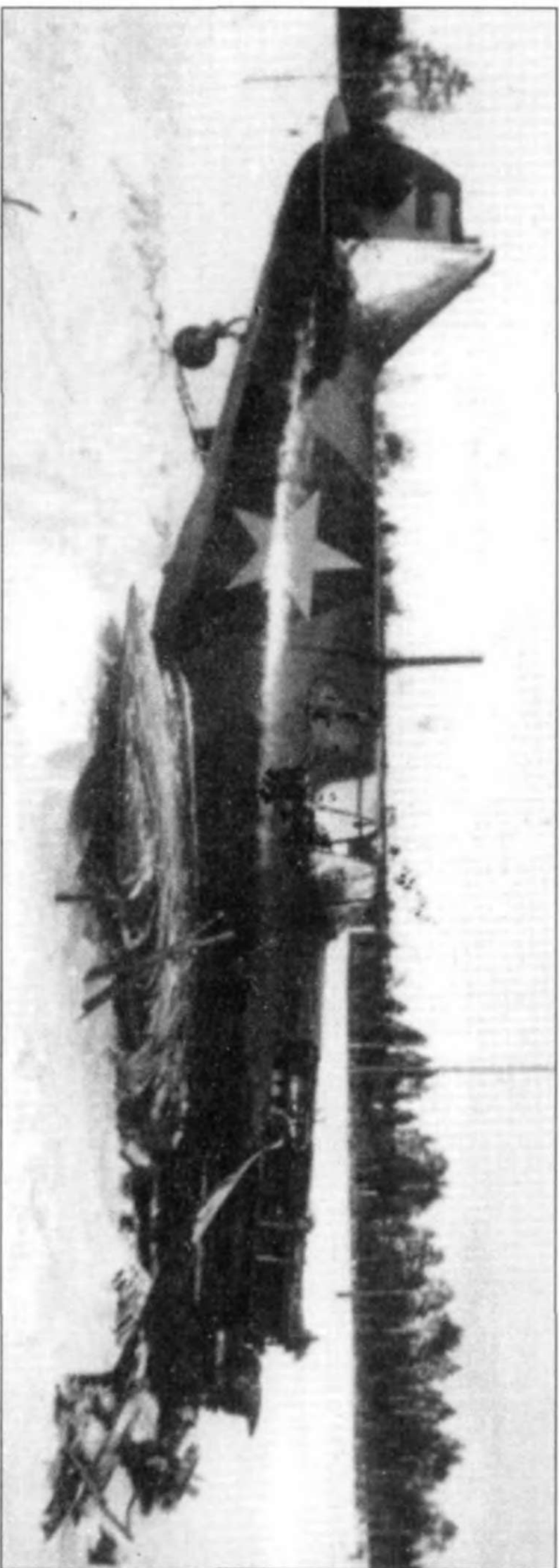
Известнейший снимок ЛаГГ-3 4-й производственной серии сделан зимой 1941-1942 гг. на Калининском фронте, но полк, которому принадлежал самолет, установить не удалось.



Бойцы Красной Армии готовят эвакуацию севшего на вынужденную посадку истребителя ЛаГГ-3 4-й производственной серии, Ленинградский фронт, ноябрь 1941 г.

Ремонт поврежденного в бою ЛаГГ-3 1-й производственной серии в ангаре 1-й ремонтной базы, Командантский аэродром, Ленинград, конец 1941 г.



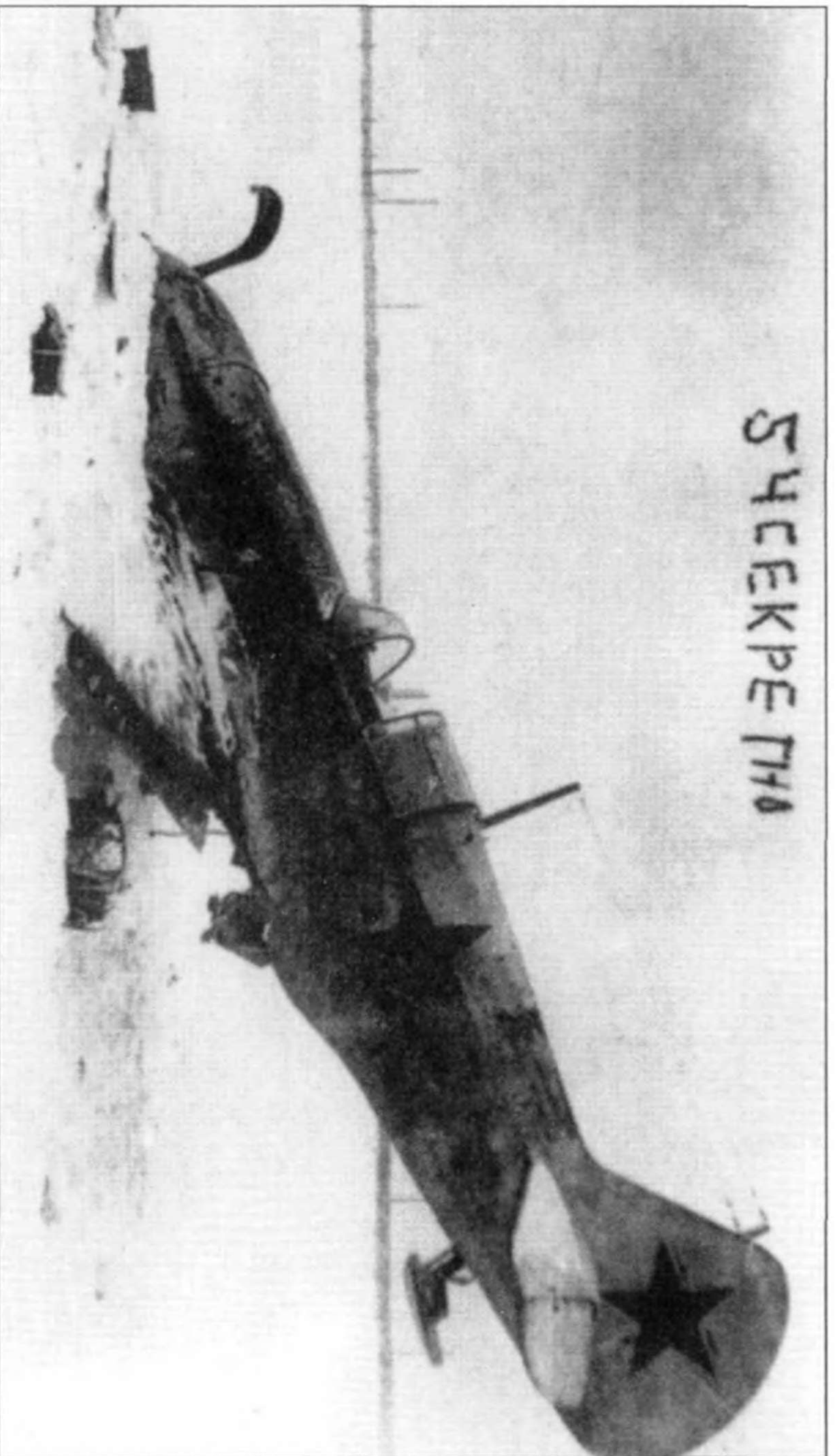


ЛаГГ-3 4-й производственной серии серийный номер 070171, бортовой номер «71» серебристого цвета; самолет принадлежал 524-му ИАП. Машину сбил над Нурмойлой финская зенитная артиллерия. Самолет постигла при вынужденной посадке. Финны не стали восстанавливать истребитель, только сняли с него вооружение и двигатель.

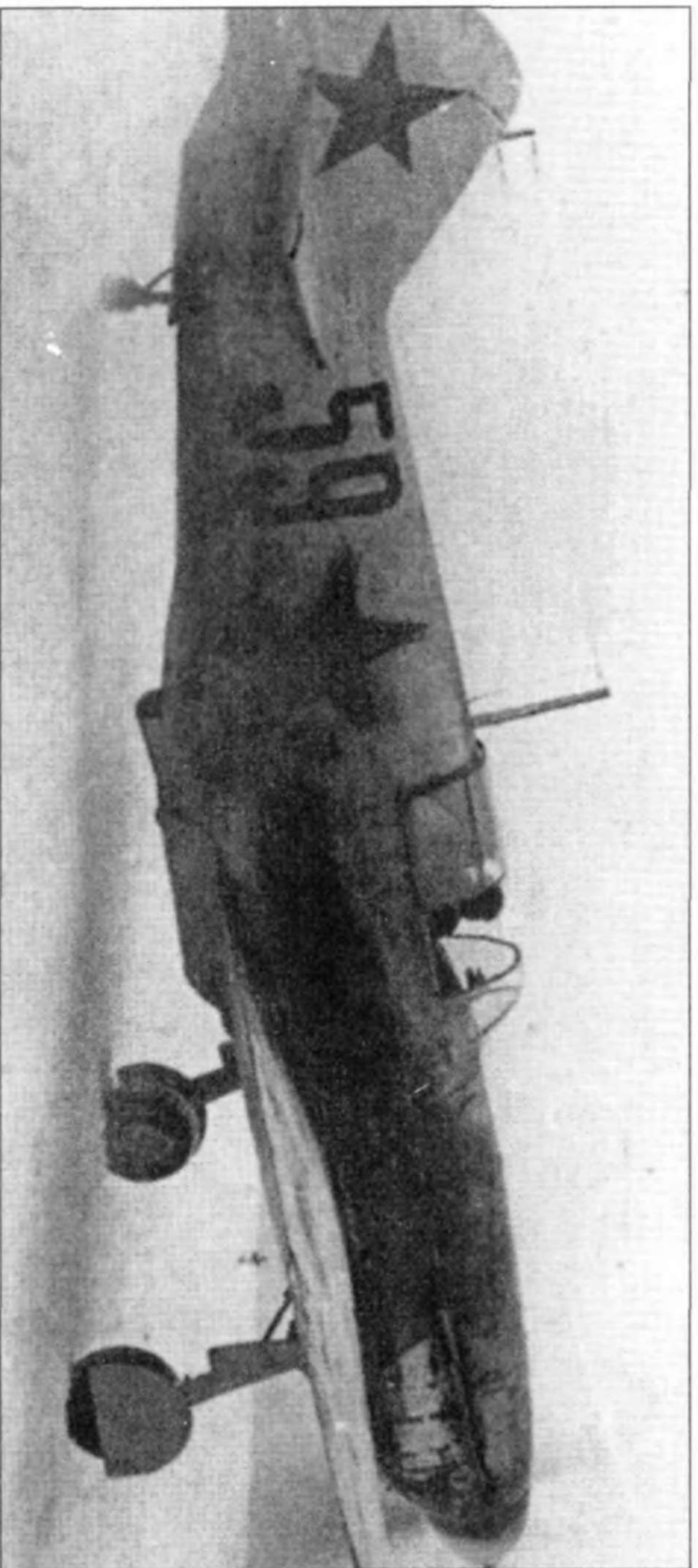


Дат-3 одной из «средних» производственных серий, запарка топливом, Калининский фронт, лето 1942 г. истребитель замаскирован срубленными елками.

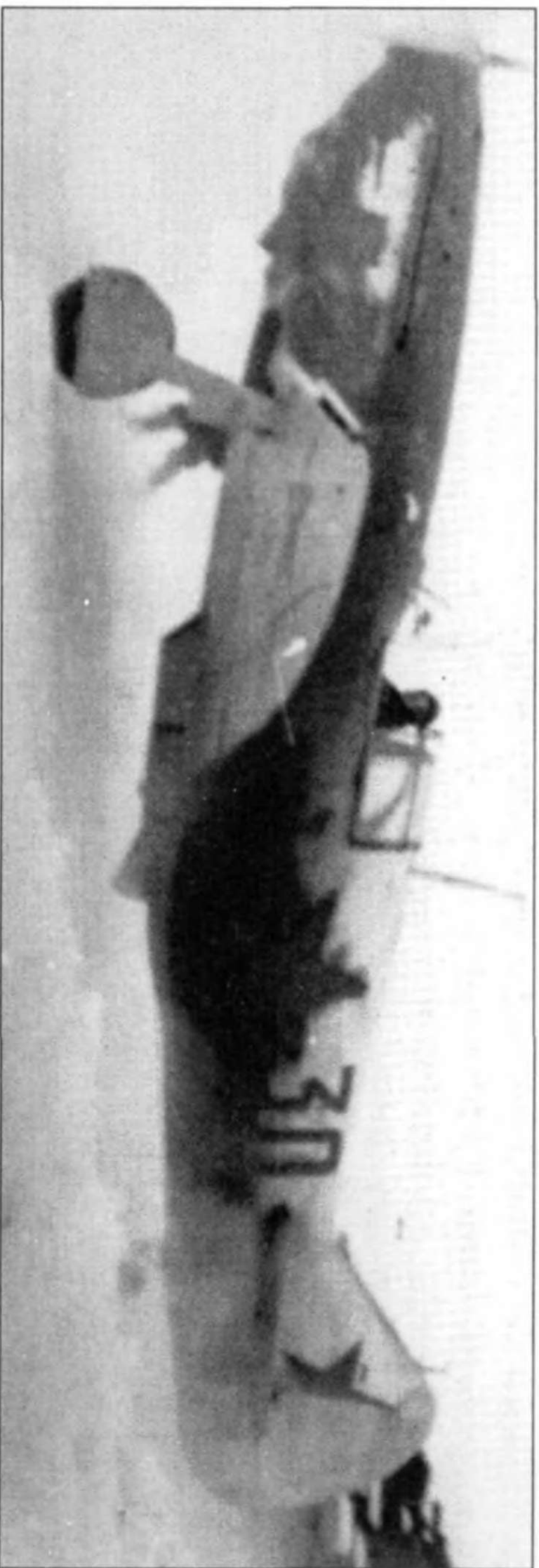
СЧЕКРЕ МН



Оснащенный лыжным шасси ЯкГ-3 едва не перевернулся при посадке, Калининский фронт, начало 1942 г. Хвостовое колесо также заменено лыжей.



ЛаГГ-3 29-й производственной серии с бортовым номером «59» из 3-го ГИАП КБФ, начало 1942 г. Некоторое время в феврале 1942 г. на нем летал Игорь Кабров, прежде чем испытатель после боевых повреждений попал в ремонтную мастерскую. Борт «59» потом ремонтировался еще раз, а в конечном итоге вернулся к своему первому владельцу Игорю Каброву в октябре 1942 г.

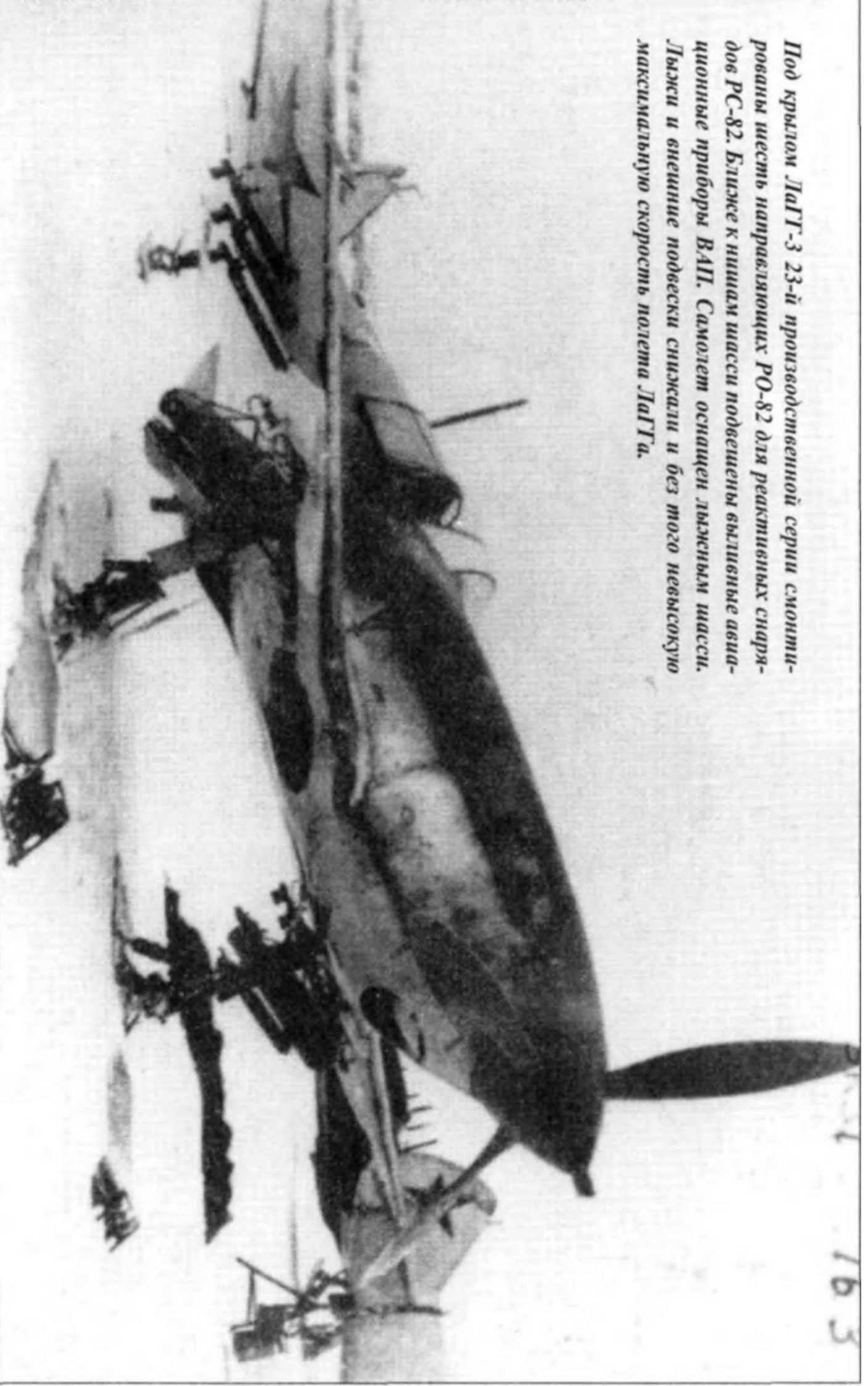


ЛаГГ-3 35-й производственной серии капитана Семёна Ивановича Львова, Львов в период службы в 3-м ГИАП КБФ выполнил 240 боевых вылетов. Прежде чем Львов в феврале 1943 г. перевести в штаб морской авиации он успел сбить шесть самолётов противника лично и 22 в группе.



Лейтенант Тихон Свиридович Жучков из 3-го ГИАП КБФ летал на ИлГТ-3 35-й производственной серии. Он прибыл на фронт в декабре 1942 г., до конца войны выпотрошил 257 боевых вылетов, сбил 11 самолетов лично и 12 в группе в 37 воздушных боях. 6 марта 1945 г. Тихон Жучков был удостоен звания Герой Советского Союза.

Под крылом ЛаГ-3 23-й производственной серии смонтированы шесть направляющих РО-82 для реактивных снарядов РС-82. Ближе к носу шасси подвешены вылинные авиационные приборы ВАП. Самолет оснащен лыжным шасси. Лыжи и внешние подвески снизили и без того невысокую максимальную скорость полета ЛаГа.

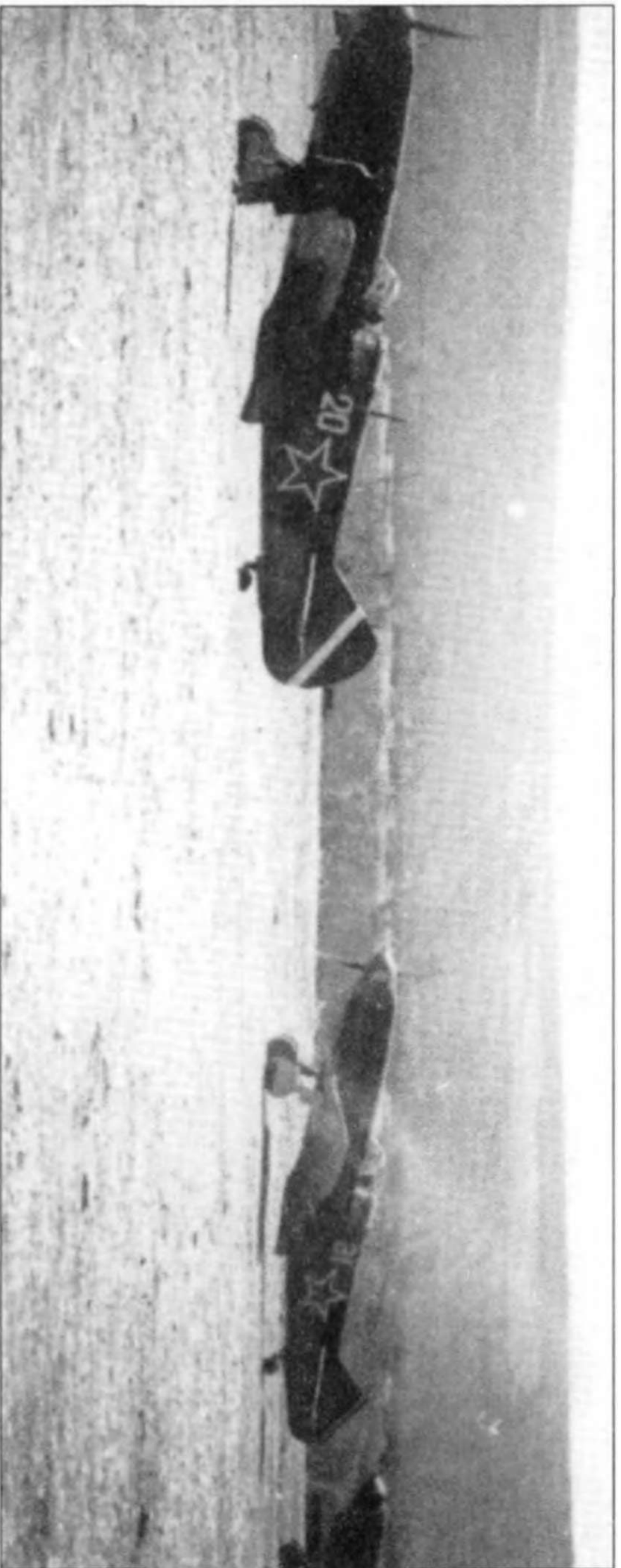


ЛаГГ-3 одной из последних модификаций из 9-го ИАП ЧФ заходит на посадку, Северный Кавказ. Хорошо видны отклоненные посадочные закрылки большой площади. ЛаГГ был прост на посадке благодаря низкой посадочной скорости и широко расставленным опорам шасси.





