



Е. А. Шитиков.
1945 г., Тихоокеанский флот

ные меры: торпеды перебрасывали с Тихоокеанского флота и заготовили решетки для использования 45-см торпед из 53-см торпедных аппаратов. В результате торпед хватило для обеспечения боевых действий на всех театрах войны.

С начала 1945 г. промышленный выпуск торпед увеличился и превысил их расход. Второй кризис в торпедной промышленности был успешно преодолен.

На заключительном этапе войны и в восстановительный период торпедные предприятия возглавляли: Н. И. Белоглазов (завод № 175), В. П. Румянцев (№ 181), И. И. Зорин (№ 182), И. А. Таланов (№ 215), И. Д. Яблочкин (№ 231), Л. И. Размеров (№ 238).

Помимо количественных показателей важна оценка войной качества отечественного морского

оружия.

О том, что надежности торпед добиться не так-то просто, говорит опыт вступления во Вторую мировую войну Германии и США. Немецкий вице-адмирал Ф. Руге приводит следующие данные: за апрель—май 1940 г. торпеды не срабатывали при стрельбе по одному линкору (ранее было еще два случая), семи крейсерам и большому числу эсминцев и транспортов (см. [10, с. 111]). Схожая ситуация была и в американском флоте. В книге Т. Роско приведен такой случай: подводная лодка выпустила по стоящему танкеру 10 торпед с малой дистанции под углом встречи 90°, и было зафиксировано восемь попаданий без взрыва (см. [11, с. 198]). Причиной отказов торпед в немецком и американском флотах являлась ненадежность контактных и неконтактных взрывателей, а также нестабильность хода по глубине.

В Военно-Морском Флоте СССР случаев отказа торпед у цели зафиксировано не было [12, с. 21]. Однако существовали другие сложности. Так, из-за проведения перед войной боевой подготовки личного состава в простых условиях в первые месяцы войны наблюдалась осторожность в боевом применении этого оружия, что подтверждается малым расходом торпед. Позже, когда на флоты стала поступать новая техника — неконтактные взрыватели торпед, электроторпеды, скоростные торпеды, — то существовало недоверие к ней. Например, флоты использовали всего 28 торпед 53-39 и 16 торпед ЭТ-80 (см. [8, л. 9]). Этот факт скорее относится к разряду психологических, чем технических: командиры подводных лодок охотнее искали новые приемы боевого использования проверенного оружия, чем принимали на борт корабля малоизвестные им боеприпасы. Проявляя осторожность к новому, Северный флот дополнительно провел контрольные стрельбы практическими (холостыми) торпедами по эсминцу и транспорту, чтобы убедиться в надежности неконтактного взрывателя и в случае стрельбы по размагниченным судам.

Важно, что у командиров советских подводных лодок и других кораблей всегда была уверенность в безотказности своего оружия.

За повышение тактико-технических свойств корабельных и авиационных торпед, а также за создание бесследной торпеды ЭТ-80 работникам промышленности и инженерам флота были присуждены три Сталинские премии (см. [13, л. 1]).

В войну был создан Научно-исследовательский институт морского оружия в составе Наркомата судостроительной промышленности. По первому постановлению Государственного комитета обороны от 15 сентября 1943 г. он должен был размещаться в Москве (см. [14]). Не найдя подходящей площади и производст-

венной базы в столице, его организовали в феврале 1944 г. в Ленинграде (НИИ-400). Наряду с проектно-исследовательскими работами НИИ-400 обслуживал и серийное производство.

Улучшению корабельных систем вооружения способствовала организация в Наркомсудпроме нового специализированного Главка по торпедным аппаратам (постановление СНК СССР от 24 августа 1944 г.) (см. [15]), объединившего семь заводов.

Торпедная промышленность СССР, преодолев в войну многие трудности, успешно справилась с обеспечением основных ударных сил флота — подводных лодок, торпедосносной авиации и торпедных катеров — надежным оружием.

