

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» ЛЮФТВАФФЕ.....	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 Вf-109В, 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 Вf-109В 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 Вf-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 Вf-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. «Самолет

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

лишь, что вряд ли обстановка постоянно-го страха перед арестами и расстрелами способствовала плодотворной научно-исследовательской, конструкторской деятельности и творчеству!

Ко всему прочему добавилась невероятная административная чехарда, царившая в Советском Союзе, в том числе в авиационной промышленности. До 1936 года вопросами авиации ведал Наркомат тяжелой промышленности, в котором было «самолетное» Главное управление (ГУАП). Затем оно вошло в состав вновь образованного Наркомата оборонной промышленности (НКОП). И, наконец, в январе 1939 года был образован самостоятельный Наркомат авиационной промышленности (НКАП). В свою очередь, отделы комиссариатов и управлений, занимавшихся авиацией, также постоянно реформировывались и перекраивались, а многочисленные конструкторские бюро разгонялись, объединялись, разделялись и переводились с места на место. Получалось, что некоторые конструкторы чуть ли не по 3 раза в год меняли работу, потрудившись то в одном коллективе, то в дру-

гом, причем на разных должностях, занимаясь то гидросамолетами, то бомбардировщиками, то утопическими моделями стратосферных самолетов. А порой и вовсе «административной работой», то есть перекладыванием бумажек и рассылкой писем. Стоит ли говорить, в сколь более комфортных условиях жили и трудились в это самое время германские или британские авиационные специалисты!

В Третьем рейхе практически все самолеты создавались по двум схемам. Либо конструкторы той или иной фирмы в инициативном порядке делали проект, а потом начальство на стадии проектирования, а порой и после постройки опытной серии предлагало (или пыталось «продавить») машину Рейхсминистерству авиации. Либо же, наоборот, само ведомство формировало заказ на определенный тип самолета с конкретными летно-техническими характеристиками, а потом частные и государственные авиастроительные фирмы в соответствии с условиями и в конкурентной борьбе продвигали свои проекты. Конечно же, и в Германии



Трофейный Bf-109B, захваченный в Испании

многое решали личные связи, знакомства, лоббисты, а порой и случайности. Определенное влияние на развитие авиации, разумеется, оказывали «взгляды» технически безграмотного фюрера, но до середины войны он все же редко напрямую вмешивался в конструкторские работы. Схема в целом работала и позволила создать большое количество выдающихся по своим характеристикам боевых самолетов. Хотя технические «осечки», свойственные тоталитарному режиму, все же проявлялись — взять хотя бы историю с тяжелым бомбардировщиком He-177, оказавшимся неудачным и в конечном счете ненужным, провал программы создания «шнелль-бомбера» и т.п.

По схожему принципу (частная инициатива — заказ либо заказ — конкурс) работала военная авиапромышленность в Великобритании, США и других «кап-странах». Правда там ни президент, ни члены правительства, ни какие-либо другие политики и государственные деятели, конечно же, никоим образом не вмешивались в работу конструкторов и соответствующих профильных ведомств.

В СССР же система создания и принятия на вооружение самолетов в какой-то степени напоминала германскую, но при этом имела серьезные отличия от нее. Как таковых авиастроительных компаний и фирм в стране, конечно же, не было, не существовало и постоянных конструкторских бюро, жестко привязанных к тому или иному предприятию. Чаще всего стихийно сформировавшийся коллектив во главе с тем или иным инженером создавал некий проект, а в случае его одобрения начальством конструкторам уже на ходу «подбивали» какой-нибудь свободный завод. Причем это могло быть даже не авиастроительное предприятие, а, скажем, недоделанный завод комбайнов (завод

«Сарокомбайн» в Саратове превратился в авиазавод № 292) или же мебельная фабрика (в Химках построили фабрику под массовый выпуск деревянной мебели для гигантского Дворца Советов, которая в 1939 году превратилась в авиазавод № 301). При этом решающее слово в принятии того или иного самолета на вооружение было не за военными и авиационными специалистами, а, конечно же, за «величайшим из великих», «мудрейшим из мудрых», для описания всех заслуг перед страной которого, как тогда говорили, слишком беден наш язык...

Коллективы же конструкторов в условиях бесконечных реорганизаций, когда КБ разгонялись, арестовывались и перестраивались заново, переезжая с одного завода на другой, формировались не на основе неких научно-производственных школ, а скорее по случайному принципу. Выгнали одного инженера из Н-ского бюро, встретил он на улице знакомого из распавшегося другого Н-ского бюро. Поговорили и решили придумать какой-нибудь новый самолет, а потом пойти с этим проектом в третье, недавно созданное Н-ское бюро. Вдруг получится?