Согласно официальным архивным данным на фотографии запечатлены командир эскадрильи капитан И.К. Полжак (справа), лейтенант П.И. Коробовский (слева) и старший лейтенант Б.В. Маслов из 9-го ИАП ЧФ, аэродром Геленджик, апрель 1943 г. В то же время отсутствие диагональной полосы на вертикальном оперении LaGGa, которые служат фоном летчикам, наряду с цифрами бортового номера иного шрифта, наводит мысли о принадлежности самолета (а может летчиков) какому-то другому полку. На коже воздушного винта самолета нарисована красная звезда.



А вот на этом снимке – действительно IAT-3 66-й производственной серии из 9-го ИАП ЧФ, аэродром Египоджик, 1943 г. Обратите внимание на бортовые номера и полосы на вертикальном оперении самолетов.



Одно из самых известных и ошибочно идентифицированных (ак это часто бывает с ЛАГГами) фото истребителя ЛаГГ-3. Летчик идентифицирован как лейтенант Юрий Щипов из 9-го ИАП ЧФ. На снимке хорошо видны отметки о восьми сбитых самолетов противника, но – это точно не самолет Щипова. Летчика установить не удалось. Зато совершенно ясно, что в кадр попал ЛаГГ-3 66-й производственной серии. За остеклением «кармана» фонаря видна надпись «люк электро аккумулятора».



Крупный план того же самолета и того же летчика. А может на снимке все-таки Юрий Щипов?



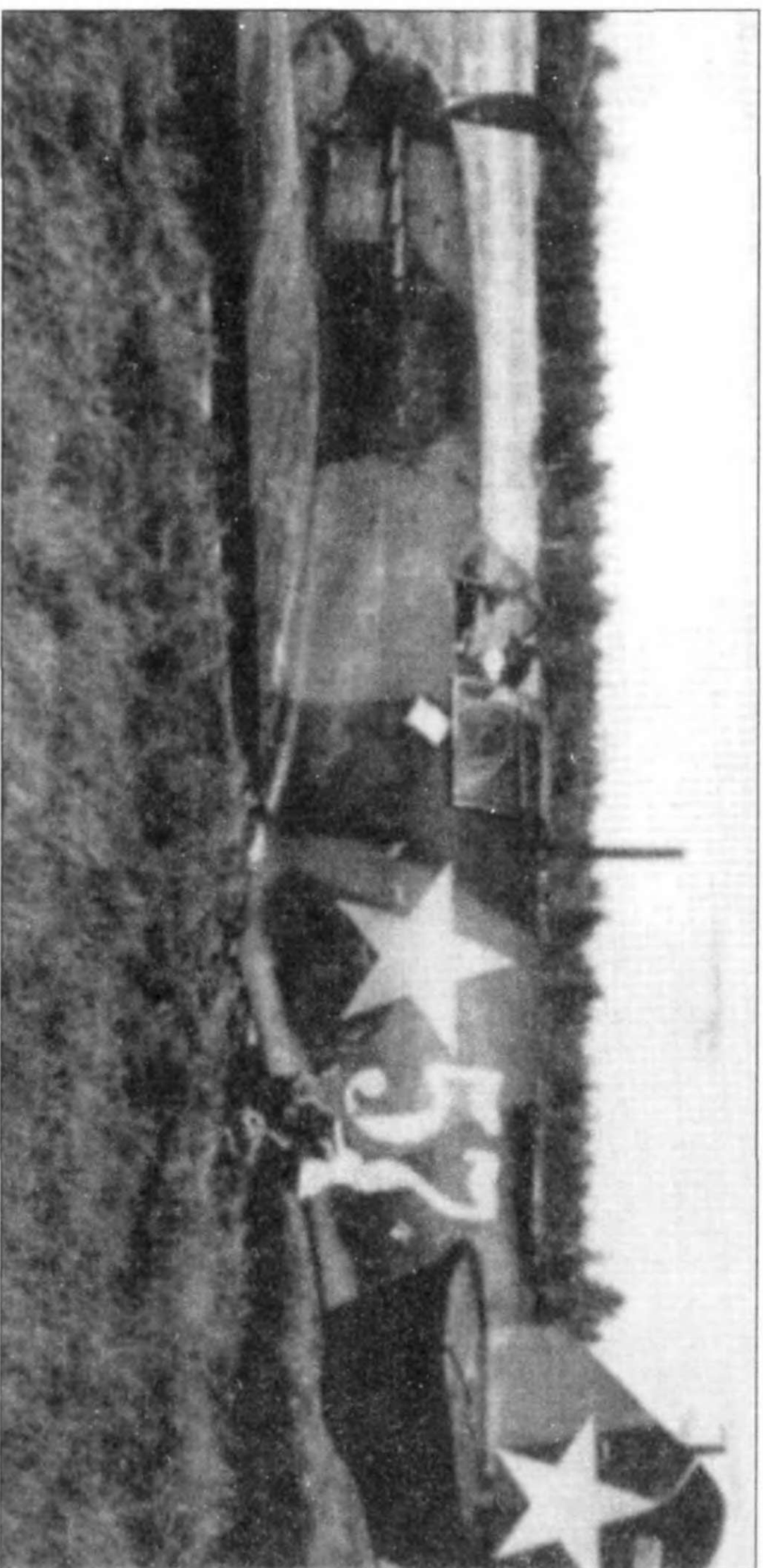
ЛаГГ-3 66-й производственной серии эскадрильи «Советская Грузия» 88-го ИАП, надпись выполнена на грузинском языке. Очень необычен трехзначный бортовой номер, к тому же нанесенный на вертикальное оперение. 5 февраля 1944 г. 88-й ИАП был преобразован в 88-й гвардейский истребительный авиационный полк. Полк перевооружили с ЛаГГ-3 на Ла-5ФН за три месяца до окончания войны.



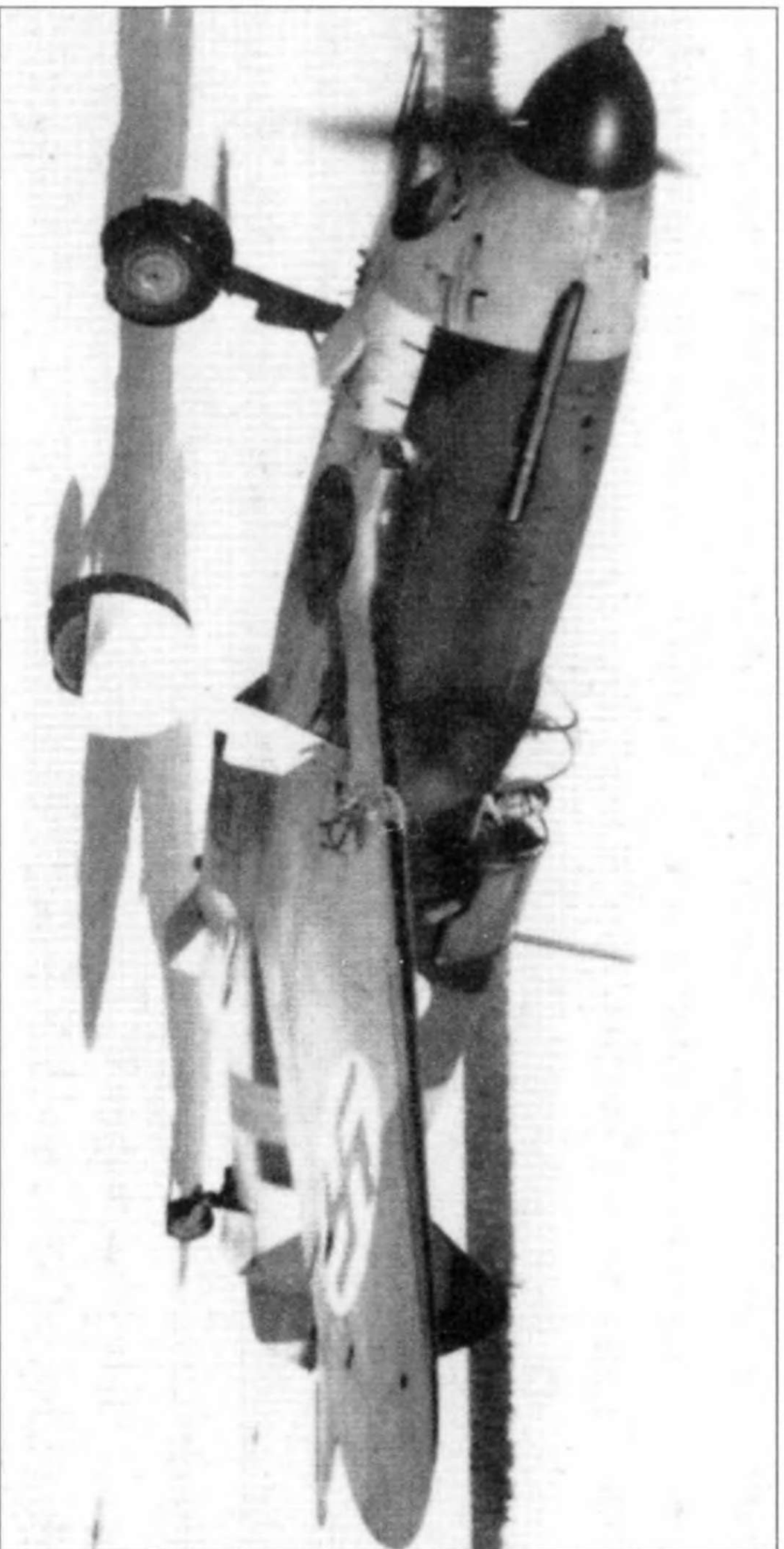
Согласно архивным данным на снимке запечатлены: майор В.И. Мелихов, старший лейтенант Н.В. Александров, капитан М.Ф. Самозванцев и старший лейтенант В.А. Михайлов из 9-го ИАП ЧФ, май 1943 г. Сомнения вызывает лётчик со Звездой Героя на груди – старший лейтенант В.А. Михайлов получил звание Героя Советского Союза в период службы в 163-м ГИАП.



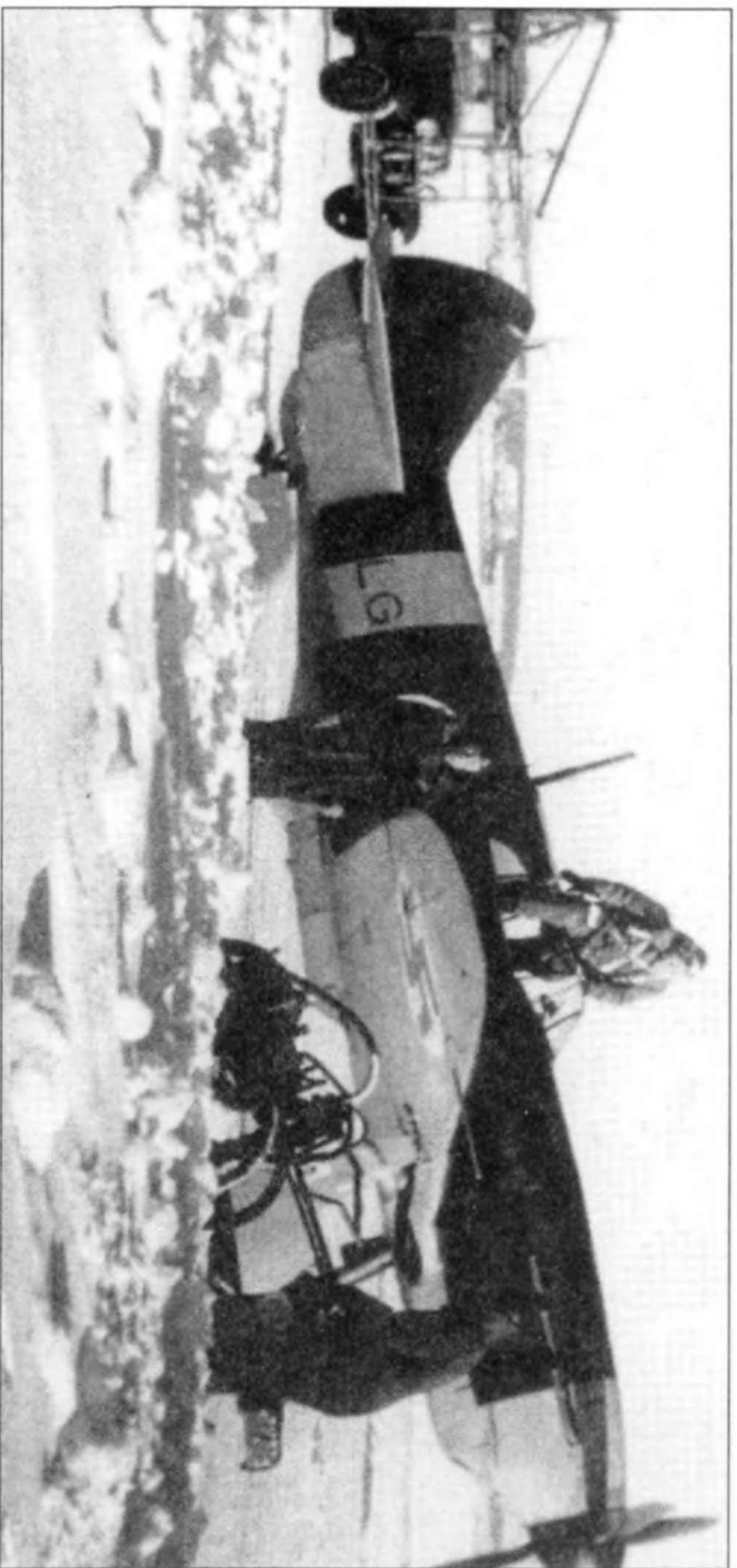
ЛаГГ-3 29-й производственной серии, на этом самолете часто летал в первые месяцы 1943 г. ас 267 и 269-го ИАП Дмитрий Тормахов. Испробовать окраску по стандартной черно-зеленой камуфляжной схеме. Тормахов был переведен из 269-й в 267-й ИАП, самолет ему разрешили взять с собой. На этом ЛаГГе летали также друзья летчики 267-го ИАП. 27 мая 1943 г. Тормахов был сбит и получил тяжелейшие ожоги, но через три месяца вернулся в строй. До конца войны Дмитрий Тормахов сохранил 14 самолетов лично и два в группе.



ЛаГГ-3 с бортовым номером «57» 35-й производственной серии из 524-го ИАП был собит 14 сентября 1942 г. Машину отремонтировали ввели в строй финны, самолет после ремонта был перекрашен и получил бортовой код «LG-3».



Финский ас Юхо Коскинен отбывает дуэанта перед взлетом на «LG-3», аэродром Иммола, март-апрель 1943 г. Коскинен – единственный финский летчик, сбитый на ЛаГГ-3 советский самолет, по иронии судьбы жертвой финна стал также ЛаГГ-3. Коскинен сбил советский истребитель на ЛаГГ-3 «LG-1» 16 февраля 1944 г.



«LG-3» на полевом аэродроме, начало 1944 г.



Эйно Коскинен в кабине ЛаГГ-3 «LG-3», март 1943 г. Коскинен служил в 2/LeLv-32, в это же подразделение были переданы оба трофейных ЛаГГа. Эскадрилья 2/LeLv-32 базировалась на аэродроме Нурмойла под Олонцом. Снимок сделал командир звена в котором летал Коскинен, Аулис Бремер.

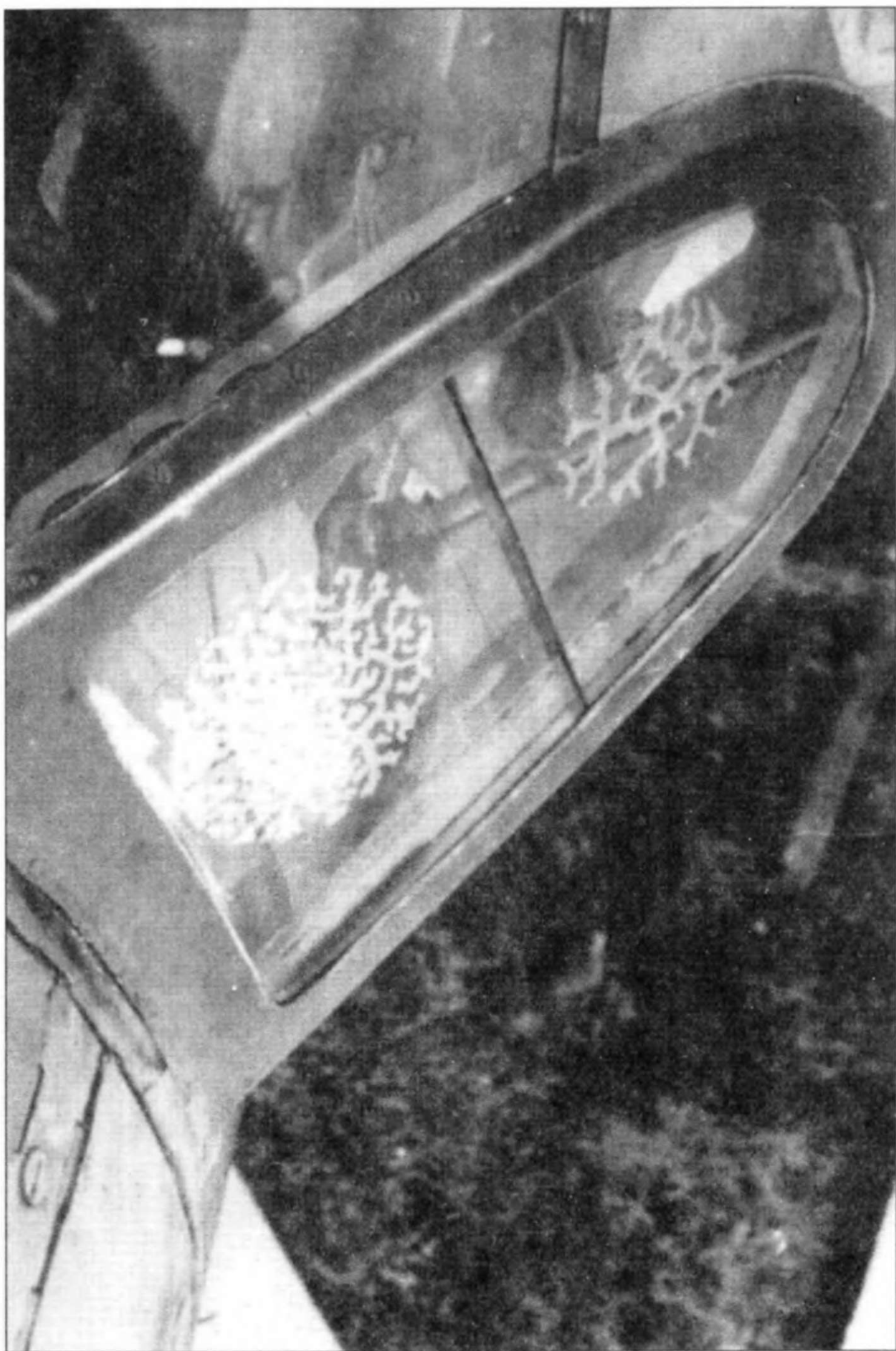


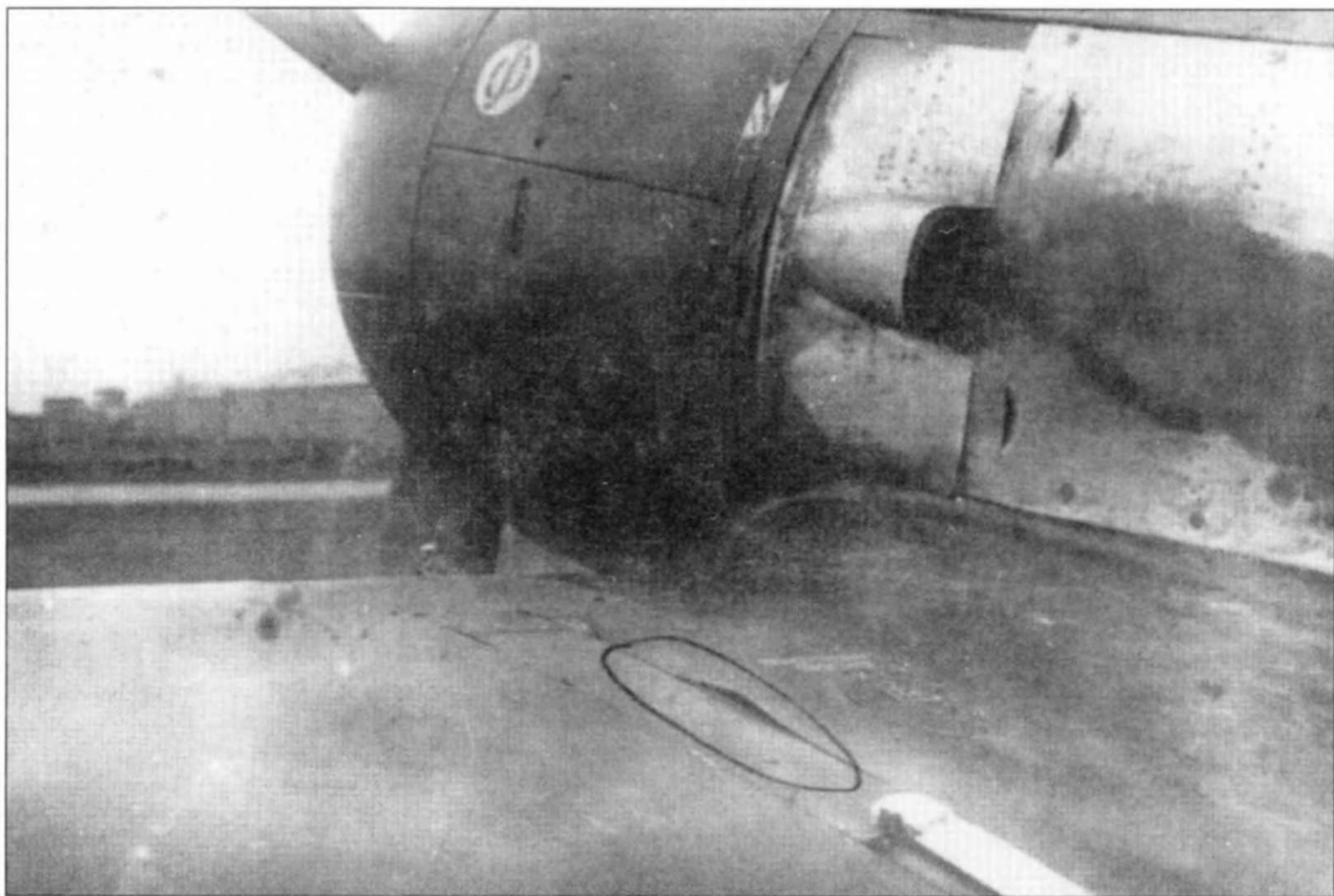
Ла-5Ф из 3-го ГИАП КБФ взлетает с аэродрома острова Иагенсари, лето 1944 г.