Список литературы

1. Оружие Победы. М., 1987.
2. Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ). Ф. 9400. Оп. 1. Ед. хр. 8.
3. Отделение Центрального военно-морского архива (далее - Отделение ЦВМА). Ф. 236. Д. 9947.
4. РГАЭ. Ф. 9400. Оп. 1. Ед. хр. 18.
5. РГАЭ. Ф. 9400. Оп. 1. Ед. хр. 9.
6. РГАЭ. Ф. 8899. Оп. 1. Ед. хр. 8.
7. РГАЭ. Ф. 8899. Оп. 1. Ед. хр. 73.
8. Отделение ЦВМА. Ф. 236. Оп. 1. Д. 18595.
9. Отделение ЦВМА. Ф. 236. Оп. 1. Д. 18594.
10. Руге Ф. Война на море 1939—1945. М., 1957.
11. Роско Т. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне. М., 1951.
12. Коришонов Ю. Л., Строков А. А. Торпеды ВМФ СССР. СПб., 1994.
13. РГАЭ. Ф. 180. Оп. 2. Ед. хр. 45.
14. РГАЭ. Ф. 9400. Оп. 1. Ед. хр. 821.
15. РГАЭ. Ф. 837. Оп. 1. Т. 1.

В. В. БАЛАБИН

КАК СОЗДАВАЛИСЬ И ВОЕВАЛИ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА «С»



1944 г., курсант ВВМИУ

Владимир Васильевич Балабин (род. 1925) — кандидат технических наук. В период Великой Отечественной войны был курсантом Высшего военно-морского инженерного училища им. Дзержинского в Ленинграде. В составе отряда курсантов выполнял отдельные задания на Карельском перешейке. Участвовал в параде Победы на Красной площади. Награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941—1945». После окончания Училища в 1949 г. был инженером-механиком подводных лодок Тихоокеанского флота. Закончил службу в ВМФ начальником отдела спецэнергетики Главного управления кораблестроения в звании капитана 1-го ранга.

С 1966 г. занимается исследованиями в области истории энергетики и подводного судостроения. С 1985 г. работает старшим научным сотрудником проблемной группы истории кораблестроения ИИЕТ РАН. Область научных интересов — подводное кораблестроение и корабельная энергетика.

В начале 30-х гг. советским кораблестроителям было поручено создать очень нужную флоту среднюю (водоизмещением 600—800 т) подводную лодку улучшенного типа «с относительно мощным вооружением, большой скоростью и до-

статочными районами плавания и автономностью» [1, л. 51], способную действовать в открытом море на значительном удалении от своих баз.

К участию в проектировании новой лодки решено было привлечь одну из зарубежных судостроительных фирм. Советских конструкторов среди прочих заинтересовала фирма «Дешимаг», по проекту которой в Испании строилась тогда быстроходная торпедная подводная лодка Е-1 («Этчиварьетта») водоизмещением 755 т (см. [2]). Формально эта частная фирма считалась голландской, на самом же деле объединяла почти всех уцелевших после первой мировой войны германских конструкторов-подводников и охотно принимала заказы на проектирование подводных лодок от любых государств.

В ноябре 1932 г. на «Дешимаг» выезжала группа советских специалистов с секретным заданием: «Тщательно обследовать конструкторские и производственные возможности фирмы..., выяснить условия приобретения проектов ... быстроходных лодок..., а также технической помощи фирмы в реализации проектов на заводах СССР» [3, л. 9]. Условия оказались вполне подходящими, и в апреле 1933 г. в Гааге был заключен лицензионный договор о разработке проекта средней подводной лодки по техническому заданию заказчика применительно к технологии и оборудованию отечественных заводов (см. [2]).

В качестве лодки-прототипа выбрали «Этчиварьетту», в связи с чем возникла необходимость выяснить, насколько ее проектные характеристики соответствуют фактически достигнутому. С этой целью в июле 1933 г. для участия в испытаниях подводной лодки Е-1 в Испанию направились инженеры флота С. Г. Турков (руководитель), В. Н. Перегудов и В. Ф. Критский. Испытания прошли вполне успешно, и в августе договор с фирмой «Дешимаг» вступил в силу [2, л. 3].