Примерно так и возник в страшном для страны 1938 году молодой конструкторский триумvirат Владимира Горбунова, Семена Лавочкина и Михаила Гудкова.

Горбунов родился в 1903 году в подмосковном селе Спас-Журавна в крестьянской семье, как и его старший брат Сергей. *«Пройдут долги годы. Дети-опорыши вырастут. Многие из них, быть может, будут такими же бедными, какими были их отцы. Многие из них будут тянуть ляжку трудовой, будничной, безпросветно-серой (так в тексте. — Прим. авт.), монотонной жизни: непосильный труд, полуголодные и отдых в пьяном угаре. И так вся жизнь, без просвета, без проблеска...»* — Таким

виделось «темное будущее» детворы, появившейся на свет в бедноте, одному из журналистов газеты «Нижегородский листок» в 1913 году. И такой бедноты в до-революционной России было абсолютное большинство. Если бы не произошли известные события и Петр и Владимир Горбуновы, скорее всего, всю жизнь тащили бы на горбу непосильную ношу тяжелого крестьянского труда, а в лучшем случае — сбежали бы в город и работали (так же полуголодными и нищими) на каком-нибудь заводе... Социальные лифты в Российской империи практически отсутствовали, человек, родившийся в крестьянской семье, был просто обречен на тяжелую, беспросветную жизнь. В то время как, скажем, в конструкторы новой техники могли попасть только отпрыски интеллигентных и дворянских семей. Даже первые русские авиаторы вроде Петра Нестерова были сплошь из элиты либо среды потомственных военных. Представить ситуацию, чтобы крестьянин стал известным летчиком или создателем самолета в том же 1913 году, было просто невозможно.

Впрочем, Горбунов-старший все же выделялся из большинства современников. Поступив, как и его брат, в Зарайское реальное училище, он вскоре стал членом ученической подпольной организации и внес свой хоть и малолетний, но сильный вклад с борьбу с царизмом.

Революция в буквальном и переносном смысле перевернула мир с ног на голову, большинство тех, кто был «всемир», в одночасье стали «никем», и наоборот. В 1921 году Сергей Горбунов стал председателем уездного комитета комсомола, а в 1922-м поступил в Военно-воздушную академию РККА имени Жуковского. Во время учебы он проходил практику на авиазаводе, а после окончания был направлен на авиационный завод № 22 в



Владимир Горбунов

Филях. Поскольку Горбунов обладал техническим складом ума, он выбрал не карьеру летчика, что в те годы было очень модно, а конструктора. Начав службу начальником технического бюро, уже через пару лет Сергей стал главным инженером, затем техническим директором, а в 1931 году — директором завода. Под начальством Горбунова был освоен серийный выпуск цельнометаллических самолетов АНТ-3, АНТ-4, АНТ-5 и АНТ-6. Одним словом, вместо предсказанной журналистом из газеты «безпросветно-серой, монотонной жизни» получилась блестящая карьера выходца из крестьянской семьи! Горбунов был награжден орденами Ле-

нина (за выполнение пятилетнего плана в 2,5 года) и Красной Звезды.

Однако жизнь Сергея Горбунова, старшего, оборвалась трагически. 5 сентября 1933 года во время полета в Севастополь на приемку нового авиазавода самолет Р-6 потерпел катастрофу. Все находившиеся на борту, в том числе известные авиаторы П.И. Баранов, А.З. Гольцман, погибли. Хотя в условиях тогдашней действительности преждевременная героическая кончина порой спасала человека от куда более мучительной и бесславной гибели в ГУЛАГе...

Карьера Горбунова-младшего была не столь блестящей. Более того, ей он был во многом обязан именно славе своего брата. После Гражданской войны Владимир по комсомольской путевке был направлен в Ленинградскую военно-техническую школу Красного воздушного флота. Затем он служил в качестве летчика-инструктора во 2-й военной школе летчиков в Борисоглебске, а в 1931 году окончил Московский авиационный институт. После этого Горбунов работал у конструктора Туполева, где принимал участие в разработке чертежей самолетов ТБ-3, Р-6, СБ. В 1937 году, когда в авиапроме высвободилось множество вакансий, он был назначен начальником отдела Главного управления авиационной промышленности (ГУАП) Наркомата оборонной промышленности.