Новички-механики знакомятся с начинкой истребителя Ла-5Ф, двигатель АИ-82Ф расканопирован.



«Снежинки» на бронестекле козырька фонаря кабины истребителя Ла-5, происхождение «снежинок» неизвестно.





Крупный план выхлопного патрубка и центроплана истребителя Ла-5.



Почти тот же ракурс, но самолет уже другой. Обратите внимание на щель, предназначенную для выпуска выхлопных газов двигателя.



Старший лейтенант Константин Савельевич Назимов летал на истребителе Ла-5 в составе 254-го ИАП, за 24 сбитых лично и два в группе самолета противника он был удостоен звания Герой Советского Союза. Назимов погиб в воздушном бою 23 декабря 1944 г.



Старшему лейтенанту К.С.Назимоу секретарь партийной организации вручает билет Партии Ленина-Сталина. Вспло проназан-
дистский шумок, фонем для сценки посетителя истреймелъ Ла-5Ф.



Капитан Дмитрий Павлович Назаренко (слева) и лейтенант Константин Афанасьевич Новиков из 40-го ГИАП после очередного боевого вылета. За войну Назаренко сбил 24 самолета лично и восемь в группе, Новиков – 30 лично и шесть в группе. Оба летчика стали Героями Советского Союза. Вероятно снимок сделан вскоре после награждения асов медалями «Золотая Звезда» и орденами Ленина, где-то в мае 1943 г. Чей Ла-5 попал в кадр установить не удалось.



Именной Ла-5 «Эскадрилья им. Героя Советского Союза Александра Чекалина» из 960-го ИАП. В 960-м ИАП ПВО служили много испанских летчиков, эмигрировавших в Советский Союз после поражения в Гражданской войне. На снимке – Франсиско Мероньо.



Майор Иван Павлов из 137-го ГИАП позирует у своего истребителя Ла-5ФН, 1944 г. Об этом асе, к сожалению, почти ничего не известно.

Обычно пишут, что на этом Ла-5 Георгий Костылев летал в период своей службы в 3-м ГИАП, на самом деле в 3-м ГИАП ас воевал только на своей старой машине. На Ла-5 с пастью Костылев сражался после перевода в 4-й ГИАП КБФ в конце августа 1943 г. Интересный момент – на знамени гвардейского значка слово «Гвардия» заменена словом «Слава». Слава, слава, слава непобедимым Сталинским Соколам в лице Георгия Костылева!!!

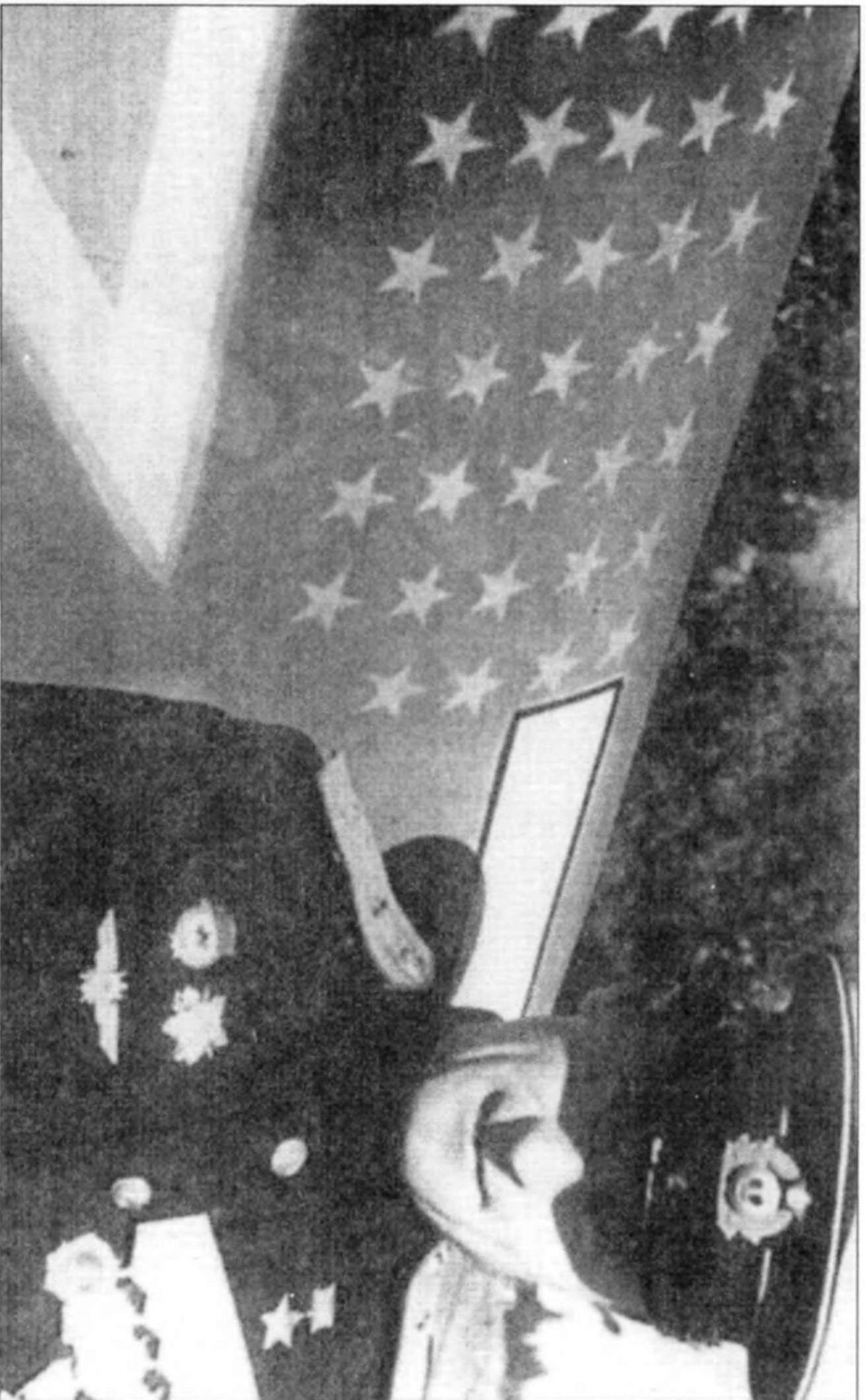




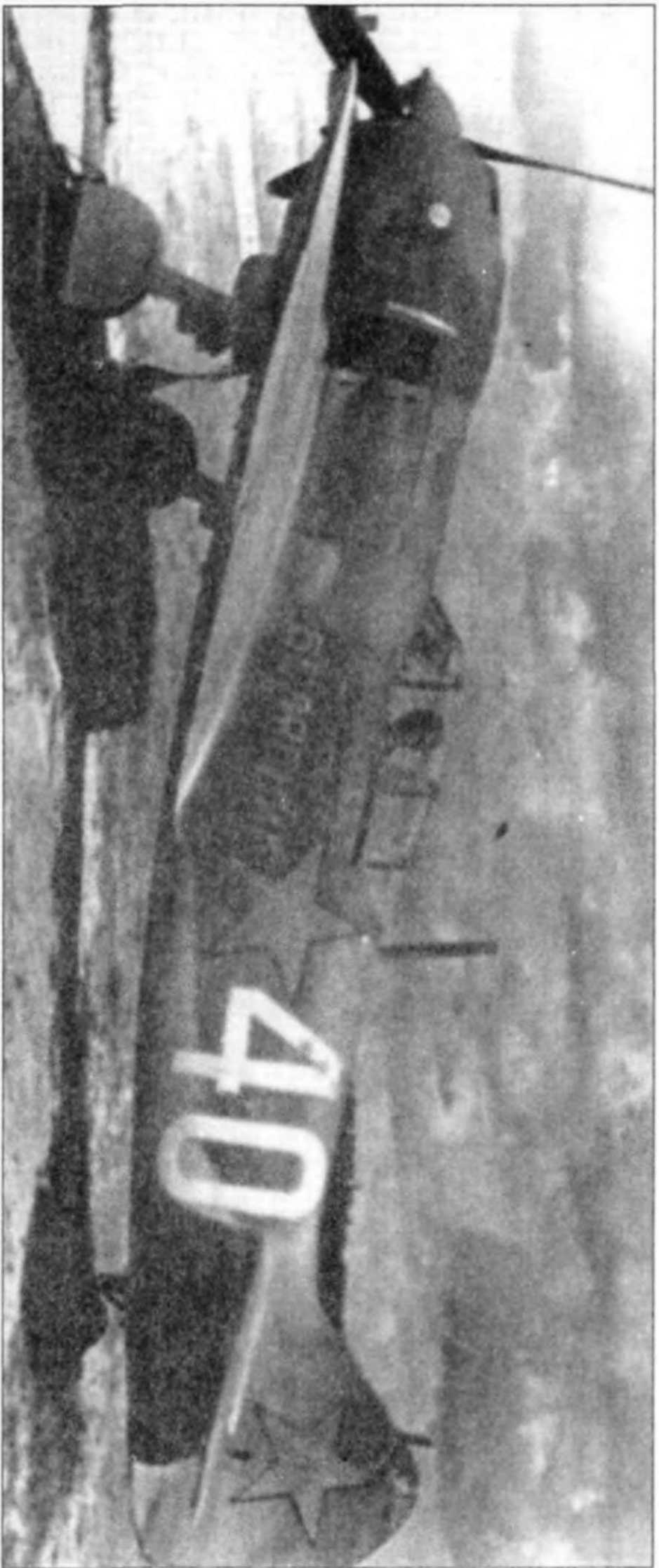
Георгий Дмитриевич Костылев сфотографирован на фоне своего украшения 32 победными звездочками самолета Ла-5. Стиль и место нанесения отметок о победах, указывает на то, что на снимке вовсе не самолет с актуальн пастью и бортовым номером «215».



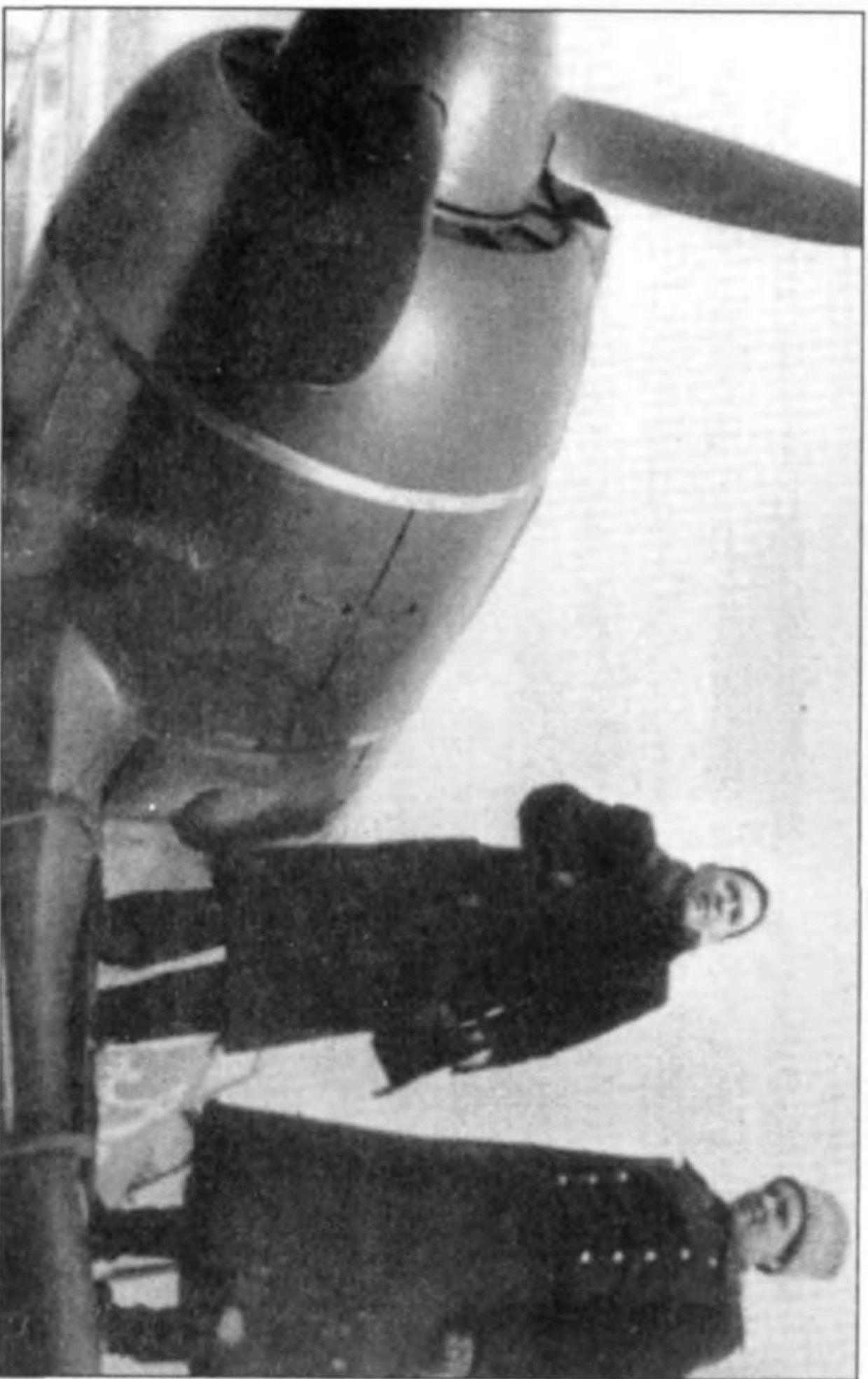
Георгий Костылев – не единственный ас, летавший на Ла-5 с акульей пастью. На фоне зубастого истребителя фотограф запечатлел летчика Алпатова. Об Алпатове почти не сохранилось сведений: воевал на Балтике, затем был переведен на Тихий океан, сбил порядка десяти самолетов противника.



Полковник Василий Федорович Голубев служил в 4-м ГИАП КБФ, до апреля 1943 г. он воевал на истребителе И-16, затем – на Ла-5. В 589 боевых вылетах ас сбил не менее 39 самолетов лично и 12 в группе. Дискуссии об окончательном победном счете Голубева в среде военных историков не утихают.



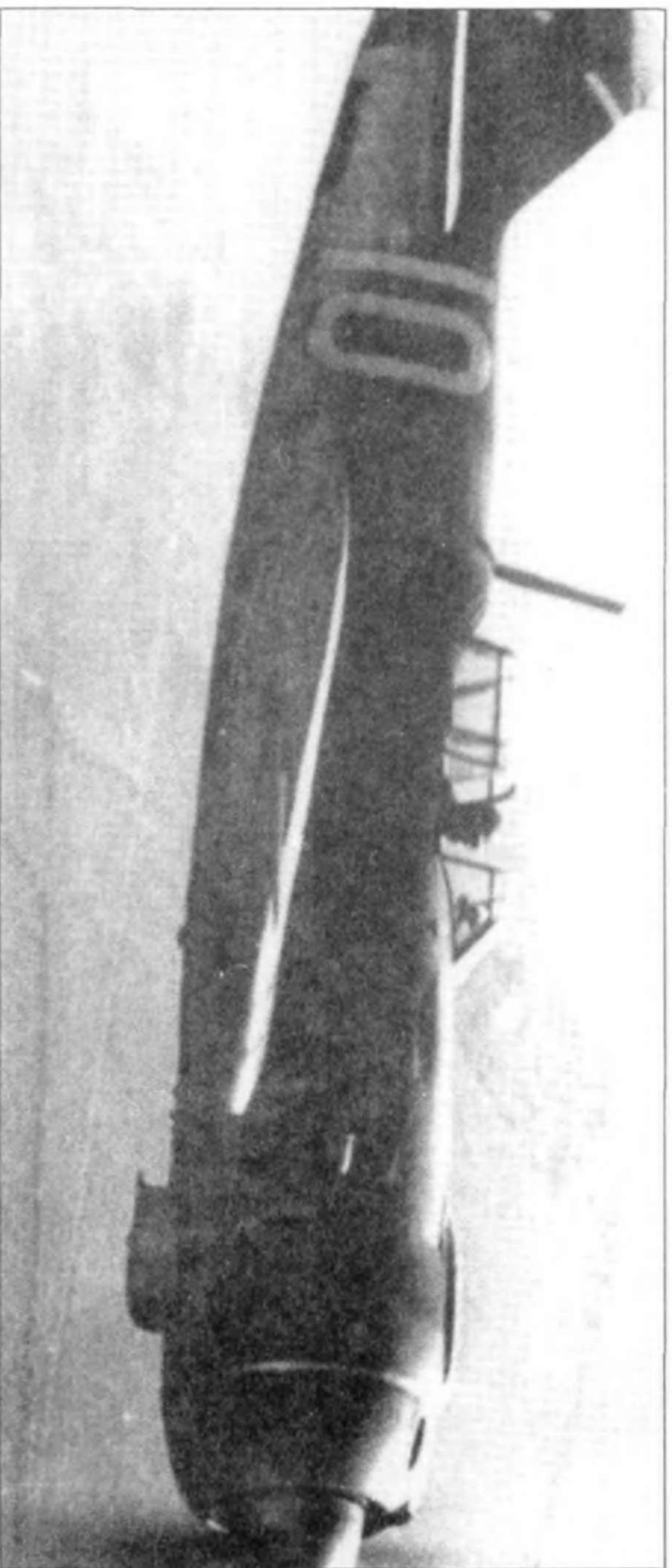
Надпись на борту фюзеляжа истребителя Ла-5Ф прочитывать не удалось из-за плохого качества фотографии. Вероятно — это имен-
ной истребитель аса майора Петра Никифоровича Безянского из 126-го ИАП. Безянский соул десять самолетов противника лично и
17 в зрине. В 1943 г. он был удостоен звания Герой Советского Союза. Ометки о победах изображены на фоне бортового номера.



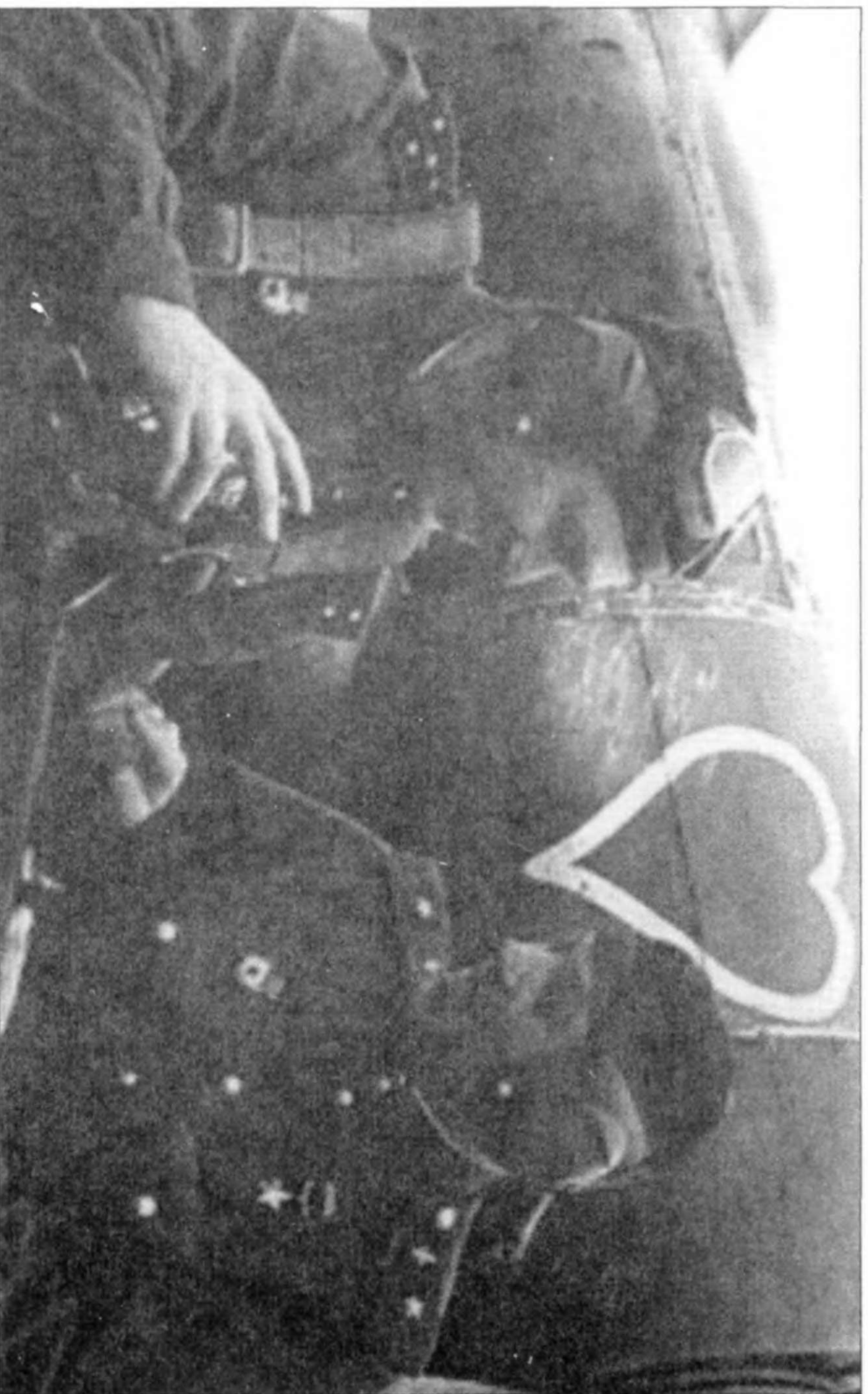
Народный артист Советского Союза Леонид Утесов (слева) презентует именной Ла-5Ф «Веселые ребята» личному составу 5-го ТИАП, ноябрь 1943 г. Рядом стоит тогдашний в форме высшего командного состава ВВС Красной Армии. Осенью 1943 г. он перешел в 5-й ТИАП два истребителя Ла-5Ф «Веселые Ребята», построенные на средства артистов джаз-оркестра. Оба самолета воюли до окончания войны.