Эскизный проект был готов в сентябре 1933 г., а в ноябре в Ленинград начали поступать материалы технического проекта новой лодки, условно названной Е-2. При их рассмотрении выяснилось, что по ряду позиций имеются серьезные отступления от требований технического задания. Например, расчетное водоизмещение лодки почти на 70 т превышало заданное; не был учтен вес 2-х из 6-ти запасных торпед; дальность плавания экономическим подводным ходом 3 узла уменьшилась с 135 до 104 миль, а на полном ходу — с 9 до 8,45 миль и т. д. (см. [4]). Проектную документацию пришлось немедленно возвратить фирме «Дешимаг» для приведения в соответствие с требованиями технического задания и условиями договора. Советская сторона имела все основания предъявить проектировщикам штрафные санкции. Но Комитет Обороны при Совнаркоме предложил наркомату тяжелой промышленности «продолжить выполнение договора на техпомощь по постройке подлодки типа „Е-1“ с фирмой „Дешимаг“, уплатив очередной денежный взнос по договору в размере 20 тыс. долларов» [5, л. 2]. Уже в марте 1934 г. первая партия чертежей переработанного общего проекта поступила в Ленинград.

Согласно проекту, подводная лодка Е-2 имела надводное водоизмещение 828,7 т и подводное — 1068,7 т, могла погружаться на глубину до 100 м (рабочая глубина — 80 м), причем расчетное время срочного погружения не превышало 50 сек. Вооружение лодки состояло из 4-х носовых и 2-х кормовых торпедных аппаратов с 6-ю запасными торпедами и 2-х пушек калибра 100 и 45 мм. Надводный ход обеспечивался двумя дизелями мощностью по 2000 л. с., подводный — двумя 550-сильными электродвигателями, работавшими, как и дизели, на два гребных винта (см. [2]).

В конструктивно-техническом отношении Е-2 существенно отличалась от ранее построенных у нас подводных лодок. Она была первой в отечественном подводном судостроении лодкой, имевшей технологически более выгодную смешанную конструкцию, т. е. прочный корпус — клепаный, а легкий — сварной. Для обеспечения хорошей живучести и непотопляемости на ней впервые предполагалось установить водонепроницаемые переборки сферической формы, выдержи-

вавшие со стороны вогнутости давление до 10 атм. Обращали на себя внимание также необычная конструкция кормового обтекателя, оптическая система передачи показаний магнитного компаса с ходового мостика в центральный пост, бесшумная гидравлическая система управления клапанами вентиляции и кингстонами и ряд других технических новинок, способствовавших повышению боевых и эксплуатационных качеств новой лодки.

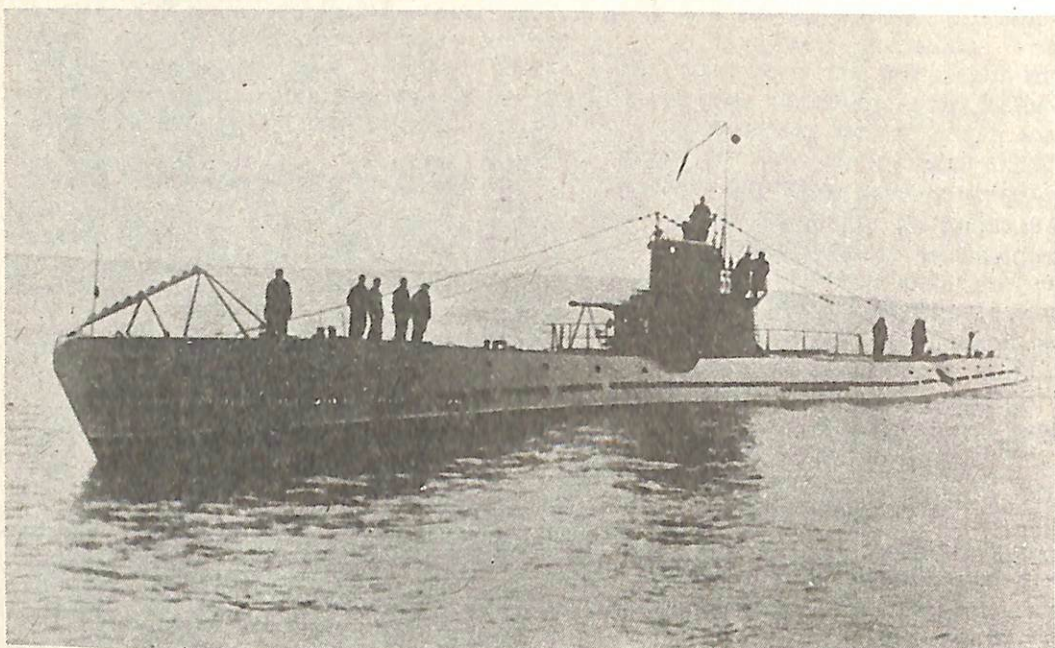
Правительство торопило судостроителей с запуском подводных лодок типа «Е-2» в серийное производство. В связи с этим 25 декабря 1934 г., не дожидаясь утверждения технического проекта, на Балтийском заводе в Ленинграде состоялась закладка головной лодки, получившей наименование Н-1. Спустя неделю там же заложили вторую (Н-2) и 25 апреля 1935 г. — третью (Н-3) однотипную подводную лодку, завершившую короткую IX серию (см. [6]).