Михаил Гудков родился в 1904 году в Баку в рабочей семье. И если в царской России такое происхождение почти наверняка гарантировало ту самую «монотонную жизнь», то в России Советской, наоборот, давало путевку в жизнь «светлую». В 1924 году Гудков окончил механический факультет Бакинского политехнического института, получив специальность инженера-механика. После этого молодой человек был призван на службу в Красную

армию, но не в пехоте и кавалерии, а был направлен в Ленинградскую военно-теоретическую школу Красного воздушного флота. Став летчиком, Гудков тем не менее решил продолжить работу по специальности. Какое-то время работал конструктором на авиазаводе № 39, потом на авиазаводе № 1 имени Осоавиахима, где получил должность ведущего инженера и заместителя начальника производства. В 1934 году Михаил окончил самолетный факультет МАИ по специальности «инженер-конструктор». В 1933—1936 годах работал в опытном отделе ЦАГИ начальником конструкторского бюро, потом был переведен на авиазавод № 126 в Комсомольск-на-Амуре на должность заместителя главного инженера и начальника отдела технического контроля (ОТК). Впрочем, советские конструкторы, как уже говорилось, по разным причинам не задерживались долго на одном месте. Уже в 1937 году Гудков возвратился в Москву и стал старшим инженером упомянутого отдела ГУАП, где и познакомился с Горбуновым.

Путь в эту компанию Семена Лавочкина (настоящее имя Шлёма Айзикович Магазинер) оказался еще более витиеватым и тернистым. Он родился в 1900 году в Смоленске в еврейской учительской семье. Жизнь людей данной национальности в Российской империи была полна невзгод, издевательств и унижений. И, уж конечно, она не сулила никаких серьезных перспектив. Прослойка интеллигенции у евреев была еще тоньше, чем у русских, а более-менее сносно жили только люди, отказавшиеся от своей веры и принявшие православие. Правда, Шлеме благодаря профессии своего отца еще и удалось получить образование (окончил городское училище в городе Рославле и курскую гимназию), что в еврейской среде также было скорее исключением

(повсюду путь к знаниям для них преграждали квоты и препоны).

Однако советская власть уничтожила все национальные ограничения, а евреи впервые стали не людьми второго и даже третьего сорта, а полноценными гражданами. Точно неизвестно, когда Шлёма Магазинер стал Семеном Лавочкиным (фактически это перевод его настоящей фамилии на русский язык), но уже в 1918 году он пошел в Красную армию, воевал на Южном фронте, а через два года был направлен в пограничную охрану. После демобилизации Лавочкин решил получить образование, всецело воспользовавшись благами новой власти. В 1927 году он окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э. Баумана и получил диплом инженера-аэромеханика.

После этого Лавочин два года работал на авиазаводе № 22 в Филях, в руководстве которого уже работал Горбунов-старший. Затем он попал уже в довольно необычное КБ французского инженера Пьера Ришара, приглашенного в СССР для разработки гидросамолетов. С участием Семена Лавочкина, заведовавшего секцией прочности, там был разработан «торпедоносец открытого моря» ТОМ-1, который оказался неудачным. После этого провала коллектив распался, а Лавочкин перешел в Бюро новых конструкций, которое возглавлял помощник Ришара — Анри Лавиль. Этой конторе удалось разработать довольно уродливый истребитель ДИ-4, по одному виду которого было ясно, что вряд ли это будущая массовая машина «сталинских соколов». В итоге и данное КБ было распущено.

Но Лавочкин быстро нашел новую работу, на этот раз в Бюро особых конструкций, которое возглавлял еще один явный прожектер В.А. Чижевский. Вообще же в конце 20-х — начале 30-х годов была настоящая



Михаил Гудков

мода на фантастические и «революционные» модели самолетов, которая охватила практически все страны, имевшие авиационную промышленность. Как и их вымышленный современник инженер Гарин, сконструировавший гиперболоид, а потом с его помощью научившийся добывать золото прямо из недр Земли, а попутно без труда уничтоживший тепловым лучом целую эскадру линкоров, многие инженеры полагали, что, если немного пофантазировать с аэродинамикой, схемами фюзеляжа и двигателями, можно создать секретный чудо-самолет, который без труда сокрушит всех противников и побьет все мыслимые и немыслимые рекорды. А затем к рядовому инженеру придут мировая