

В августе Георгий Михайлович явился в военкомат и попросил призвать его по комсомольскому набору. В армии ощущалась острая нехватка технических специалистов и его как студента направили на курсы при Высшей школе Красной армии, после окончания которых назначили начальником радиостанции развед. отдела штаба 30-й армии Калининского (затем Западного) фронта.

Эта служба была очень ответственной, от качественной связи зависели успех боевых операций, жизни солдат и командиров. Но 19-летнему комсомольцу хотелось самому проявить себя в боях, а не сидеть рядом со штабом. Он пишет рапорты и с декабря 1942 года начинает летать на самолетах 3-й Отдельной краснознаменной авиационной дивизии связи в качестве бортрадиста. Прослужит он в этой дивизии 4 года.

Много чего было за эти годы. На его глазах горели самолеты, уходили из жизни боевые товарищи. Подбивали и его самолет. Однажды раненую машину пилот тянул из последних сил, но места для посадки не было. Почти рухнули на многорядную полосу окопов. Колесо заднего шасси сорвало и оставшийся штырь, как плуг, стал бороздить окопы. Это их и спасло. Самолет остановился на краю противотанкового рва.

За участие в боевых действиях Георгий Михайлович Лаппо был награжден орденами Красной Звезды, двумя Отечественной войны 2 степени, медалями.

Георгий Михайлович так вспоминал военные годы и дивизию связи:

«Это было замечательное соединение, созданное для связи с осажденными городами-героями – Ленинградом, Одессой, Севастополем, с партизанскими отрядами и частями, попавшими в окружение, а впоследствии осуществлявшее связь Ставки главного командования и Генштаба Красной армии со штабами фронтов и армий».

Закончилась война, но со своей профессией бортрадиста он не распрощался, продолжив летать на самолетах Московского Аэрогеодезического предприятия ГУГК при Совете Министров СССР. В составе экипажа они проводили аэрофотосъемки Советского Севера, Сибири, Урала, Кавказа, Польши, Германии, Австрии, Венгрии, Румынии, Монголии. За этот мирный труд Лаппо был награжден медалью «За трудовое отличие» и стал Почетным радистом СССР.

И после войны всякое случалось. Летали в густом тумане, попадали в обледенение, когда куски льда, срываясь с лопастей винта, пытались пробить обшивку самолета. Однажды, взлетев с Нижнем Тагиле с запасом горючего на 12 часов полета, сразу обнаружили неисправность моторов. Надо срочно садиться. Но при заходе на полосу аэродрома правая ножка шасси не стала на механический замок. Значит, при соприкосновении с землей она сложится, и самолет начнет кувыркаться. Для выпуска горючего нет времени, моторы