Из-за перебоев в поставках комплектующего оборудования, особенно импортного, постройка подводных лодок затянулась, и приемосдаточные испытания первых двух из них — Н-1 и Н-2 удалось закончить лишь в сентябре 1936 г., а Н-3 — летом 1938 г. Испытания показали, что новые подводные лодки обладают хорошей мореходностью и маневренностью, могут плавать в любую погоду, погружаться и всплывать на ходу в штормовых условиях, уверенно держат заданную глубину. Вместе с тем, как указывалось в одном из приемных актов, не были «выдержаны следующие элементы: 1) вместо наибольшей скорости надводного хода 20 узлов в течение 4-х часов, достигнуто 19,45 уз в течение 1 часа и 19,4 уз длительно; 2) район плавания экономическим надводным ходом при усиленном запасе топлива ниже заданного на 1,6%; 3) время погружения без хода вместо 50 сек получено 1 мин 08 сек» [7, л. 7]. Через несколько дней после окончания испытаний новые лодки были переданы флоту и вошли в состав подводных сил Балтики. Выявленные недостатки завод-строитель устранил позже. С 20 сентября 1937 г. их стали называть лодками типа «С» (С-1, С-2 и С-3), а в обиходе «эсками».

Создание подводных лодок IX серии явилось заметным событием в развитии отечественного подводного кораблестроения. По основным тактико-техническим характеристикам они превосходили иностранные субмарины своего подкласса, не имея себе равных в скорости надводного хода. «Подводные лодки типа „Н“ представляют крупный шаг вперед по сравнению с подлодками нашей конструкции в отношении основных тактических качеств ... и в дальнейшем строительство подлодок нам следует базировать на полученном опыте» [2, л. 69], — докладывали Сталину в октябре 1936 г. начальник ВМФ В. М. Орлов и начальник Главморпрома Р. А. Муклевич. Говоря о значении технической помощи фирмы «Дешимаг», начальник отдела кораблестроения ВМФ Б. Е. Алякрицкий отмечал, что «особо ценным является обладание культурой в проектировании отдельных механизмов и устройств лодки, которой оказался весьма богат опыт немцев» [8, л. 204].

Безусловно, у немецких специалистов было чему поучиться. Но это отнюдь не умаляло высокого профессионального мастерства советских судостроителей, успешно воплотивших сложные инженерные замыслы и решения в конкретных подводных лодках. Наиболее весомый вклад в разработку проекта и организацию постройки первых подводных лодок типа «С» IX серии внесли инженеры флота С. Г. Турков, В. Н. Перегудов и В. Ф. Критский, специально направленные для этого в судостроительную промышленность по настоянию наркома тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе.