Левый борт истребителя Ла-5Ф «Веселые ребята», надпись – «От джаз-оркестра Л. У. Месова», торжественная церемония передачи самолета, ноябрь 1943 г.



Редкий снимок – Як-5Ф в полете, конец лета 1943 г. Полк, которому принадлежит самолет, не установлен. Обратите внимание – сдвинутой сегмент фонаря кабины сдвинут назад. Лепчики открывали фонари при патентовании на малых и средних высотах, чтобы снизить летом жару в кабинах.



Командир 41-го ГИАП майор Александр Георгиевич Пашов (слева) обсуждает воздушный бой с только что сбитым самолет противника старшим лейтенантом Александром Васильевичем Любановым. Пашов сбил 20 самолетов лично и 16 в группе. Оба летчики были в 1943 г. удостоены звания Герой Советского Союза.



Майор Пасєтов и старший лейтенант Лобанов на фоне линиики истребителей Ла-5ФН. На самолете с изображением сердца на капоте двигателя летал Пасєтов.



Капитан Николай Скоморохов – самый результативный летчик-истребитель 31-го ИАП. Скоморохов выиграл 605 боевых вылетов, провел 143 воздушных боя, сбил 46 самолетов лично и восемь в группе, три самолета противника сбил уничтожил штурмовыми ударами на земле. Скоморохов не разу не был ранен, а самолеты, на которых он летал, ни разу не получили повреждений.



Командир 159-го ИАП подполковник Петр Афанасьевич Покрышев зачитывает боевой приказ личному составу полка. Покрышев получил известность как удачливый летчик-истребитель, летая на «Киттихоуке». С июля 1943 г. и до окончания войны Петр Покрышев командовал вооруженным истребителями Ла-5 159-м ИАП. Дважды Герой Советского Союза Петр Покрышев выполнил 309 боевых вылетов, сбил 31 самолет противника лично и семь в группе.



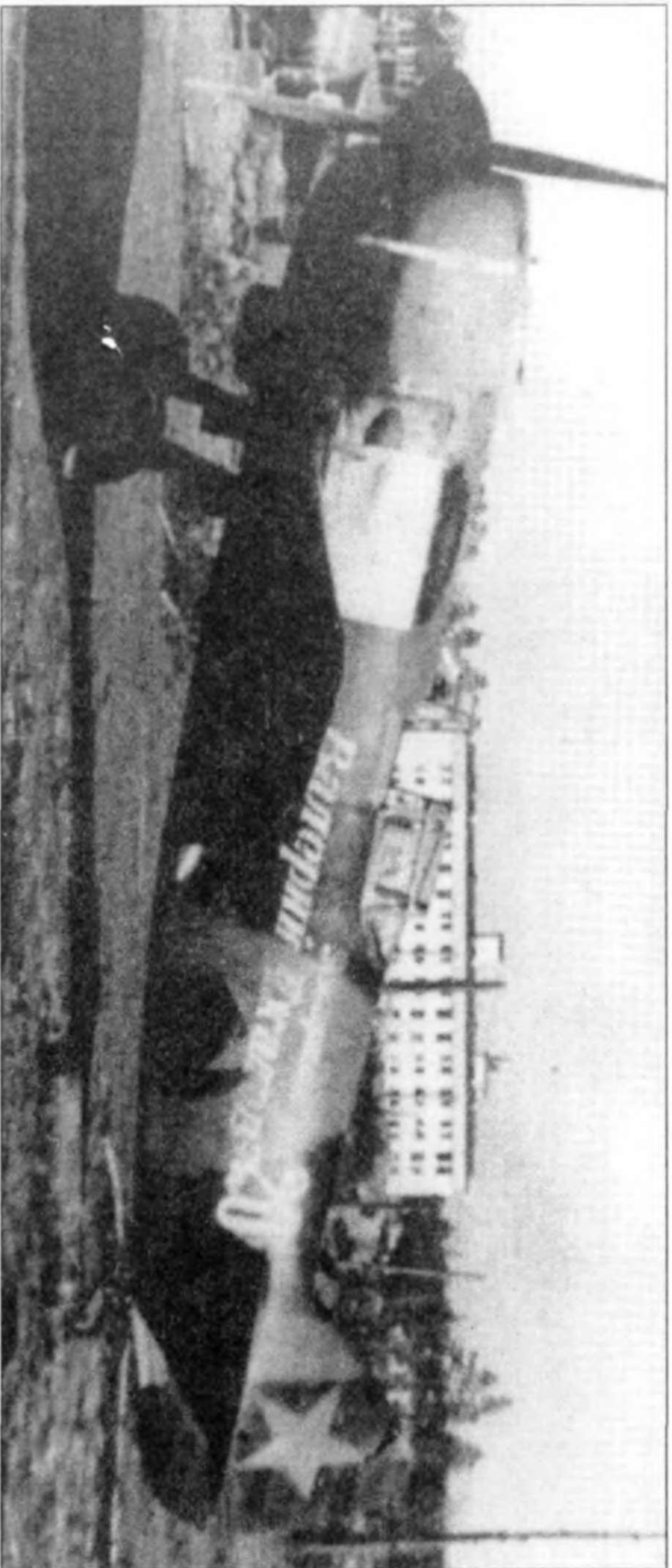
Владимир Серов из 159-го ИАП земли на истребителе Як-5 «Эскадрилья Валерий Чкалов». В полку имелось 13 самолетов с таким же названием в период боев на Северной Украине весной 1943 г. Самолеты «Эскадрилья Валерий Чкалов» имелись также в 166-м ИАП, 32-м ГИП и 4-м ГИАП КБФ. На истребителях «Эскадрилья Валерий Чкалов» сражались Петр Луколенко и Иван Коседауб.



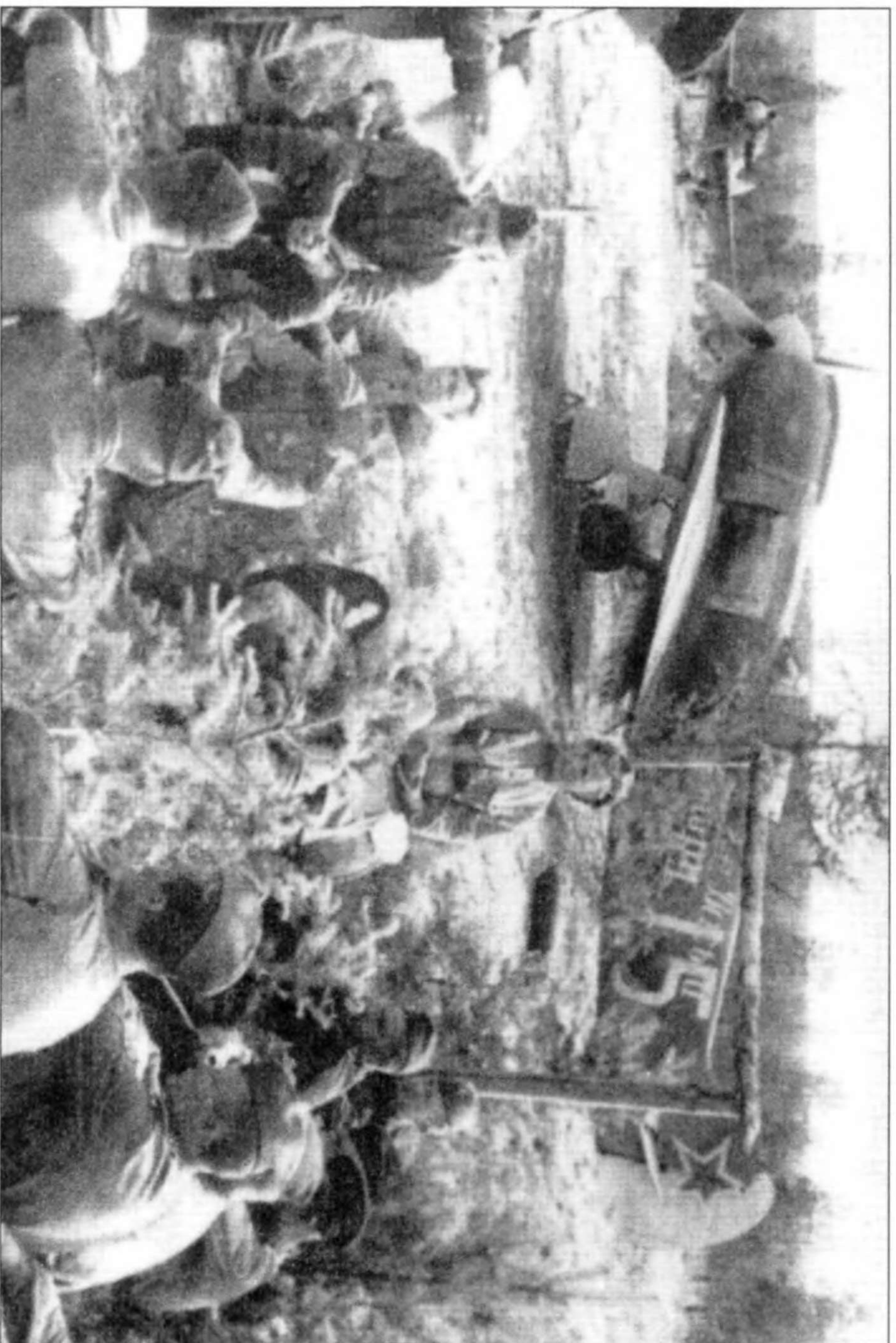
Ла-5 «Звездный Ватерий Чкалов» из 159-го ИАП рулит по аэродрому, Карельский фронт, конец лета 1943 г.



Петр Яковлевич Лухомов из 159-го ИАП стал первым летчиком полка, получившим самолет с надписью «Земляру Ватеру Чкалов». Больше извесен дрыгой самолет Лухомова с надписью «За Васка и Жору», на котором ас летал в 1944 г.

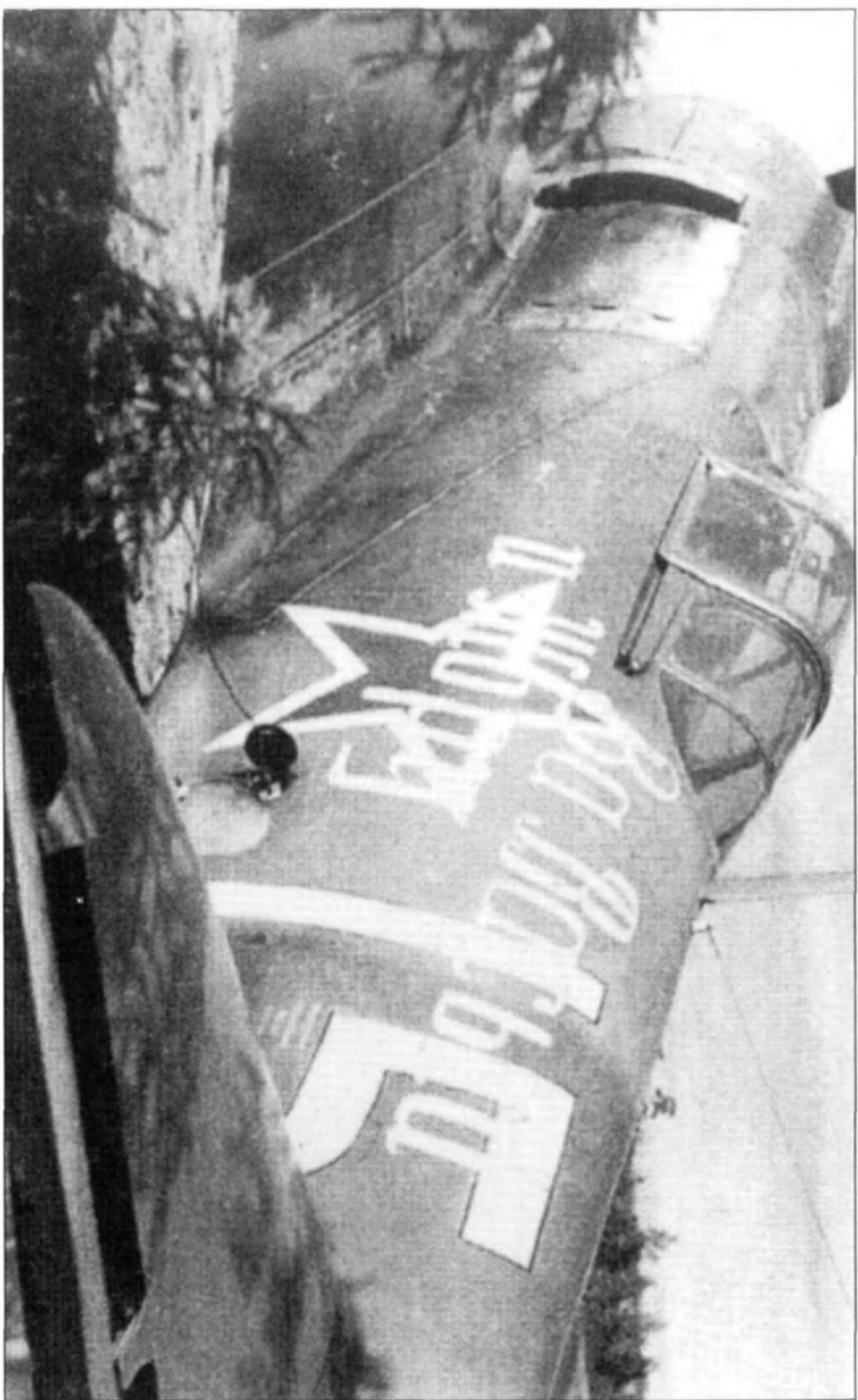


Еще один истребитель Ла-5 «Эскадрилья Ватерий Чкалов», на заднем плане просматривается Ла-5 с аналогичной надписью.



Политработа на полевом аэродроме И-59-го ИАП, Карельский фронт, лето 1944 г. На заднем плане Ла-5ФН Петра Лухомцова с бортовым номером «15» серебристого цвета и надписью «За Васюка и Жору». Надпись на обоях бортов фюзеляжа истребителя сохранила в память о боевых друзьях аса, погибших на «Киттихауках» в одном бою в марте 1942 г.

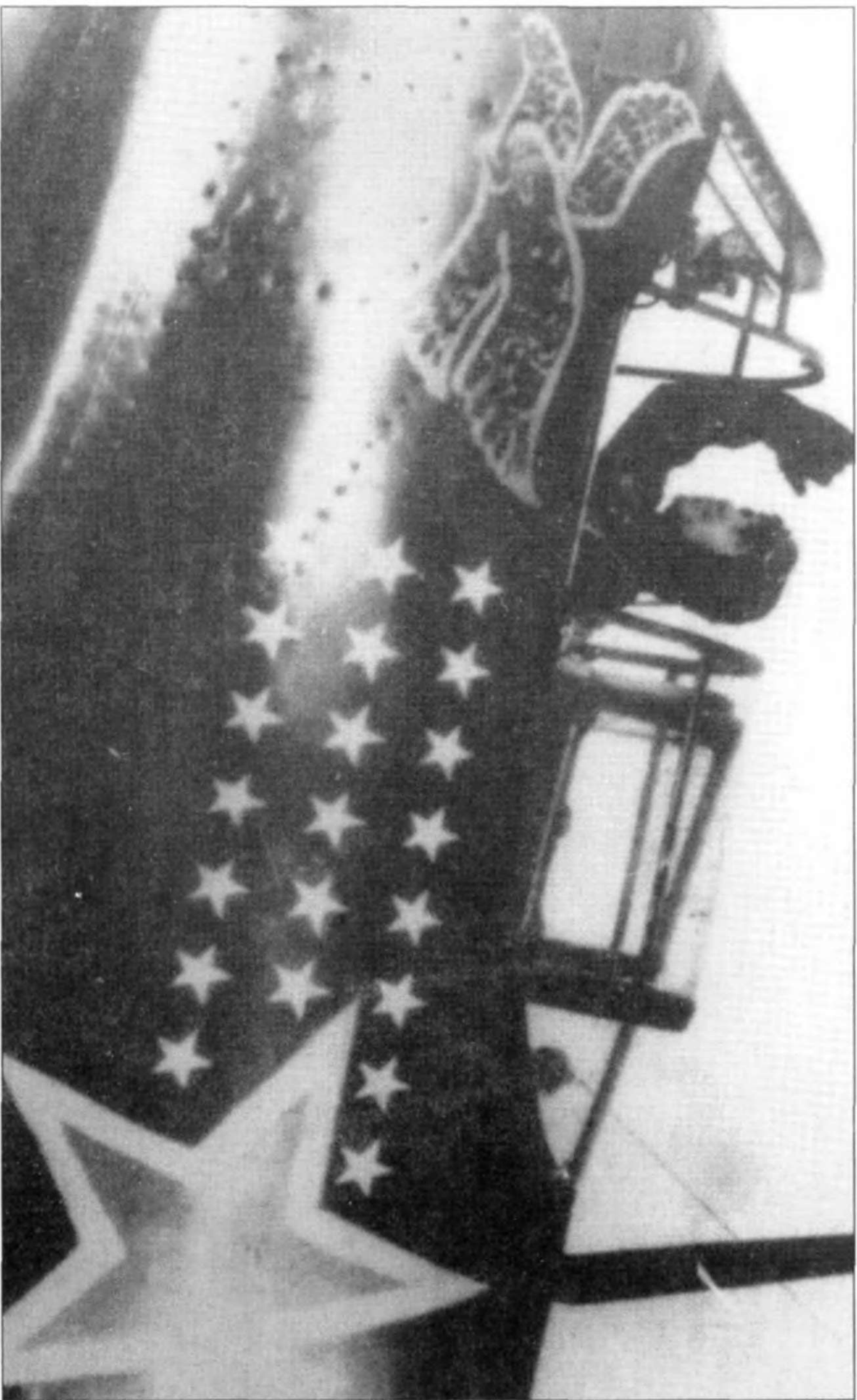
Крупный план истребителя Ла-5ФН Петра Тухолетова.

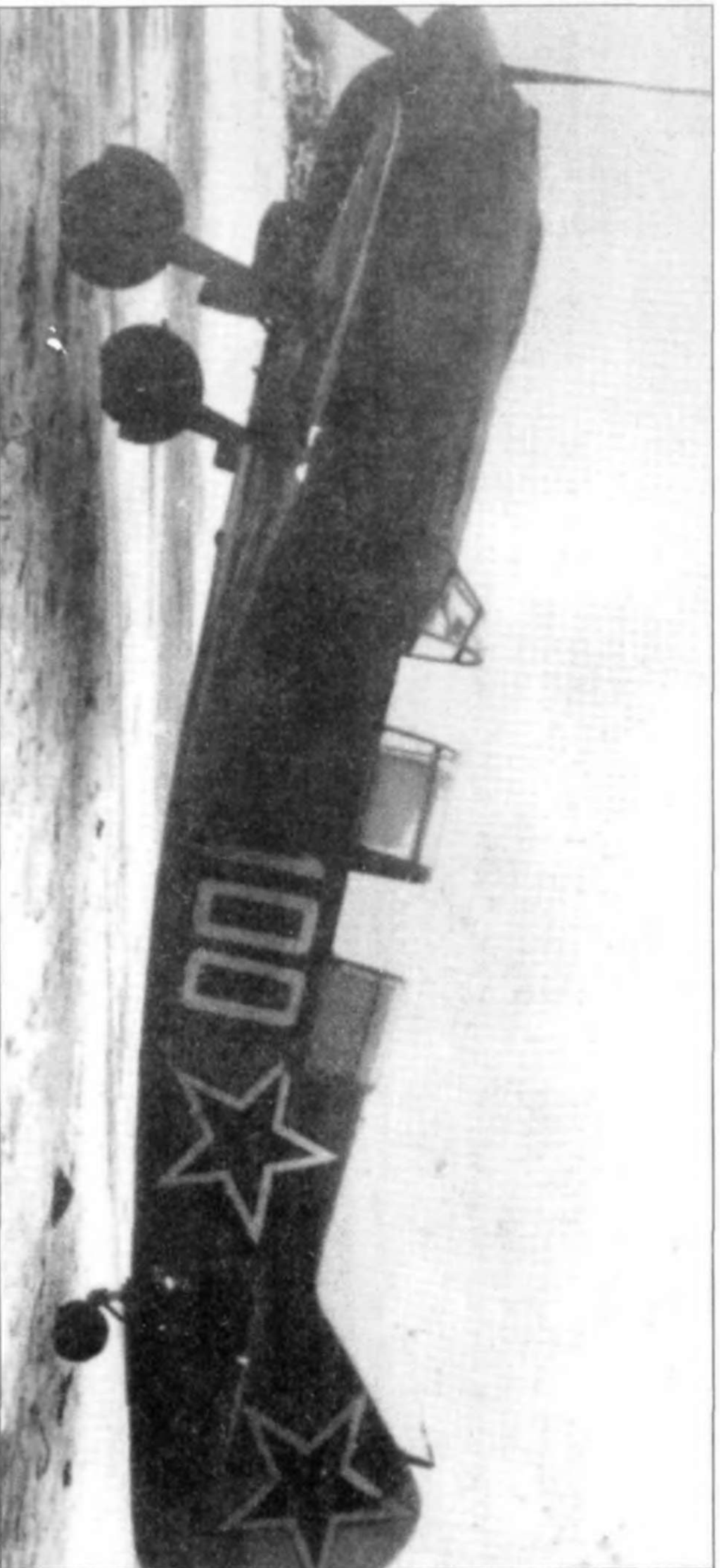


Обсуждение предстоящего боевого вылета под крылом истребителя Ла-5ФН, номер полка не установлен.



Пропагандистский стишок. Ни лешчик, ни полк не установлены, между тем 22 победы в воздушных боях — это серьезно!

