

Цена Великой Победы

ОСИНОВЫЙ КОЛ В ФАШИЗМ ВБИЛА... БЕРЕЗА

На стороне СССР в Великой Отечественной войне сражалось все прогрессивное человечество. Но чтобы вместе с нами воевали все российские леса во главе с национальным деревом березой? А тем не менее это так!

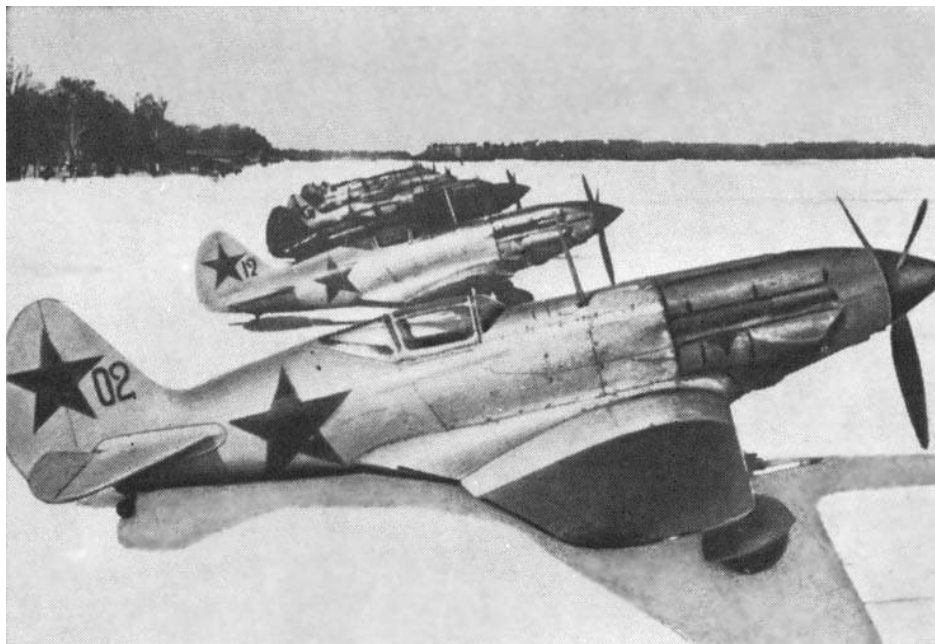
«Русфанера»

- Еще во время гражданской войны в Испании, - рассказывает Алексей Солдаткин, старший научный сотрудник Центрального музея Военно-воздушных сил, - советские пилоты столкнулись с новейшим немецким истребителем «Мессершмитт-109Е», скорость которого на 100 километров в час превосходила показатели наших тогдашних самолетов. Противопоставить ему на тот момент было нечего, и в Стране Советов закипела работа. Перед войной 40% военного бюджета шло на авиацию.

За неполные два года было создано нескольких новых конструкторских бюро, прошел конкурс на создание лучшего истребителя и было даже построено порядка 2 тыс. новых машин. Это были Як-1 Александра Яковлева, МиГ-3 Артема Микояна и Михаила Гуревича, а также ЛаГГ-3 (Семен Лавочкин, Михаил Гудков, Владимир Горбунов). Из них только высотный МиГ был сделан по преимуществу из дюралюминия, остальные – из дельта-древесины (дерево, пропитанное особыми смолами). Если у «Яка» еще была сварная металлическая рама, то самолет Лавочкина был из древесины от носа до хвоста – именно такое задание поставило перед КБ руководство страны.

Как ни странно, решение создавать современный истребитель на технологической базе предыдущей мировой войны оказалось верным! Когда в 1941 году в результате немецкого наступления СССР потерял алюминиевые заводы на Украине, только налаженный выпуск фанерных истребителей позволил сохранить боеспособность советских ВВС. Поскольку древесина изготавливалась в основном из березового шпона, можно сказать, что это русское национальное дерево внесло в победу в Великой Отечественной войне свой вклад.

Самолет-легенда



Не только наша страна, оказавшись в условиях дефицита современных материалов, вернулась к старому доброму дереву. Так же поступили англичане, создавшие легкий бомбардировщик «Москито», который летал быстрее иных истребителей. В СССР «деревянная эпопея» продолжалась почти до конца войны. Только в 1944 году на Ла-7 (потомок ЛаГГа) основные силовые элементы крыла стали металлическими. Фюзеляж же так и остался деревянным. У нас в музее стоит Ла-7 трижды Героя Советского Союза Ивана Кожедуба, который за войну сбил 62 самолета, а конкретно на этой машине – 17, в том числе один реактивный «Мессершмитт-262». «Русфанера» не подвела!

Кстати, упомянутый цельнометаллический МиГ-3 массовым не стал – выпуск прекратили в 1942 году. Отчасти из-за того, что выпуск двигателей понадобился для более нужного фронту самолета, легендарного «летающего танка» Ил-2. На начало войны этих штурмовиков в ВВС было лишь 18. Но за годы войны Ил-2 и его «потомок» Ил-10 были выпущены в количестве 41 тыс. экземпляров. Это при том, что всего боевых самолетов за тот период было построено 136 тыс.! Правда, и потери у штурмовиков были самыми большими среди ВВС. Особенно среди стрелков-радистов, которые сидели

там, где брони не было. Некоторые пилоты за войну хоронили по 5 напарников, а новые стрелки начинали службу с того, что отмывали кабину от крови предшественника. И так – до самого Берлина...

Олег БОРИСОВ