Наиболее опытный среди них, С. Г. Турков, возглавил группу рабочего проектирования и одновременно руководил подготовкой заводского производства к строительству подводных лодок новой серии. К сожалению, в 1937 г. он был необоснованно репрессирован и вскоре умер от туберкулеза. Будущий главный конструктор первого атомного подводного атомохода «Ленинский комсомол» В. Н. Перегудов являлся ответственным за разработку корпусной части проекта



Подводная лодка С-35 IX-бис серии

подводной лодки Е-2. Предложенные им оригинальные инженерные решения позволили улучшить надежность корпуса и корпусных конструкций «эсок». Инженер-механик флота подводник В. Ф. Критский, впоследствии контр-адмирал, начальник кафедры и одного из факультетов Военно-морской академии, был не только ведущим проектировщиком, но и главным строителем первых подводных лодок типа «С».

В 1935 г. советские конструкторы разработали модернизированный вариант подводной лодки серии IX-бис с более легкими и экономичными дизелями марки 1Д Коломенского завода, удобным для командира и вахты ходовым мостиком закрытого типа, а также новейшими механизмами и аппаратурой отечественного изготовления взамен иностранных. За счет усиленного запаса топлива автономность лодки увеличивалась с 30 до 45 суток. Проект был одобрен, и 28 декабря 1935 г. состоялась закладка головной подводной лодки С-4 новой серии водоизмещением 837 т (см. [8]).

Продолжая совершенствовать конструкцию «эсок», ленинградский завод «Судомех» выступил инициатором создания цельносварных лодок, первую из которых (С-21) заложили в конце 1939 г. по рабочим чертежам, подготовленным под руководством главного конструктора завода Ю. Г. Деревянко. Следует отметить, что в тот период иностранные судостроительные фирмы подобных подводных лодок еще не строили.

Серийное строительство хорошо себя зарекомендовавших «эсок» продолжалось до 1948 г., когда на смену им пришли более современные подводные лодки проекта 613. В общей сложности судостроительная промышленность передала ВМФ СССР 41 подводную лодку IX-бис серии, из них 14 — до начала Великой Отечественной войны (см. [6]).

Первой из лодок типа «С» боевое крещение приняла С-1 (командир — капитан-лейтенант А. В. Трипольский) во время советско-финляндской войны. Зимой 1939 г. огнем своего 100-мм орудия она потопила финский транспорт «Большайм» грузоподъемностью 3324 брт*. В Великую Отечественную войну боевой

* Брутто-регистрационная тонна, единица измерения полной вместимости судна, равная 2,88 м³.



В. В. Балабин (справа) на палубе подводной лодки «Щука». 1950 г., Тихоокеанский флот

счет «эсок» на Балтике открыла лодка С-11 (командир — капитан-лейтенант А. М. Середа), отправив на дно в районе Паланги военный транспорт с немецко-фашистскими войсками. При возвращении из похода С-11 подорвалась на донной неконтактной мине и затонула на восьмиметровой глубине. Спасти удалось лишь трем краснофлотцам из кормового отсека. Не растерявшись, они сумели в полной темноте выстрелить одну из торпед и через освободившуюся трубу торпедного аппарата выйти на поверхность, где их подобрал встречавший лодку катер (см. [9]).

Успешно действовала на вражеских коммуникациях Балтики подводная лодка С-7 под командованием капитана 3 ранга С. П. Лисина. Первый успех пришел летом 1942 г. 9 июля С. П. Лисин обнаружил в перископ одиночный транспорт противника и решил атаковать его. Однако в момент выстрела торпеда застряла в аппарате, и атака из-под воды сорвалась. Для того чтобы не упустить врага, лодка немедленно всплыла, дала полный ход и пустилась в погоню. На этот раз торпеда устремилась точно к цели, и транспорт затонул. В том же походе, длившемся 38 суток, С-7 уничтожила еще 4 вражеских транспорта с военными грузами. Наряду с мастерством командира и экипажа, большую роль в достигнутых успехах сыграли быстроходность и хорошая маневренность «эски».