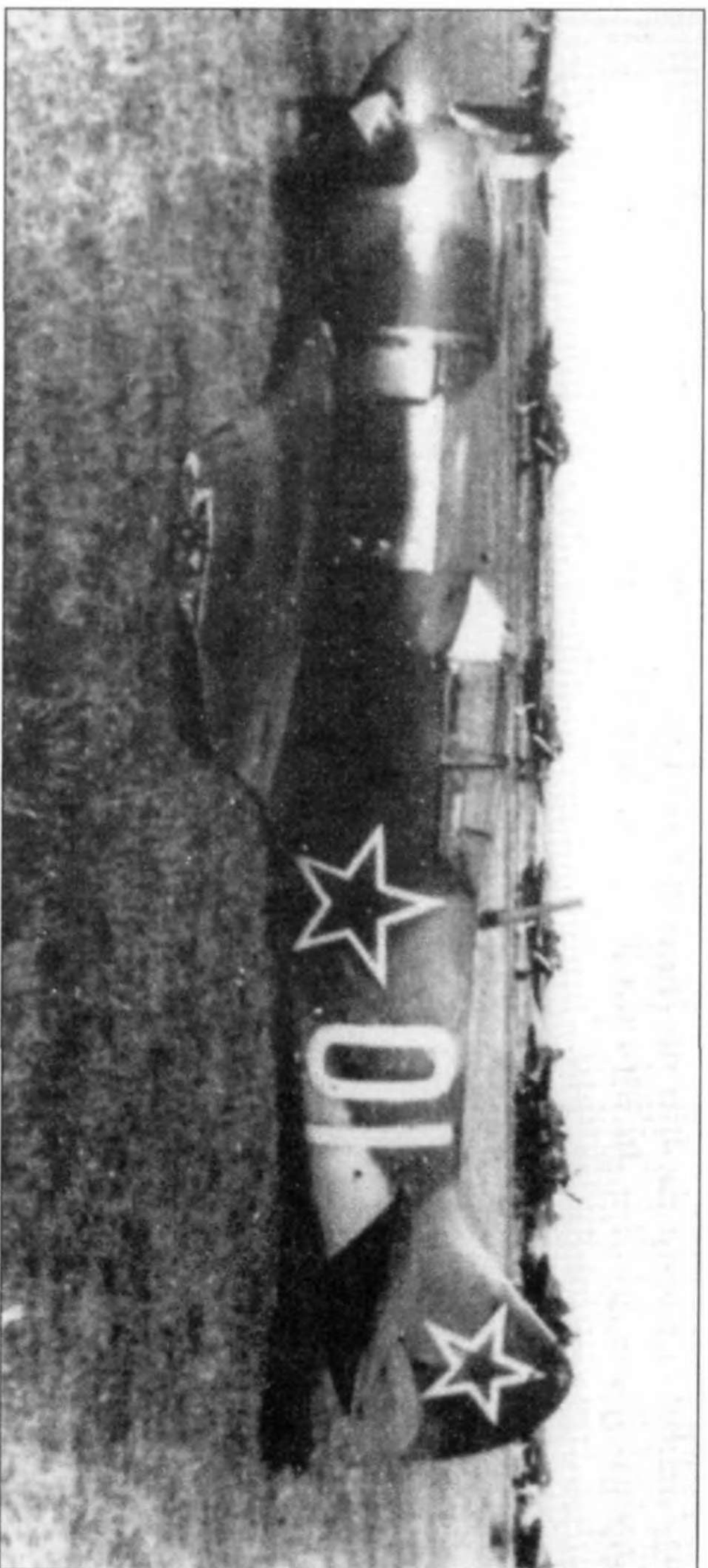




Ла-5УТИ, вторая кабина сделана вместо фюзеляжного топливного бака. Снимок сделан на Ленинградском фронте в конце 1943 г. Двухместных Ла-5 катастрофически не хватало для подготовки пилотов боевых истребителей, из-за чего процент аварийности, особенно при посадке, у новичков был очень высоким.



Майор Александр Иванович Майоров позирует в кабине своего истребителя Ла-5ФН «Монгольский Арат». Самолеты «Монгольский Арат» (13 штук) были построены на средства трудящихся Монголии и переданы во 2-й ГИАП 25 сентября 1943 г. 2 сентября 1943 г. майор Майоров был удостоен Героем Советского Союза. До конца войны Майоров выполнил 460 боевых вылетов, провел 68 воздушных боев, сбил 17 самолетов противника лично и десять в группе.



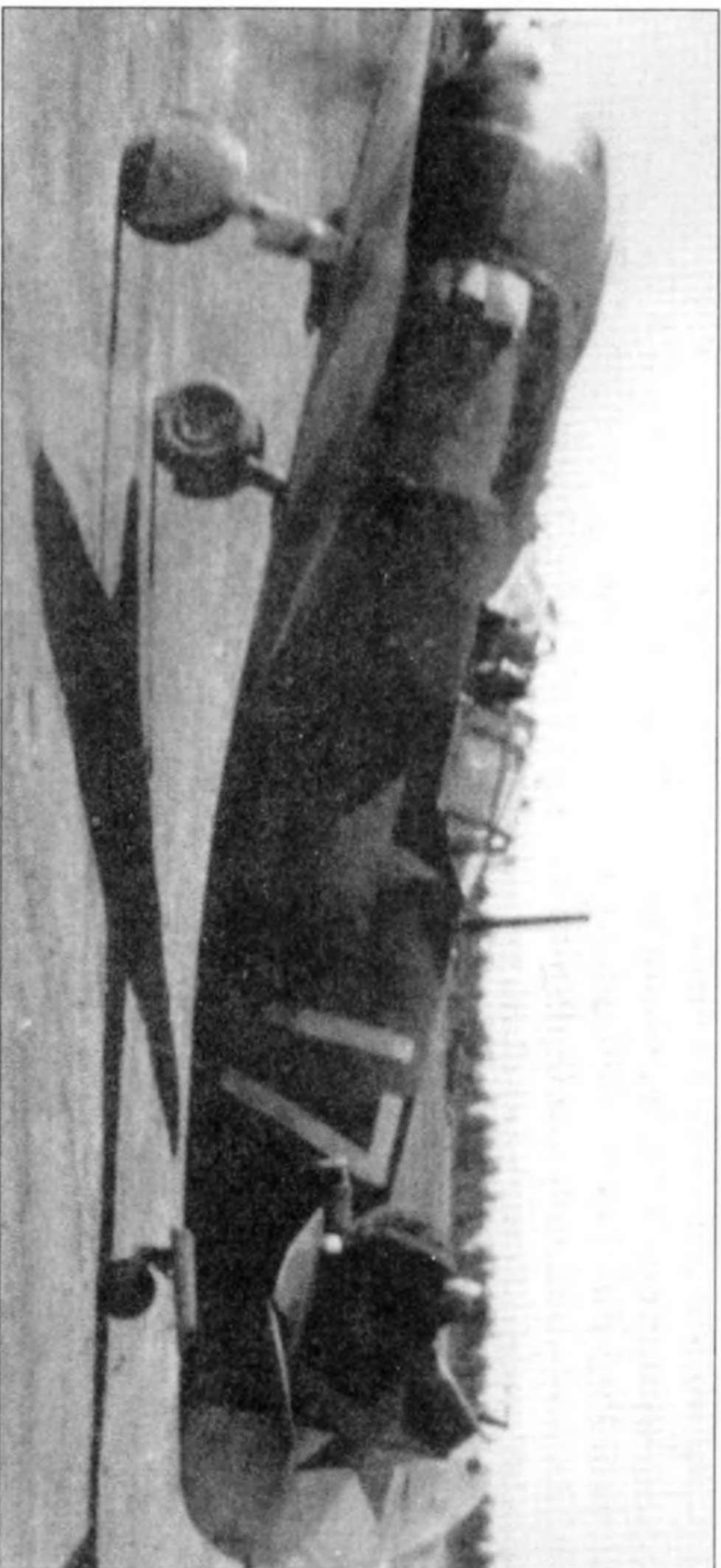
Ла-5ФН после вынужденной посадки, номер полка не установлен, конец лета 1944 г. На заднем плане – лэнд-лизовские «Тандерболты» с каплеобразными фонарями (Р-47D).



Известный снимок: Иван Кожедуб в кабине Ла-5ФН «От колхозника Конева».



Самолеты Як-5 «Эскадрилья Валерий Чкалов» имелись, как уже отмечалось, не только в 159-м ИАП. На снимке летчики 3-го ГИАП КБФ Виктор Уткин, С.Н. Бычков и Валентин Родченко. Частично видна надпись «От колхозников и колхозниц Горьковской области» на правом борту истребителя Як-5ФН «Эскадрилья Валерий Чкалов». Нисже звезды более мелким шрифтом написано, что самолет построен на средства коллективных фермеров коллективной фермы «Новый Путь» в июле 1943 г.



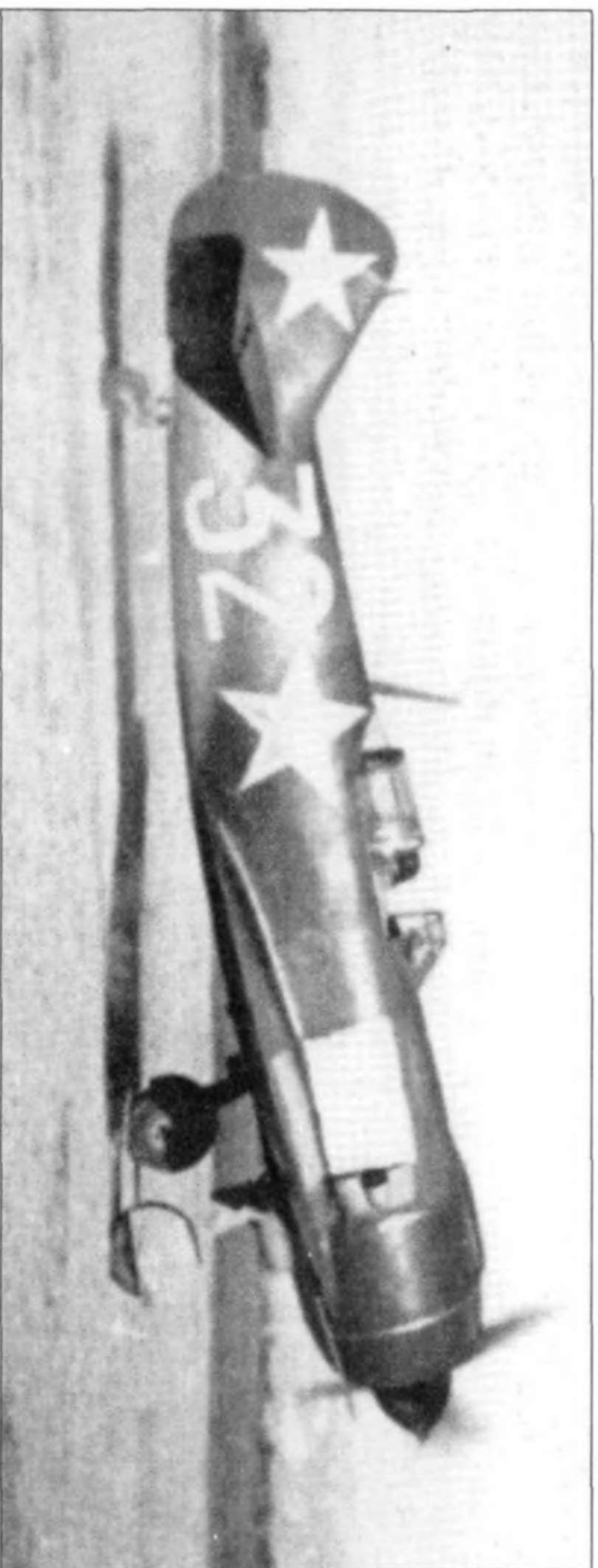
Прозрев двигателя перед взлетом, Ла-5Ф из 3-го ГИАП КБФ, аэродром острова Лавенсаари, середина 1944 г. На стабилизаторе сидит механик, чтобы самолет не поднял хвост раньше времени. Бывали случаи как трагические, так и трагикомические, когда истребители взлетали с механиками на хвосте. Причем такие случаи отмечались не только с Ла-5 и не только в Советском Союзе.



Капитан Иван Савельевич Крацов из 3-го ГИАП КБФ рассказывает о боях Великой Отечественной войны юным ленинцам-сталинцам. Ниже фонаря каюты на борту фюзеляжа надпись: «На этом самолете Герой Советского Союза звание капитан Крацов, защитца Ленинград, сбил 31 самолет противника». Крацов выполнил 375 боевых вылетов, летая на И-16, ЛаТ-3, «Харрикейн», Як-1 и Ла-5Ф.

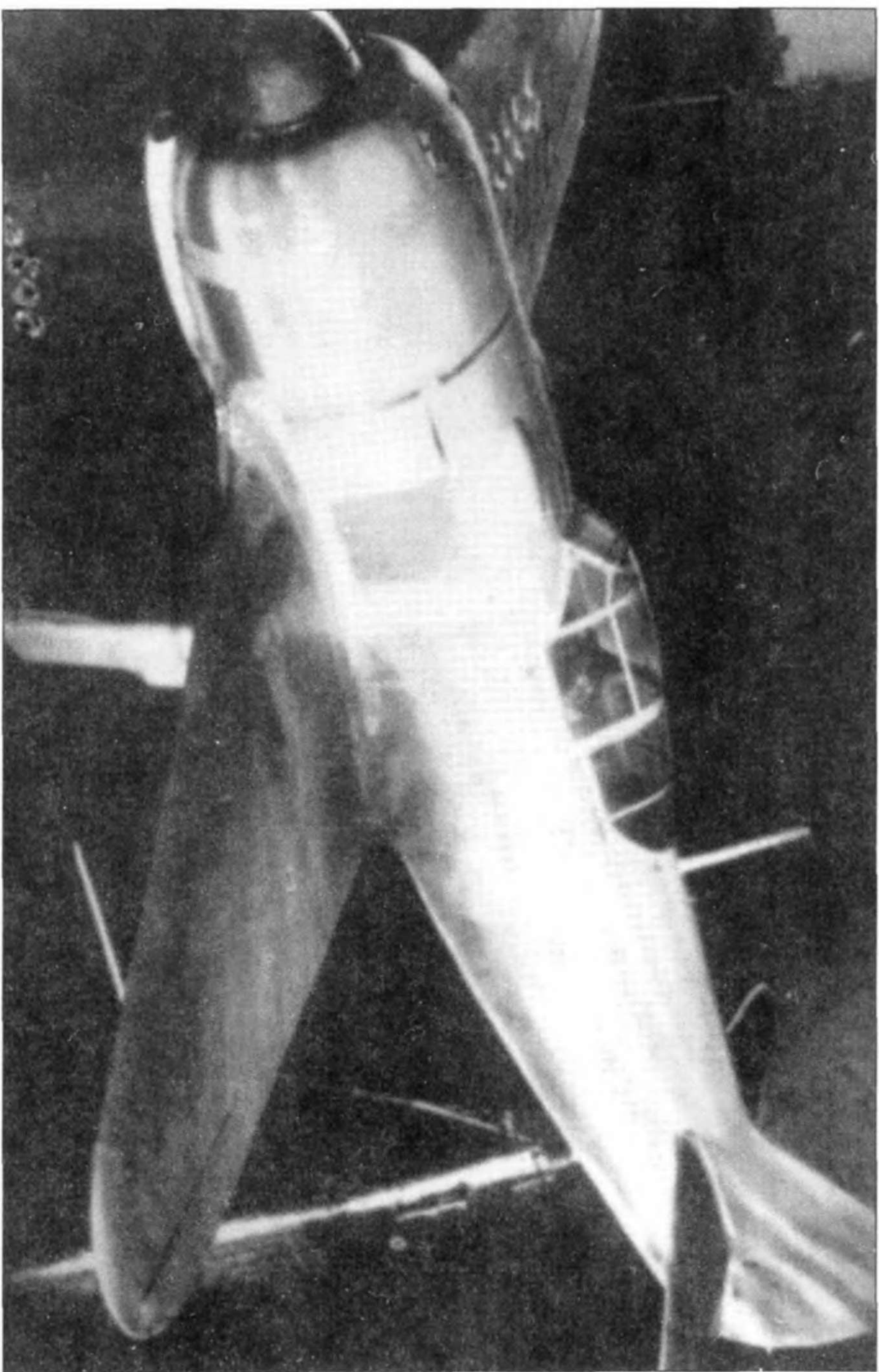


Кирилл Естипнев в кабине своего Ла-7. Нужен козырька фонаря кабины на борту фюзеляжа изображен знак «Гвардия». Скорее всего, Естипнев позирует в кабине Ла-7.



Обзор вперед из кабины истребителя Як-5Ф вниз на взлете и посадке сильно озрагничивает лобастый обтекатель АИ-82Ф. Летчиком приходилось открывать фонари и высветываться из кабины. На снимке — Як-5Ф из 21-го ИАП, Ленинградский фронт, весна 1944 г.

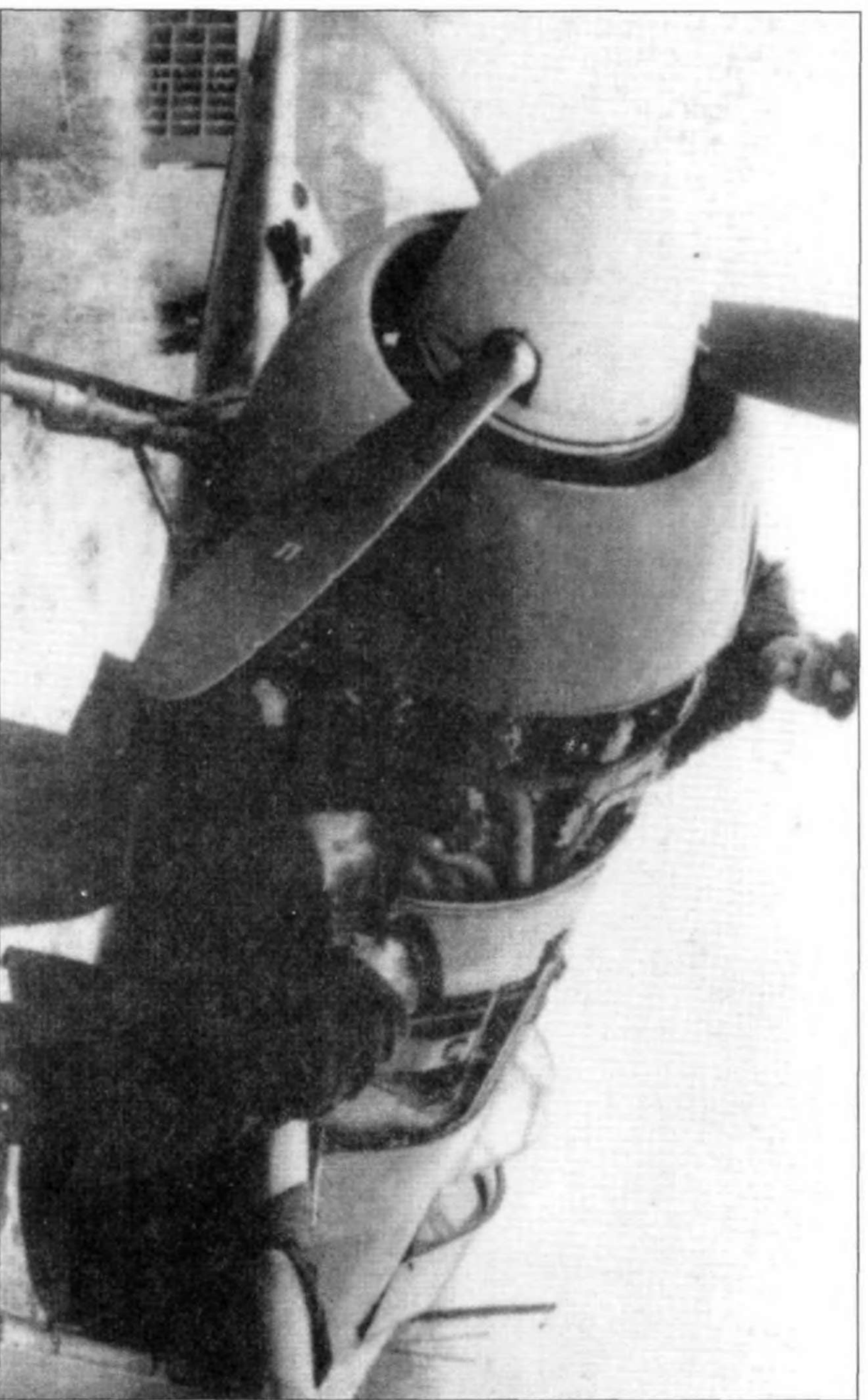
Ла-5 с мотором М-71 в натурной аэродинамической трубе ЦАГИ, июнь 1943 г.

