

Из всех появившихся почти одновременно опытных истребителей самолет Лавочкина, Горбунова и Гудкова выделялся даже внешне. Он был покрыт темно-вишневым лаком и тщательно отполирован, за что получил прозвище — «рояль». Столь специфический вид крылатой машине придавал основной конструктивный материал — так называемая дельта-древесина.

Выбор этого материала был не случайным. Хотя производство алюминия в стране и расширялось, его все же не хватало, а дельта-древесина, пропитанная специальной смолой ВИАМ Б-3, по прочности почти не уступала металлу, кроме того, пропитка увеличивала ее стойкость к огню. Эти обстоятельства и сыграли решающую роль. Изобрел дельта-древесину А. И. Рыжков, главный инженер агрегатного завода, специализировавшегося на выпуске воздушных винтов и лыж для самолетов.

С 14 июля 1940 г. начались государственные испытания И-301. Темно-вишневый самолет передали в руки военных авиаторов, они и определили, что еще нужно сделать, чтобы опытная машина стала полноценным истребителем. Работа велась интенсивно, сроки были напряженными, обстановка в мире тревожной — шла вторая мировая война.

В том же НИИ ВВС, где испытывались советские истребители, изучались проданные нам Германией «мессершмитты», «юнкерсы», «дорнье», «хейнкели» — основные боевые машины люфтваффе.

Истребитель И-301 показал довольно высокую максимальную скорость — 605 км/ч. Но в конструкцию самолета пришлось внести ряд изменений. Одно из них было связано с необходимостью увеличить дальность полета до 1000 км. Дополнительные баки, установленные в крыле, позволили решить эту проблему.

Однако увеличение взлетного веса потребовало усилить шасси машины. И все же И-301 по своим летно-техническим данным превосходил Me-109E. После принятия на вооружение И-301 получил название ЛаГГ-3.

Внедрение ЛаГГ-3 в серию проходило трудно — машина была еще не доведена, поэтому совершенствование ее шло параллельно с серийной постройкой. Пришлось немало потрудиться над улучшением устойчивости и управляемости — появились весовые балансиры рулей, предкрылки.

Едва советские авиастроители начали давать армии новые истребители, как началась война... К этому времени заводы успели построить 322 самолета.

Первые же воздушные бои, в которых наши летчики участвовали на ЛаГГ-3, показали, что у само-

лета есть как положительные, так и отрицательные качества. К первым относили дальность полета, мощное вооружение и главное — высокую живучесть. Известен случай, когда летчику А. Гринчику пришлось вести бой с несколькими истребителями врага. Его «лагг» был поврежден, но и неприятель понес потери — один «мессер» удалось сбить, другой, подбитый, вышел из боя. Но сохранивший численное преимущество враг наседал. На ЛаГГ-3 остановился мотор, разбитый прямым попаданием снаряда. Но самолет продолжал держаться в воздухе. Более того, когда один из фашистских истребителей выскочил перед носом нашего самолета, Гринчик сумел прицелиться, и от его очереди «мессер» взорвался в воздухе.

В руках опытных воздушных бойцов ЛаГГ-3 становился грозным оружием. В 17 воздушных боях одержал 17 побед Герой Советского Союза Г. Григорьев, летчик 178-го истребительного авиаполка ПВО, защищая в 1941 г. небо Москвы. Именно на ЛаГГ-3 открыли свой боевой счет знаменитые советские асы Н. Скоморохов, В. Попков, С. Луганский, В. Зайцев, П. Головачев, ставшие впоследствии дважды Героями Советского Союза.

И все же для летчиков, прошедших ускоренную подготовку, ЛаГГ-3 был сложен в пилотировании. Оставляла желать лучшего устойчивость. Немало нареканий вызвало уменьшение скорости на серийных машинах. Ее «съедали» и пусковые устройства реактивных снарядов, и бомбодержатели, установленные под крылом.

Хвостовое колесо, убиравшееся на опытных самолетах, на серийных находилось в потоке, тоже увеличивая лобовое сопротивление.

В 1942 г. по рекомендации ЦАГИ были предприняты меры по улучшению всего комплекса летно-технических данных истребителя ЛаГГ-3. В результате с начала 1943 г. серийные машины стали примерно равноценны истребителю Як-1, считавшемуся в то время одним из лучших. Производство ЛаГГ-3 продолжалось до 1944 г. За это время авиастроители дали фронту 6528 истребителей.

Сравнивая ЛаГГ-3 с другими машинами этого класса, напомним, что одной из главных задач истребителя являлась борьба с бомбардировщиками неприятеля. В этом отношении наиважнейшей характеристикой было вооружение самолета.

ЛаГГ-3 выпускался с различными вариантами вооружения (см. схему развития самолета, стр. 24). В начале 1942 г. в 42-м истребительном авиаполку появились «лагги» с 37-мм пушкой Б. Г. Шпитального. Это мощное орудие устанавливалось там же, где и пушка ШВАК, ее ствол проходил через полый вал воздушного винта.