17 октября 1942 г. С-7 снова вышла в боевой поход, но спустя 4 дня связь с ней прервалась, и в январе 1943 г. лодку, как погибшую, исключили из состава флота. Как выяснилось впоследствии, С-7 была торпедирована финской подводной лодкой «Весихийски» темной ночью 21 октября 1942 г. во время зарядки аккумуляторов. Выброшенных взрывом с мостика за борт С. П. Лисина и еще троих подводников финны подняли из ледяной воды и затем переправили в лагерь для военнопленных. Между тем 23 октября 1942 г. С. П. Лисину было присвоено звание Героя Советского Союза... Лишь осенью 1944 г. советские подводники были освобождены из плена. Позже С. П. Лисину вручили золотую медаль Героя, и он еще многие годы продолжал службу в ВМФ (см. [10]).

Суровым испытаниям подверглась подводная лодка С-12, которая под командованием капитана 3 ранга В. А. Тураева 19 сентября 1942 г. впервые вышла из Кронштадта в боевой поход. При форсировании Финского залива на лодку было сброшено несколько десятков глубинных бомб с самолета и сторожевого корабля противника. От близких разрывов вышли из строя некоторые механизмы, в носовой группе аккумуляторов начался пожар. Подводники сумели ликвидировать боевые повреждения, и С-12 продолжила свой путь в заданный район. Преодолевая минные заграждения, лодка дважды попадала в противолодоч-

ные сети, и дважды ей удалось выползти из смертельной ловушки благодаря смелости и изобретательности командира и четким действиям команды. Прорвавшись в Балтийское море, С-12 потопила торпедами 3 немецких транспорта общим тоннажем 13210 брт. Когда 11 ноября, держа глубину 60 м, лодка возвращалась на базу, она подорвалась на mine, с размаху ударившись о грунт на 80-метровой глубине. Через перекошенные взрывом люки и расшатанные заклепки в отсеки начала поступать вода. К счастью, стальной корпус не разрушился, и это спасло лодку от верной гибели. Течь быстро ликвидировали, и «усталая» С-12 15 ноября с победой вернулась в Кронштадт, пробыв в море почти два месяца. Тринадцать прогибов обнаружили подводники на 20-миллиметровых листах обшивки прочного корпуса (см. [11]).

Активно действовали черноморские «эски». Семь раз прорывалась в осажденный Севастополь С-32 (командир — капитан 3 ранга С. К. Павленко), которая доставила его защитникам свыше 500 т различных грузов и вывезла на Большую землю 140 раненых. Семнадцать боевых походов совершила С-33 под командованием капитана 3 ранга Б. А. Алексеева, уничтожив несколько кораблей и судов противника, в том числе самый крупный на Черном море румынский транспорт «Сучева» грузоместимостью 6876 брт (см. [6]).

Среди подводных лодок типа «С» Северного флота выделялись С-55 (командир — капитан 3 ранга Л. М. Сушкин) и С-56 (командир — капитан-лейтенант Г. И. Щедрин, впоследствии Герой Советского Союза, вице-адмирал).

Обе лодки прибыли в Заполярье в марте 1943 г. с Тихоокеанского флота, оставив за кормой около 17 тыс. миль трудного пути. Первой вышла на боевое задание С-55, которая 29 марта дала залп четырьмя торпедами сразу по двум вражеским транспортам. В результате один из них затонул, а второй получил серьезные повреждения. Ровно через месяц, применив тот же самый тактический прием, С-55 «дуплетом» отправила на дно еще один транспорт противника и повредила другой. После этой атаки гитлеровцы более 3 часов преследовали лодку Л. М. Сушкина, обрушив на нее до сотни глубинных бомб, но безрезультатно (см. [10]). С-56 уничтожила 9 транспортов и боевых кораблей противника. Нередко подводники попадали, казалось, в безвыходные положения, но, как вспоминал Г. И. Щедрин, «от всего нас защитила лодка, любовно сделанная руками рабочих, рассчитанная инженерами и проектировщиками» [12, с. 240].

«Эски» действительно оказались очень надежными и живучими. Пожалуй, об этом лучше всего свидетельствует военная судьба североморской подводной лодки С-101. В течение войны противником, а также своими и союзными кораблями и самолетами по ошибке (и такое случалось!) на нее было сброшено в общей сложности около 1200 бомб. Но С-101 выстояла, продолжала воевать, «совершив 12 боевых походов, в которых повредила 4 и уничтожила 9 вражеских кораблей и судов, за что 24 мая 1945 г. была награждена орденом Красного Знамени» [9, с. 303].