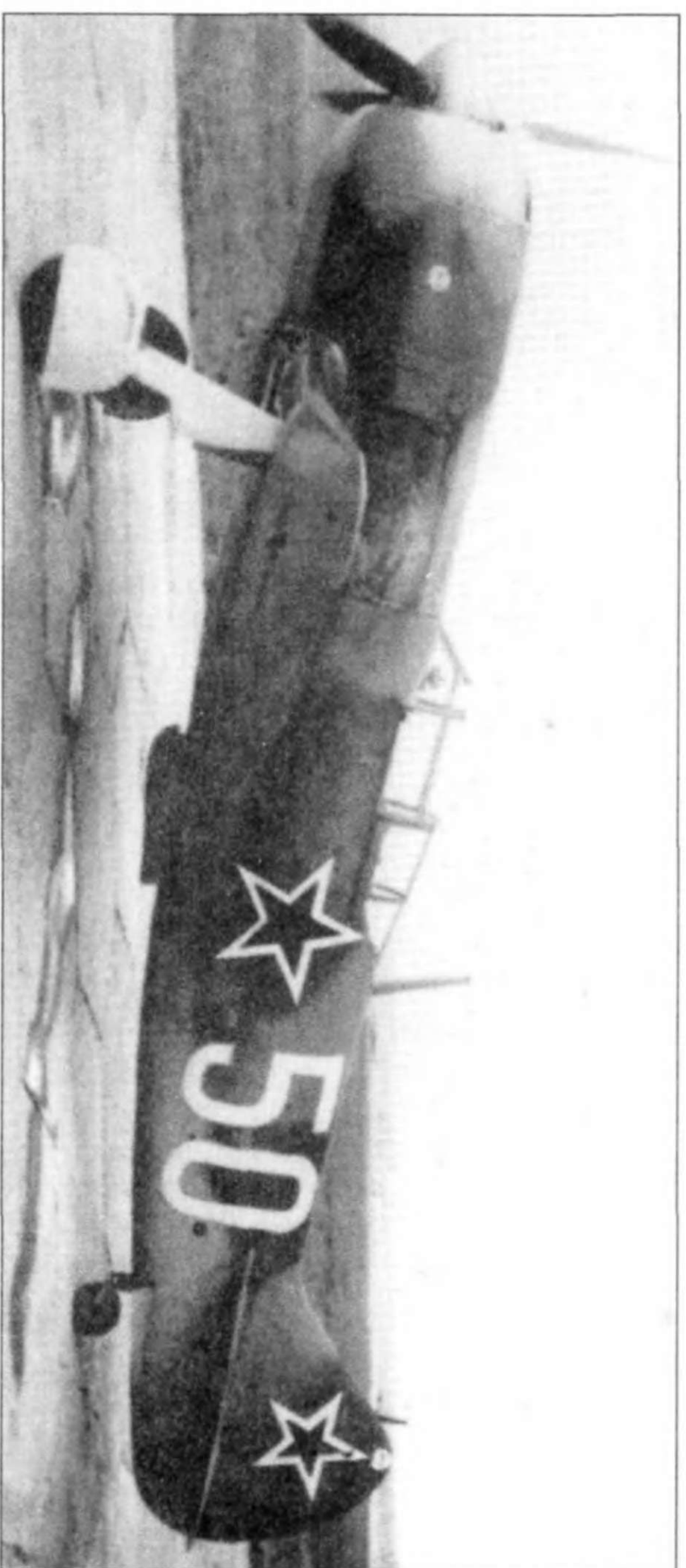




Семен Алексеевич Лягочкин с летчиками асигации Краснознаменного Балтийского флота, заводской аэродром в Горьком, осень 1944 г. Крайний справа – полковник Василий Голубев (39 личных и 12 групповых побед) из 4-го ГИАП КБФ. Фон – истребитель Ла-7.

Техническое обслуживание Ла-7 полковника Василия Голубева, конец 1944 г.





Ла-7 раннего выпуска, конец 1944 г.

Омьх постс бое, полк не установлен. Ла-7 частично накрыт маскировочной сетью. Снимок сделан на взлете бойца.





Официальная подпись военного времени гласит: на снимке Герой Советского Союза П. М. Байков (справа) проводит инструктаж перед боевым вылетом с ведомым у своего самолета, последние несут войну. Вероятно речь идет о Петре Михайловиче Байкове из Ил-20 ИЛП, выполнившим 386 боевых вылетов и одержавшем в воздушных боях 15 личных и четыре групповых победы. Звание Героя России было присвоено Байкову с огромным опозданием – в 1995 г.



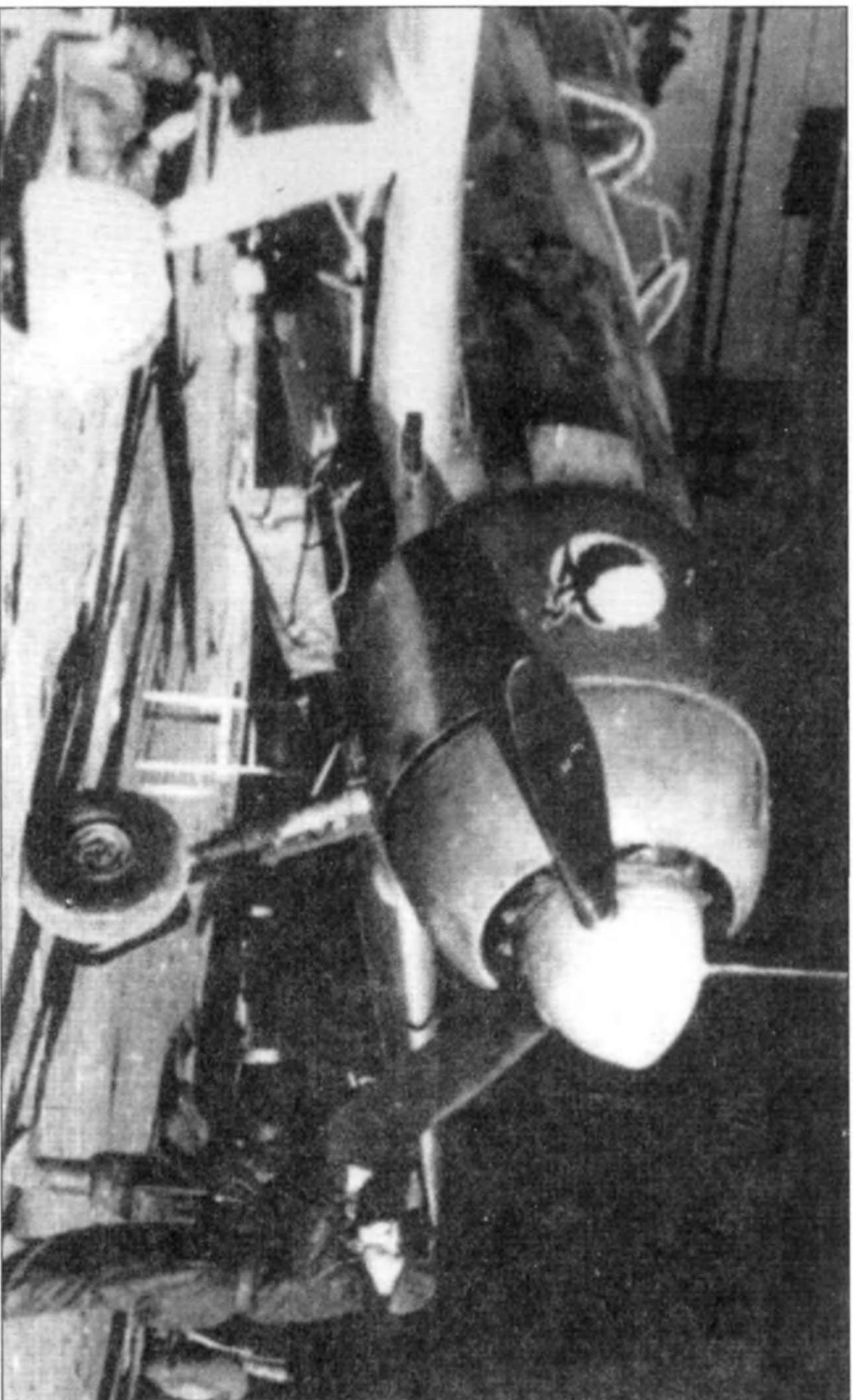
Официальная подпись: «Истребитель Ла-7 одного из полков Прибалтийского фронта, 1944 г.», скорее всего – на снимке самолет заместителя командира 11-й ГИАД Василия Зайцева (34 личные и 19 групповых побед). Обратите внимание на окраску носовой части истребителя – типичную для самолетов дивизии.



Алексей Алексеевич Алексеев на фоне своего именового Як-7 с надписью «Алексей Алексеевич» от коллектива трески № 41 НКВД. Заместитель командира 9-го ТИАП майор Алексеев получил этот самолет в декабре 1944 г., когда полк базировался в Восточной Пруссии.



Алексей Алелюхин перед боевым вылетом на крыле своего именного Ла-7. Скорее всего снимок сделан или после полета, или чисто в пропагандистских целях – летчики не любят фотографироваться перед полетами, дурная примета!



Технический осмотр Ла-7 майора Амет-Хан Султана, 9-й ГИАП. Самолет стоит в ангаре захваченного стационарного аэродрома люфтваффе, Восточная Пруссия, конец 1944 г. На Ла-7 Амет-Хан сбил три самолета противника, всего он одержал 30 побед лично и 19 в группе. Неплохо видна личная эмблема аса на капоте двигателя.



Амет-Хан Султан (справа) у своего Ла-7, слева стоит ведомый аса – Иван Григорьевич Борисов.

Майор Иван Кожедуб, август 1944 г., недавно асу была вручена вторая медаль «Золотая Звезда». На заднем плане — повешенный Ла-7, на котором Кожедуб вылетел на фронт, в 176-й ГИАП.





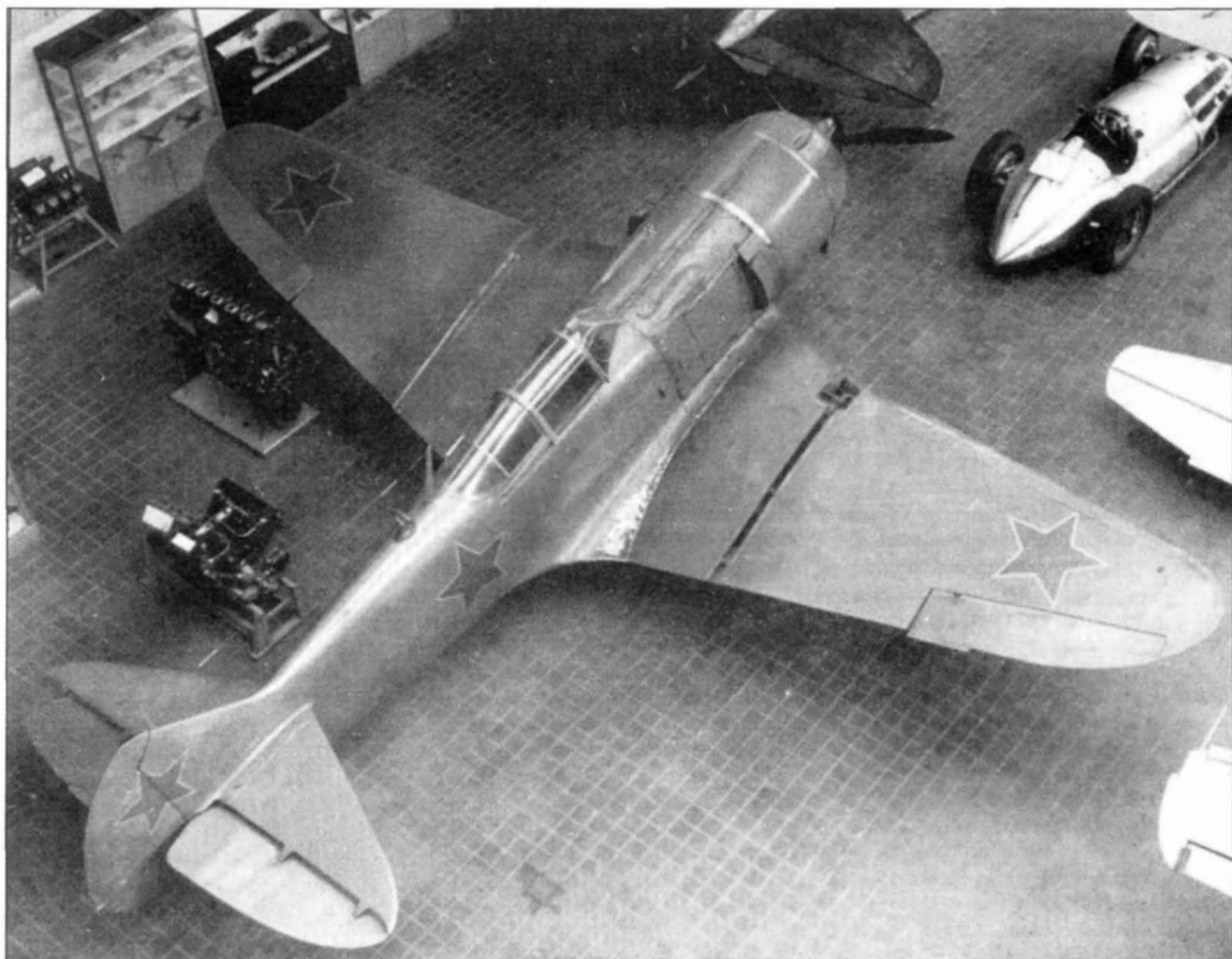
«Друзья поздравляют Ивана Кожедуба с очередной победой в воздушном бою». Без этой фотографии не обходится не одно издание по самолётам Ла-7, не обойтись и это. Якобы снимок сделан после того, как Кожедуб одержал свою 62-ю победу, 17 апреля 1945 г.



Редкий снимок трехмоторного Ла-7 на выставке в Ленинграде, лето 1945 г.



Очень хорошо видна необычная символика, нанесенная на вертикальное оперение истребителя Як-7, начало 1945 г.



Снимки двух сохранившихся Ла-7. Оба самолета экспонируются в музеях Чехии.

1. ЛаГГ-3 1-й производственной серии бортовой номер «54» белого цвета капитана Александра Зайцева, 145-й ИАП, Карельский фронт, август 1941 г.

2. ЛаГГ-3 1-й производственной серии бортовой номер «76» белого цвета капитана Леонида Гальченко, 145-й ИАП, Карельский фронт, август 1941 г.

3. ЛаГГ-3 1-й серии майора Леонида Гальченко, 609-й ИАП, Карельский фронт, лето 1942 г.

4. ЛаГГ-3 11-й серии бортовой номер «78» белого цвета капитана Виктора Миронова, 609-й ИАП, Карельский фронт.

5. ЛаГГ-3 35-й серии с бортовым номером «6» желтого цвета капитана Герасима Григорьева, 178-й ИАП, осень 1942 г.

6. ЛаГГ-3 29-й серии с бортовым номером «52» красного цвета старшего лейтенанта Тихона Жучкова, 3-й ГИАП КБФ, зима 1943 г.

7. ЛаГГ-3 29-й серии с бортовым номером «59» красного цвета капитана Игоря Каберова, 3-й ГИАП КБФ, зима 1943 г.

8. ЛаГГ-3 29-й серии с бортовым номером «30» красного цвета капитана Семёна Львова, 3-й ГИАП КБФ, зима 1943 г.

9. ЛаГГ-3 29-й серии с бортовым номером «34» белого цвета младшего лейтенанта Дмитрия Тормахова, 269-й и 267-й ИАП, Северный Кавказ, весна 1943 г.

10. ЛаГГ-3 4-й серии с бортовым кодом «LG-1» Эйно Коскисена, 2/HeLv-32, лето 1944 г.

11. ЛаГГ-3 66-й серии с бортовым номером «43» белого цвета Юрия Шипова (?), 9-й ИАП ЧФ, Крым, весна 1944 г.

12. ЛаГГ-3 66-й серии с бортовым номером «932», пилот не установлен, 88-й ИАП, Северный Кавказ, лето 1943 г.

13. Ла-5 с бортовым номером «66» белого цвета, пилот не установлен, «Эскадрилья Валерий Чкалов», 159-й ИАП, Карельский фронт, район Ленинграда, весна 1943 г.

14. Ла-5 с бортовым номером «40» желтого цвета, пилот не установлен, «Эскадрилья Валерий Чкалов», 4-й ГИАП КБФ, район Ленинграда, лето 1943 г.



15. Именной Ла-5, пилот не установлен, 960-й ИАП, ПВО Москвы, февраль 1943 г.



16. Ла-5 с бортовым номером «84» белого цвета Висенте Бельтрана, 960-й ИАП ПВО, Брянский фронт, май 1943 г.



17. Ла-5 с бортовым номером «15» белого цвета капитана Георгия Костылева, 4-й ГИАП КБФ, конец лета 1943 г.



18. Ла-5Ф с бортовым номером «14» белого цвета «Веселые ребята» старшего лейтенанта Александра Мастеркова, 5-й ГИАП, ноябрь 1943 г.



19. Ла-5Ф заместителя командира 324-й ИАП майора Леонид Гальченко, Карелия, 1944 г.



20. Ла-5Ф с бортовым номером «20» белого цвета капитана Ивана Хаустова, 21-й ИАП, Прибалтика, лето 1944 г.



21. Ла-5ФН с бортовым номером «68» белого цвета старшего лейтенанта Георгия Баевского, 5-й ГИАП, июль 1944 г.



22. Ла-5ФН с бортовым номером «62» белого цвета старшего лейтенанта Георгия Баевского, 5-й ГИАП, июль 1944 г.



23. Ла-5ФН с бортовым номером «14» белого цвета капитана Ивана Кожедуба, 240-й ИАП (178-й ГИАП), май 1944 г.



24. Ла-5ФН с бортовым номером «52» белого цвета «Монгольский Арат» капитана Николая Пушкина, 2-й ГИАП, сентябрь 1943 г.





25. Ла-5ФН с бортовым номером «01» капитана Виталия Попкова, 5-й ГИАП, осень 1944 г.

26. Ла-5ФН с бортовым номером «15» серебристого цвета капитана Петра Лихолетова, 159-й ИАП, Карельский фронт, лето 1944 г.



27. Ла-5ФН с бортовым номером «93» белого цвета капитана Владимира Орехова, 32-й ГИАП, лето 1943 г.

28. Ла-7 с бортовым номером «27» белого цвета майора Ивана Кожедуба, 176-й ГИАП, Германия, апрель 1945 г.



29. Ла-7 с бортовым номером «18» белого цвета майора Александра Куманичкина, 176-й ГИАП, Германия, февраль 1945 г.

30. Ла-7 бортовой номер «23» белого цвета майора Орехова, 32-й ГИАП, Германия, начало 1945 г.



31. Ла-7 с бортовым номером «17» белого цвета подполковника Сергея Долгушина, 16-й ИАП, Германия, апрель 1945 г.

32. Ла-7 с бортовым номером «17» белого цвета командира 9-го ГИАП майора Владимира Лавриненкова, Восточная Пруссия, декабрь 1944 г.



33. Ла-7 с бортовым номером «23» белого цвета капитана Павла Головачева, 9-й ГИАП, Восточная Пруссия, декабрь 1944 г.

34. Ла-7 с бортовым номером «24» белого цвета майора Амет-Хан Султана, 9-й ГИАП, Восточная Пруссия, декабрь 1944 г.



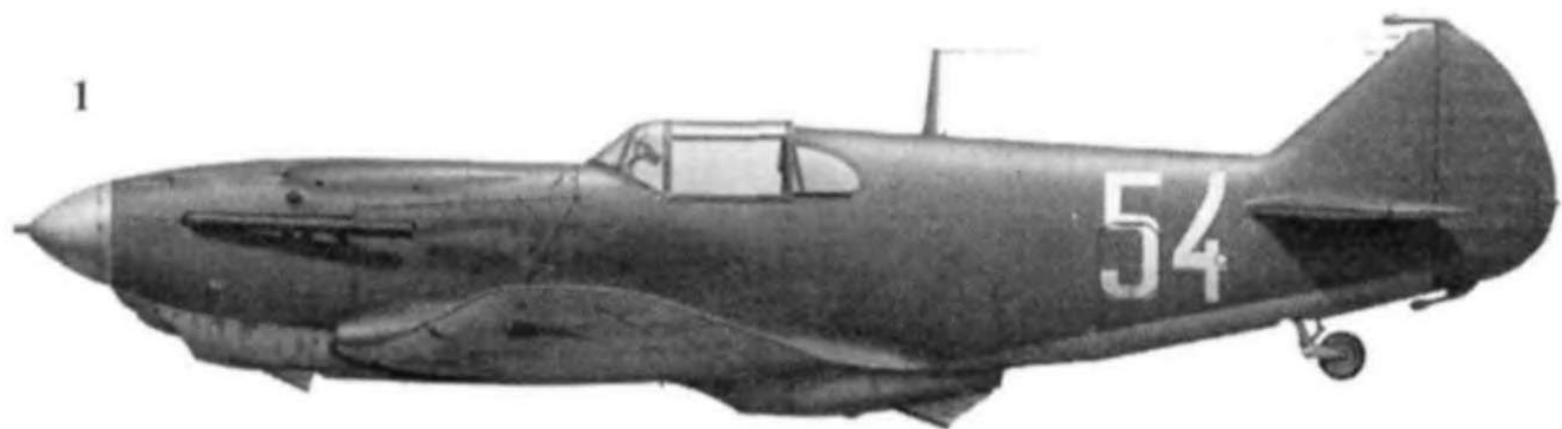
35. Ла-7 с бортовым номером «14» белого цвета капитана Алексея Алелюхина, заместителя командира 9-го ГИАП, Восточная Пруссия, декабрь 1944 г.

36. Ла-7 с бортовым номером «33» белого цвета капитана Петра Базанова, 3-й ГИАП, Германия, весна 1945 г.



37. Ла-7 с бортовым номером «44» белого цвета заместителя командира 482-го ИАП майора В.И. Ковалева, 1945 г.