Самой знаменитой в войну среди подводных лодок типа «С» была балтийская С-13, занявшая первое место в ВМФ СССР по суммарному тоннажу потопленных кораблей и судов противника (47011 брт). Именно С-13 под командованием капитана 3 ранга А. И. Маринеско на исходе 30 января 1945 г. севернее Данцигской бухты потопила крупный фашистский лайнер «Вильгельм Густлов» грузоместимостью 25484 брт. Вместе с ним отправились на дно до 7000 гитлеровцев, в том числе 3700 подводников. Потеря оказалась столь чувствительной, что в Германии по этому случаю был объявлен трехдневный траур (см. [13]). «Даже если бы больше ничего не совершили „эски“, — писала 26 июля 1986 г. газета „Ленинградская правда“, — одной этой атаки („атаки века“) хватило бы, чтобы они вошли в историю» (см. [14]). С таким определением согласны и англичане.

Долгие годы имя выдающегося мастера подводного удара А. И. Маринеско незаслуженно оставалось в тени. Лишь в мае 1990 г. ему наконец-то посмертно присвоили звание Героя Советского Союза.

Всего за годы Великой Отечественной войны советские подводные лодки типа «С» уничтожили 52 транспорта и 14 боевых кораблей противника. Но эти победы доставались дорогой ценой. Например, из 13 действовавших на Балтике подводных лодок типа «С» ко Дню Победы 9 мая 1945 г. в строю осталась только легендарная С-13.

В память о советских кораблестроителях-подводниках и ратных делах славных «эсок» 9 мая 1975 г. на Корабельной набережной во Владивостоке была установлена Краснознаменная гвардейская подводная лодка «С-56».

Список литературы

1. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (далее — РГА ВМФ). Ф. р-441. Оп. 4. Д. 220.
2. РГА ВМФ. Ф. р-1483. Оп. 1. Д. 247.
3. РГА ВМФ. Ф. р-1483. Оп. 1. Д. 165.
4. РГА ВМФ. Ф. р-441. Оп. 5. Д. 83.
5. РГА ВМФ. Ф. р-1483. Оп. 1. Д. 498.
6. Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР. М., 1988.
7. РГА ВМФ. Ф. р-441. Оп. 5. Д. 343.
8. РГА ВМФ. Ф. р-441. Оп. 11. Д. 12.
9. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. М., 1990.
10. Дмитриев В. И. Атакуют подводники. М., 1973.
11. Корж В. Е. Запас прочности. М., 1973.
12. Щедрин Г. И. На борту С-56. М., 1963.
13. Известия. 1990. 7 мая.
14. Ленинградская правда. 1986. 28 августа.

И. П. ЛЕБЕДЕВ

А. Г. КОЧЕТКОВ — ИСПЫТАТЕЛЬ БОЕВЫХ САМОЛЕТОВ (ИЗ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО ВОЕННО-ВОЗДУШНОГО ФЛОТА)



Весна 1941 г.

Лебедев Игорь Петрович (род. 1918) — генерал-майор авиации в отставке, кандидат технических наук. Отечественную войну начал старшим лейтенантом, затем был инженер-капитаном в должности старшего техника эскадрильи по фронтовым испытаниям самолета Ла-5 на Сталинградском фронте. В 1942 г. воевал в 15 истребительном воздушном полку в составе 8 воздушной армии на том же Сталинградском фронте, откуда был направлен в США для военной приемки самолетов, поступающих по ленд-лизу.

С 1991 г. в ИИЕТ РАН занимается разработкой тем истории авиации, космонавтики и ленд-лиза.

Успешное развитие военного самолетостроения невозможно без работы летчиков-испытателей. Их опыт, знания и мужество позволяли подниматься в небо все новым и новым машинам. Об этих скромных тружениках неба — летчиках-испытателях первых опытных образцов самолетов, созданных отечественными