1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



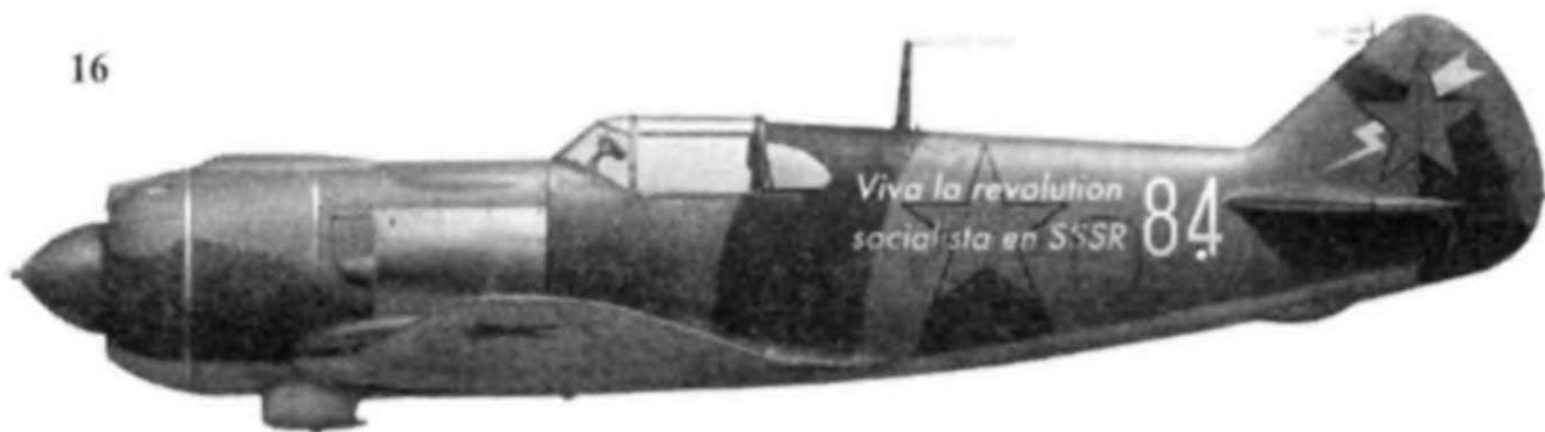
14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24



25



26



27



28



29



30



31



32



33



34



35



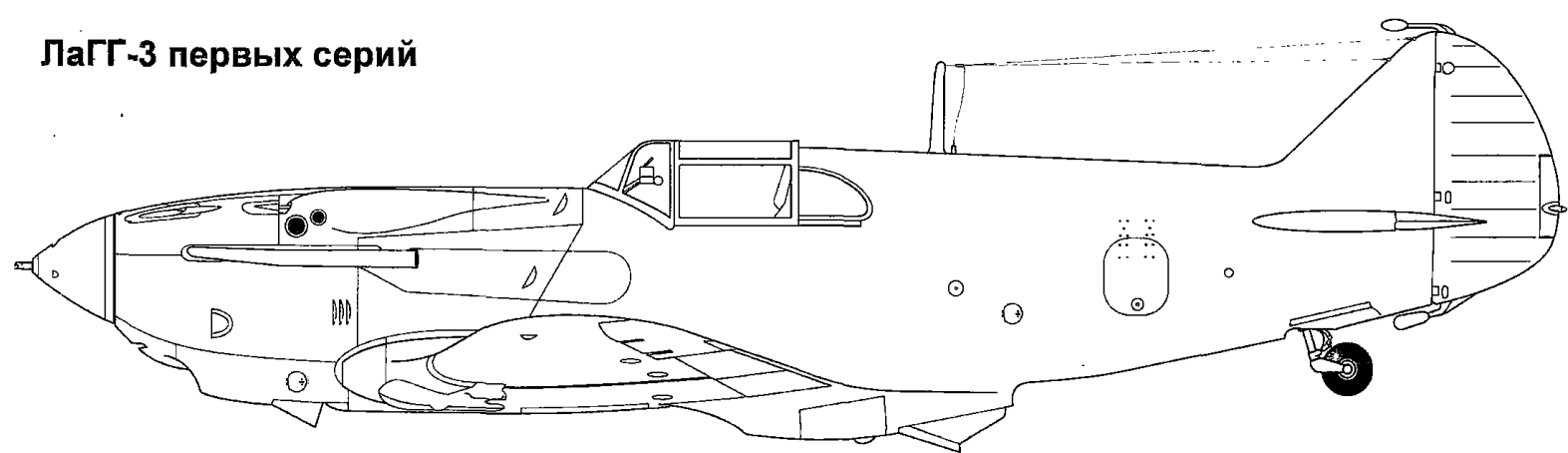
36



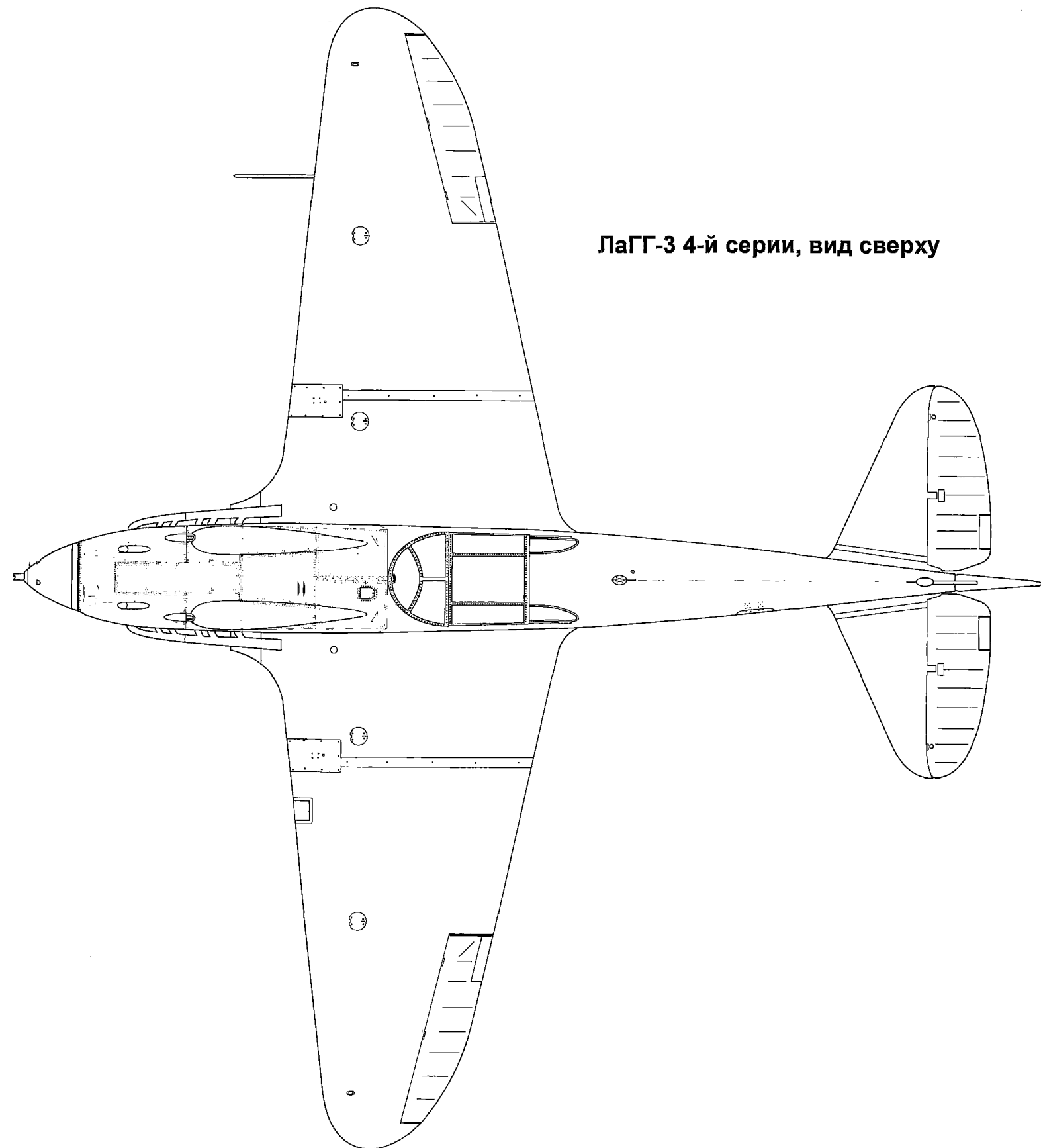
37



ЛаГГ-3 первых серий



ЛаГГ-3 4-й серии, вид сверху



ЛаГГ-3 4-й серии

изменена форма
защитного листа

один воздухозаборник удален,
другой - иной формы

20-мм ШВАК

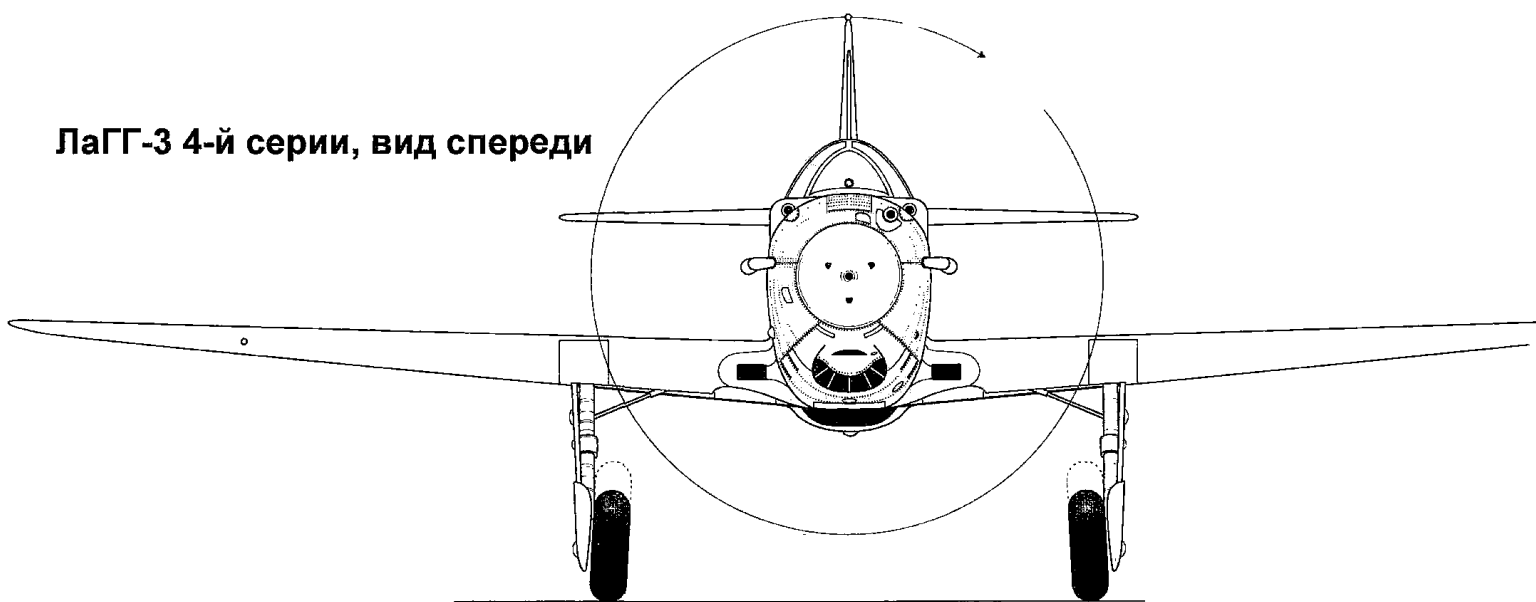
противовес удален

1:48 scale

Feet
Metres

ЛаГГ-3 4-й серии, вид снизу

ЛаГГ-3 4-й серии, вид спереди



ЛаГГ-3 11-й серии

12,7-мм пулемет Березина

ШКАСЫ убраны

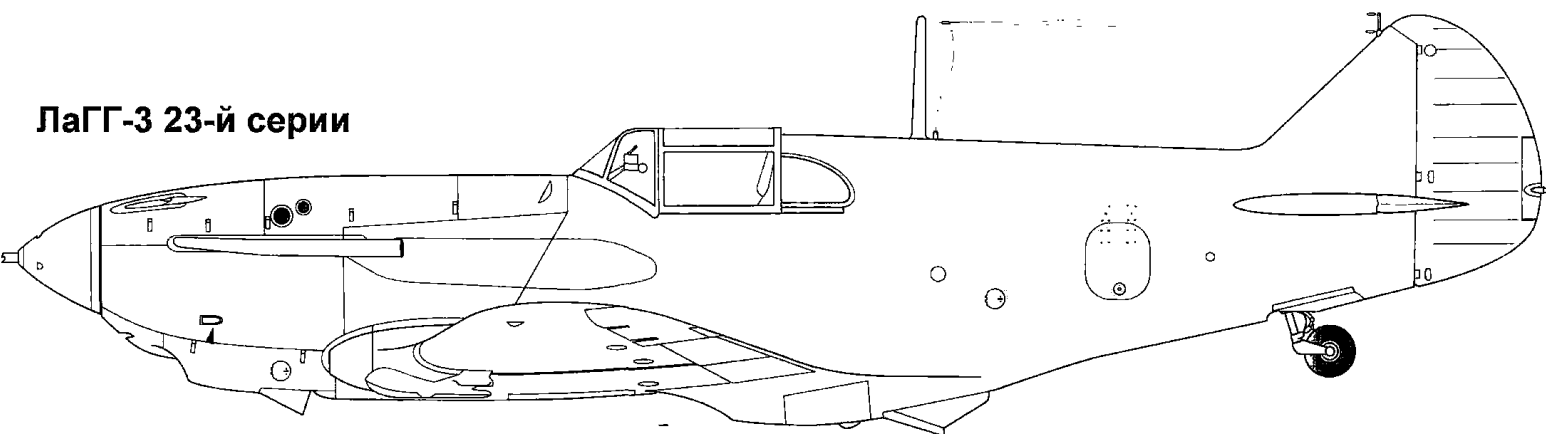
20-мм ШВАК или 23-мм ВЯ

подкрыльевые держатели для ракет, бомб, баков

низ фюзеляжа иной формы



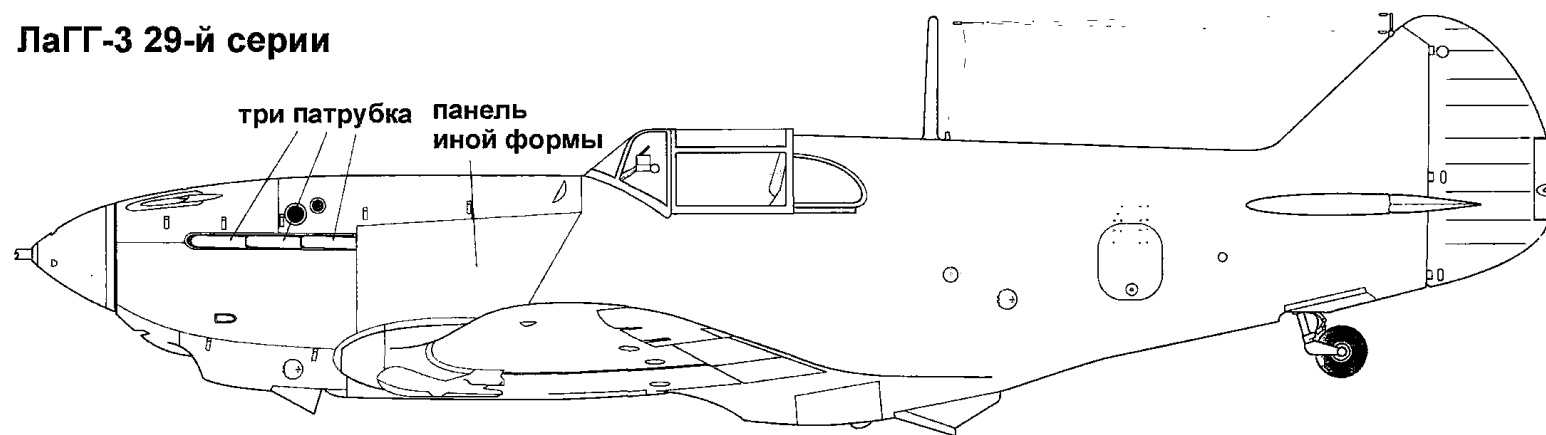
ЛаГГ-3 23-й серии



ЛаГГ-3 29-й серии

три патрубка

панель иной формы



1:48 scale



Ла-5 первых серий

фонарь от ЛаГГ-3

створки округлой формы
(устанавливались не всегда)

серийные машины оснащались
предкрылками, на прототипе они отсутствовали

Ла-5 стандартный серийный

1:48 scale

Feet
Metres

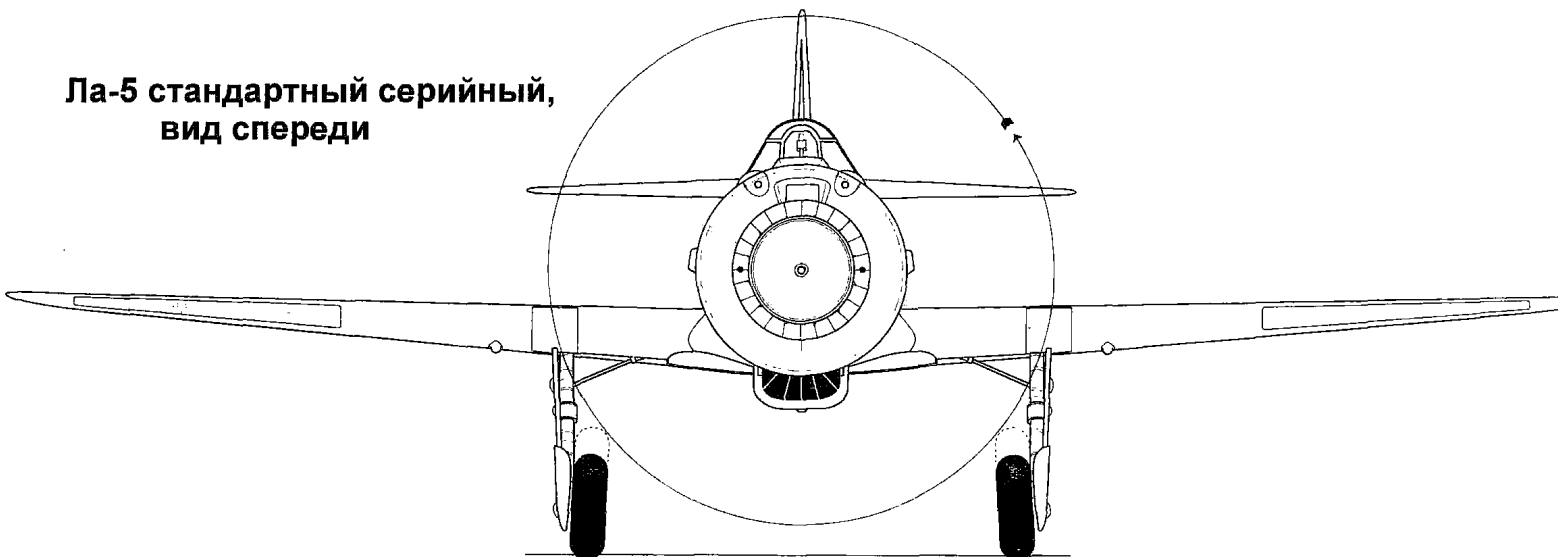
антенна иной формы

Ла-5Ф стандартный серийный

добавлен воздухозаборник
для вентиляции

новый
фонарь

**Ла-5 стандартный серийный,
вид спереди**



Ла-5ФН средних серий

воздухозаборник
нагнетателя другой формы

ручка внутри фонаря

прикрывающая выхлопные
патрубки панель иной формы

жаропрочная панель

Носовая часть Ла-5ФН

Ла-5Ф стандартный
серийный, вид сверху

1:48 scale



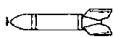
Ла-5ФН поздних серий

антенна поздних машин

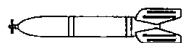
лючок

на прототипе Ла-5 трубка
Пито монтировалась на
передней кромке крыла,
на серийных машинах ее
перенесли под крыло

Ла-5Ф стандартный серийный, вид снизу



РС-82



РС-132



ФАБ-50

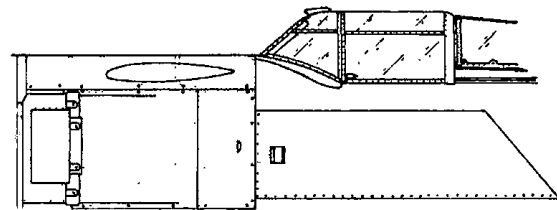
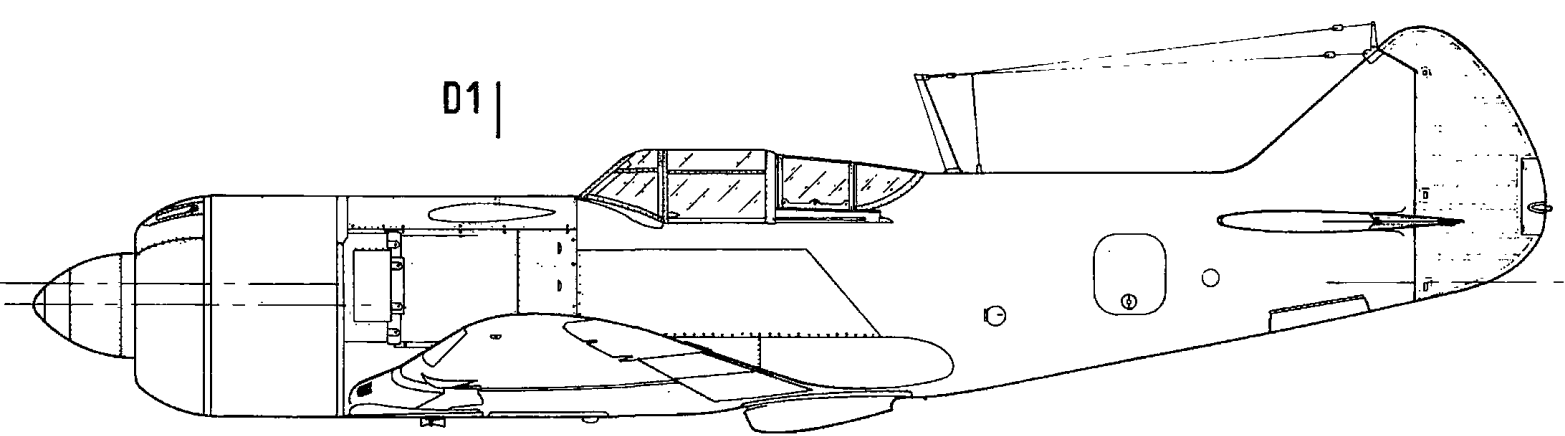


ФАБ-50М

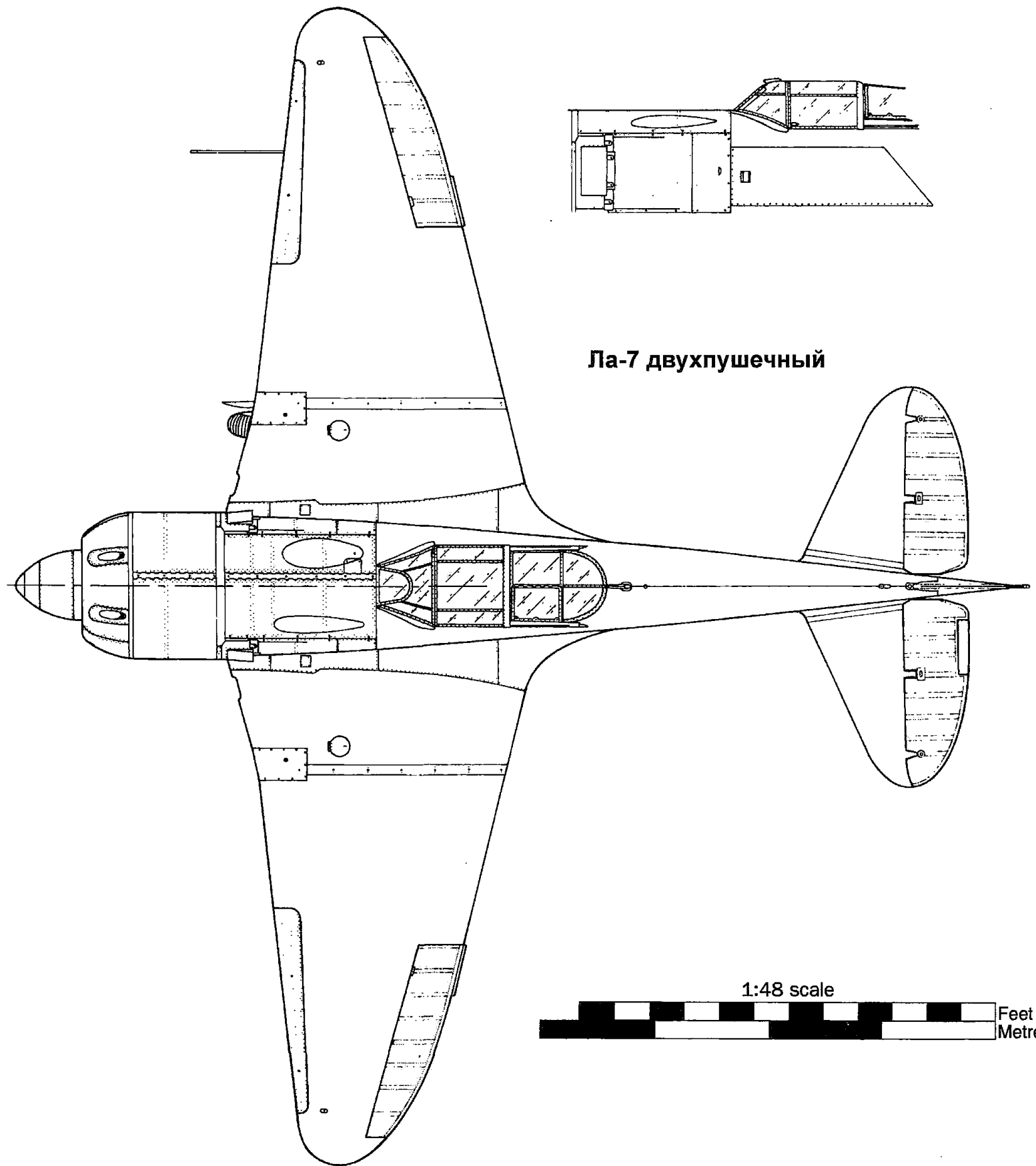
1:48 scale



Feet
Metres



Ла-7 двухпушечный



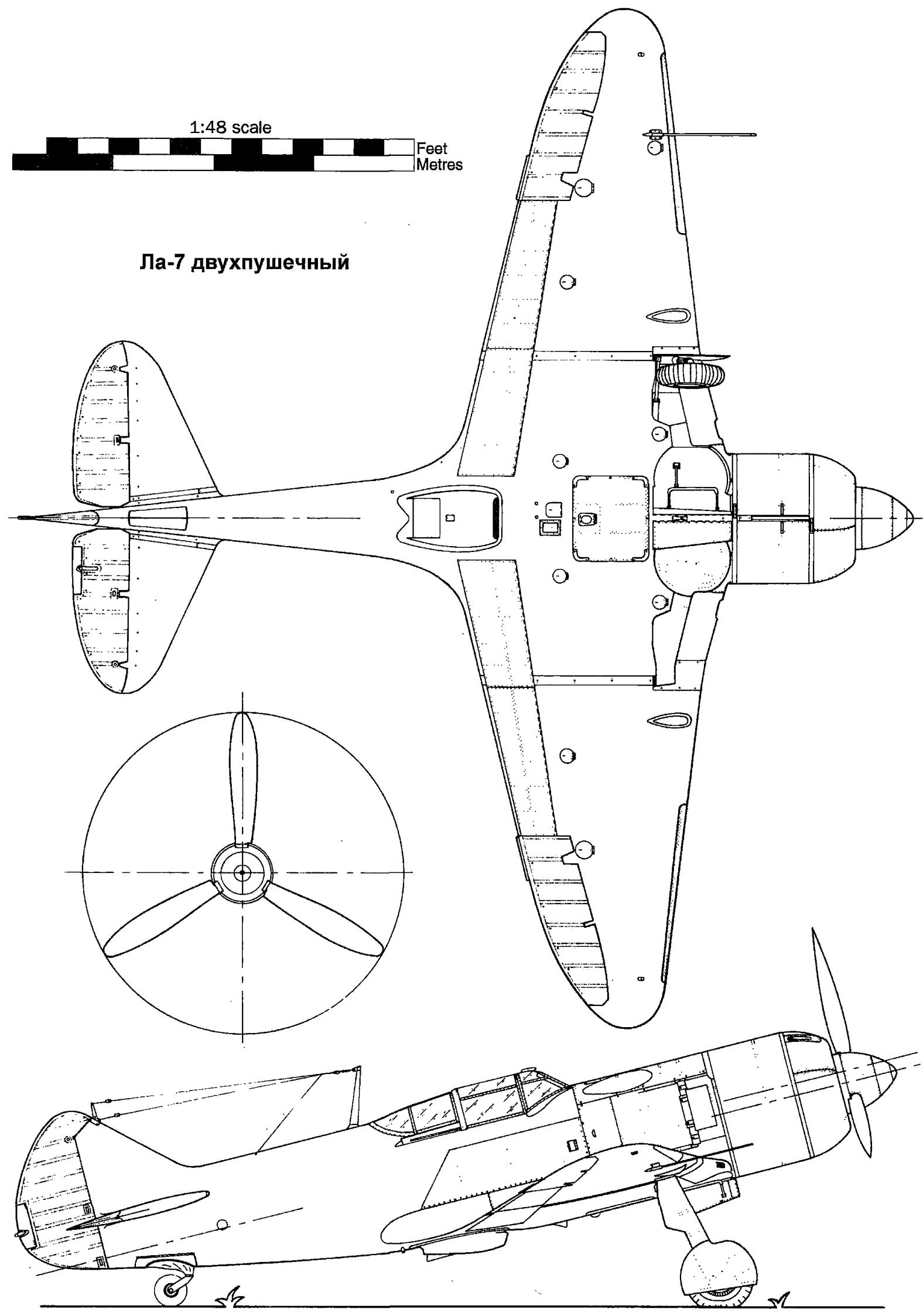
1:48 scale

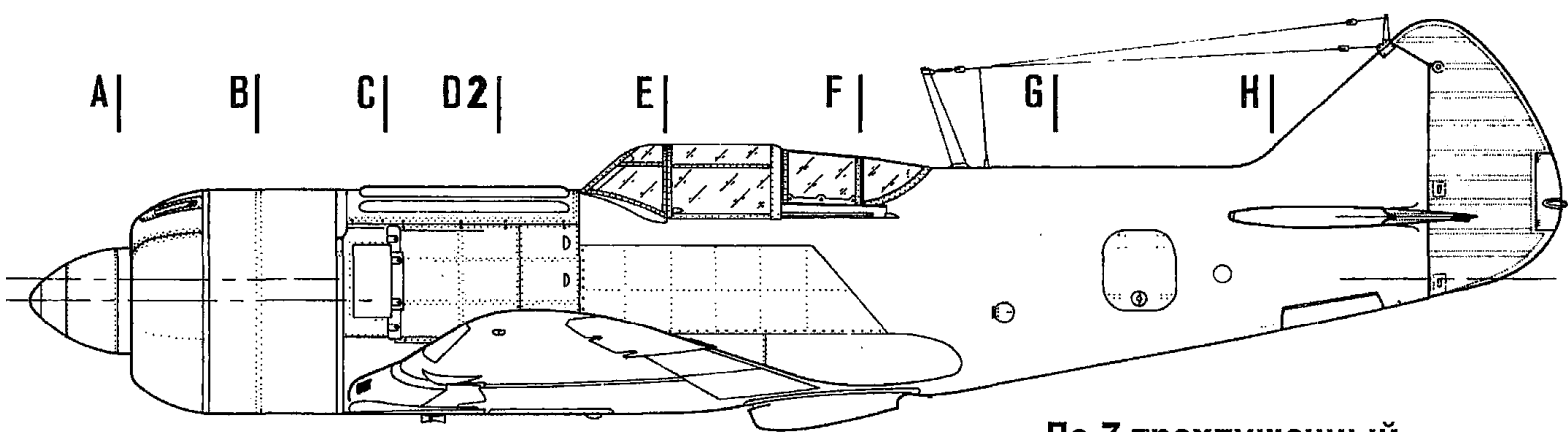


1:48 scale

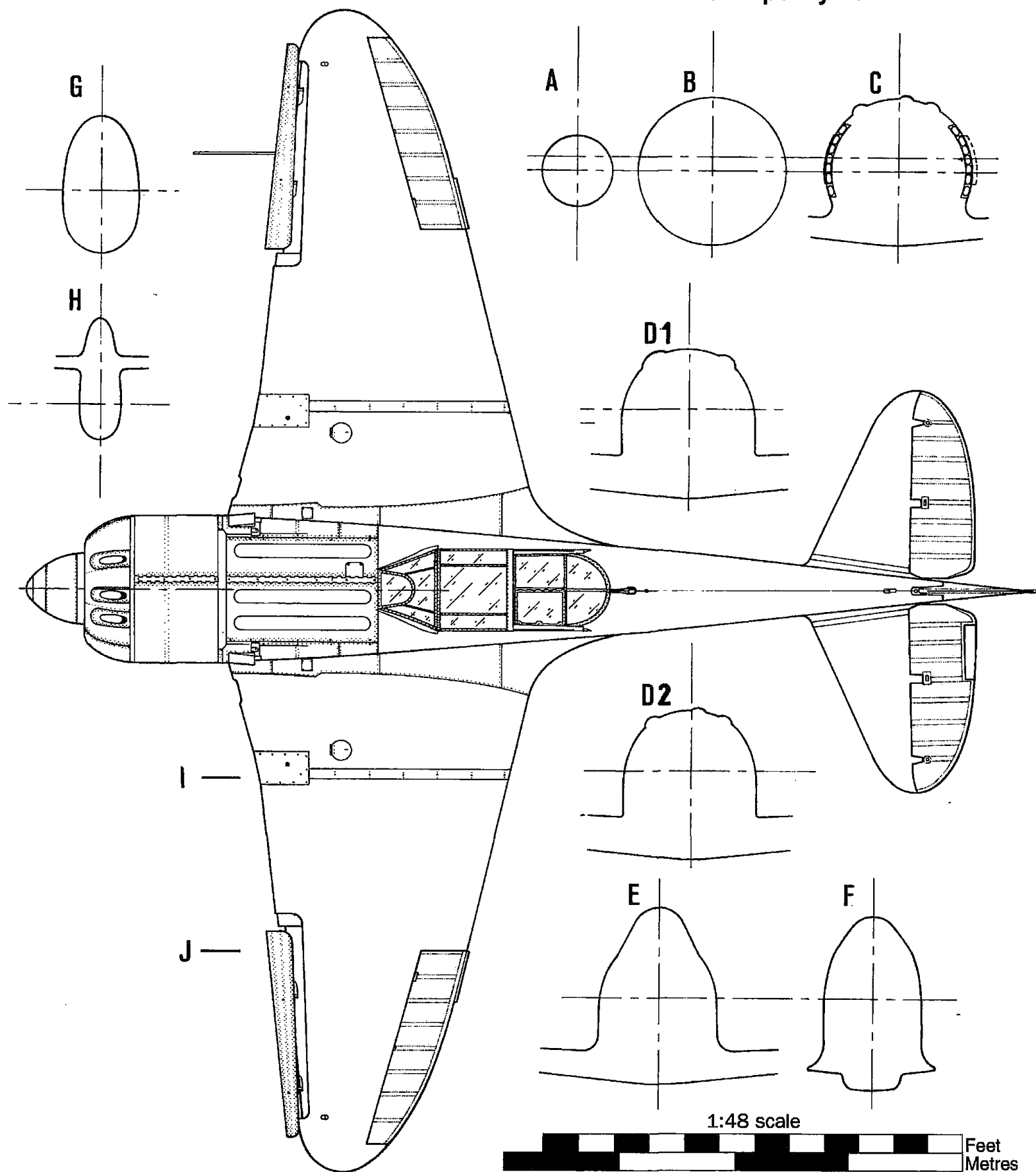
Feet
Metres

Ла-7 двухпушечный





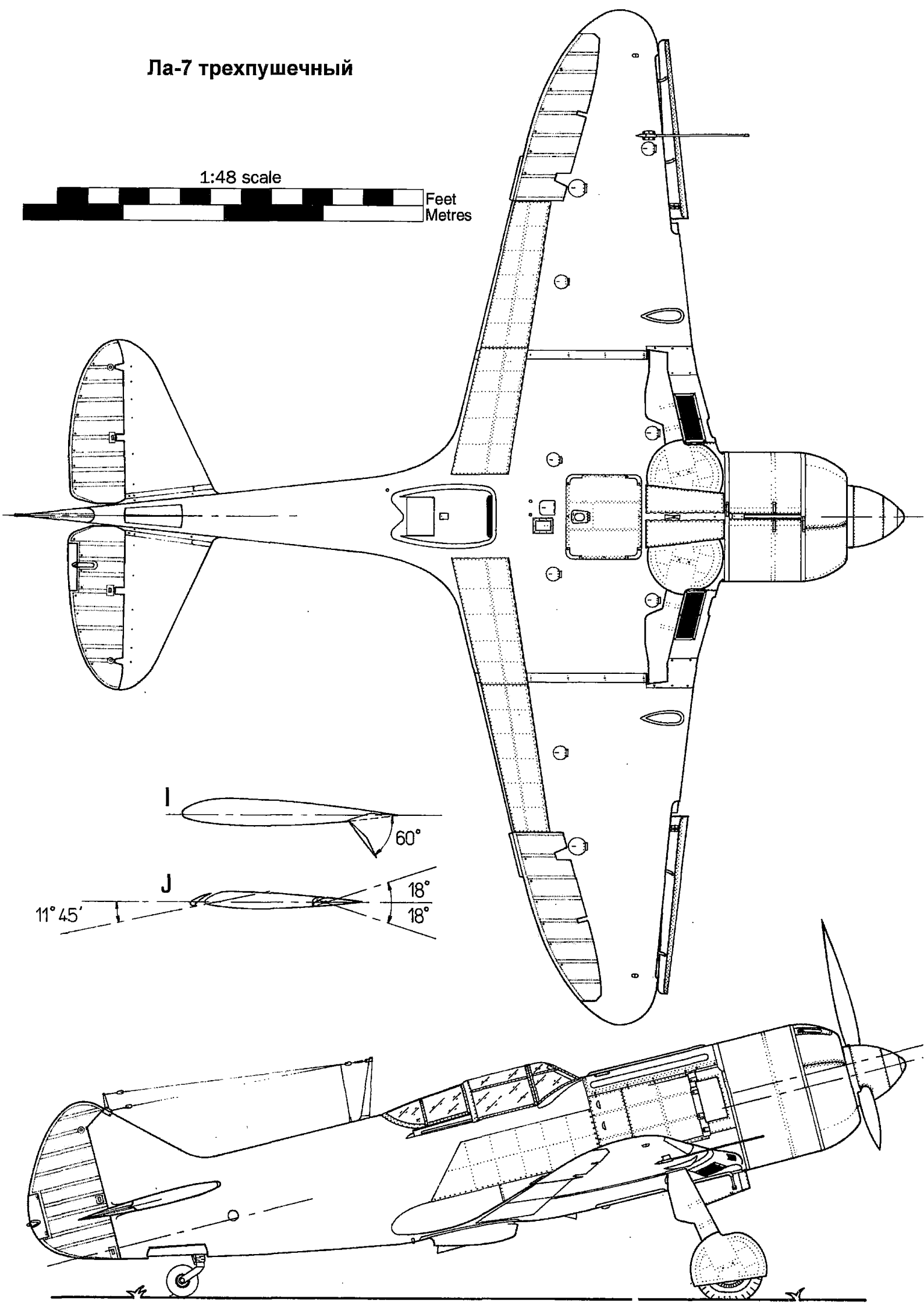
Ла-7 трехпушечный



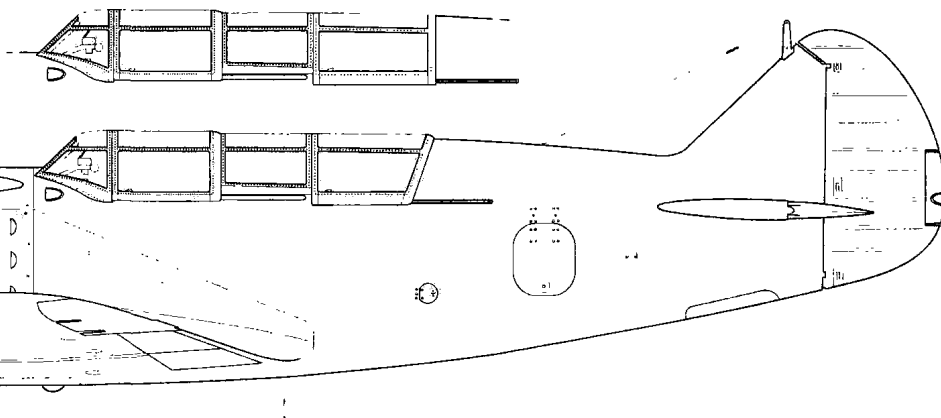
Ла-7 трехпушечный

1:48 scale

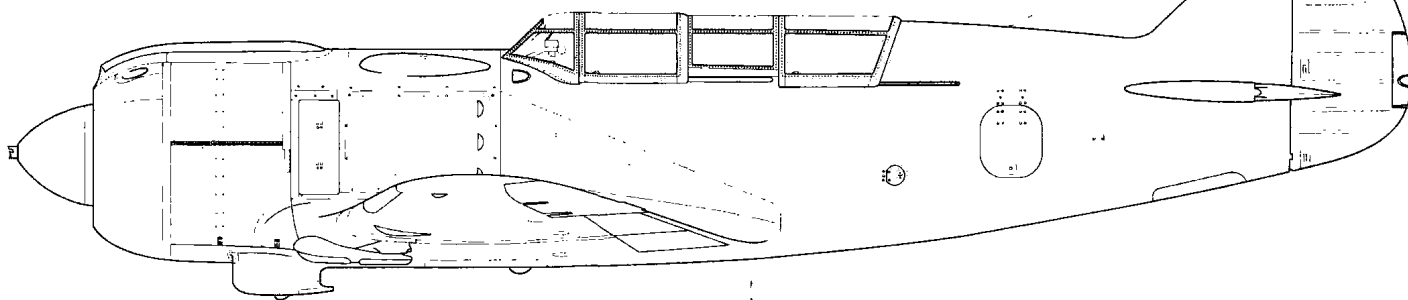
Feet
Metres



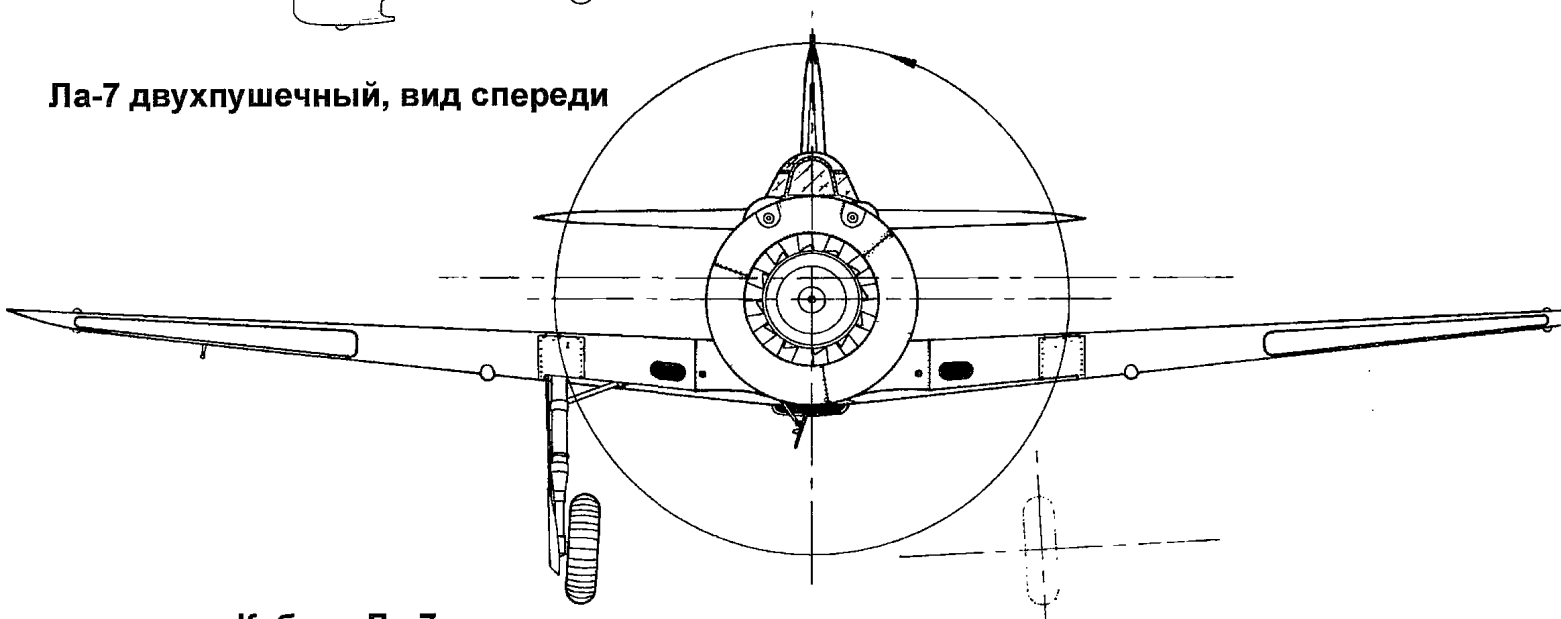
кабина Ла-5 УТИ ранних серий



Ла-5 УТИ поздних серий



Ла-7 двухпушечный, вид спереди



Кабина Ла-7

