

ВЕЛИКИЕ ЛЕТЧИКИ МИРА

100
историй о покорителях неба



Николай Бодрихин

Николай Бодрихин

ВЕЛИКИЕ
ЛЕТЧИКИ МИРА

100
историй
о покорителях неба

УДК 929
ББК 39.5
Б75

Охраняется законодательством РФ
о защите интеллектуальных прав.
Воспроизведение всей книги или любой ее части
воспрещается без письменного разрешения издателя.
Любые попытки нарушения закона
будут преследоваться в судебном порядке.

Бодрихин, Н.
Б75 Великие летчики мира. 100 историй о покорителях неба / Николай Бодрихин. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2011. – 255 с.

ISBN 978-5-227-03074-0

В книге собраны биографии великих мировых летчиков, оставивших яркий след в истории авиации. Вы узнаете о числе их боевых вылетов, воздушных сражений, количестве уничтоженных самолетов противника. Но эта книга не просто сборник биографий, это вереница человеческих судеб, порой очень трагичных. Несмотря на все преграды, они, мужественные, сильные, решительные, великие летчики, смогли покорить небо.

УДК 929
ББК 39.5

ISBN 978-5-227-03074-0

© Бодрихин Н.Г., текст, 2011
© Художественное оформление
серии, ЗАО «Издательство
Центрполиграф», 2011
© ЗАО «Издательство
Центрполиграф», 2011

ВЕЛИКИЕ

ЛЕТЧИКИ МИРА

100

историй
о покорителях неба



ПЕРВЫЕ АВИАТОРЫ

Отто Лилиенталь (Германия)

Выдающийся немецкий инженер, пионер авиации, работы которого в области теории и практики парения — полетов на планерах — получили всеобщую известность и признание.

Карл Вильгельм Отто родился 23 мая 1848 г. в померанском городке Анклам. В детстве Отто и его младший брат Густав любили наблюдать за полетом птиц, особенно аистов. В 14 лет он провел первый эксперимент — прицепил небольшие самодельные крылья и прыгнул с сарая.

В 1866 г. Отто устроился практикантом на машиностроительный завод Шварцкопфа и вскоре получил приглашение поступить в небольшое конструкторское бюро при нем же. В свободное время братья мастерили модели планеров, которые красиво парили. Отто пытался экспериментировать с махолетом бипланной схемы. Возвратно-поступательное движение на крылья осуществлялось передачей велосипедного типа, а сорокакилограммовый противовес удерживал аппарат на весу. После серии опытов Лилиенталь убедился, что усилий человека не хватит, чтобы поднять его в воздух.

Летом 1870 г. Отто с отличием закончил Королевскую ремесленную академию, отслужил в армии во время не-



долгой Франко-прусской войны, а выйдя в запас, продолжил технические эксперименты. Скоро на счету Отто было 20 патентов на различные усовершенствования и изобретения.

Осенью 1881 г. Лилиенталь открыл в Берлине мастерскую по изготовлению котлов. Недостатка в заказах не было, мастерская превратилась в завод. Однако Отто продолжал заниматься летательными аппаратами.

Планомерные эксперименты завершились созданием крыла с искривленной верхней поверхностью.

В 1888 г. изобретатель приступил к летным опытам, в ходе которых проверялись результаты предыдущих теоретических исследований. В следующем году вышла его книга «Полет птиц, как основа искусства летания». Уже заглавие подразумевало, что труд посвящен управляемым полетам, и подчеркивалось, что он «составлен на основании многочисленных опытов братьев Отто и Густава Лилиенталей, инженеров и строителей машин».

Эта книга произвела сильное впечатление на энтузиастов нарождающейся авиации, среди которых были русский профессор Н.Е. Жуковский, американские механики братья О. и В. Райты, француз Фербер. В частности, Жуковский продолжил некоторые теоретические изыскания Лилиенталя и в 1892 г. написал знаменитую статью «О парении птиц», научно обосновав возможность эволюций искусственных летательных аппаратов, вплоть до возможности осуществления «мертвой петли».

В конце 1889 г. Лилиенталь построил первый планер-моноплан, спустя год — второй. На них изобретатель совершил несколько прыжков-подлетов, приобретя опыт балансировки аппарата собственным телом, перемещая

центр тяжести движениями ног вперед и назад, а телом в стороны. Кстати, именно так поступают нынешние дельтапланеристы.

Летом 1891 г. Лилиенталь создал из ивовых веток, обтянутых пропитанным воском ширтингом (вид батиста), третий планер, оснастив его хвостовым стабилизатором и килем. На нем 43-летний Лилиенталь совершил первый настоящий полет на дистанцию 25 м, открыв тем самым эру практической авиации.

Четвертый аппарат появился в 1892 г. На нем Лилиенталь удвоил площадь крыльев. На пятом применил необычные, сводчатые и вогнутые, крылья размахом 11 м и площадью 16 м², однако планер получился слишком большим и тяжелым (24 кг), поэтому при сильном ветре почти не держался в воздухе. Так изобретатель методом проб и ошибок перешел к аппаратам с крылом размахом не более 7 м.

В 1893 г. братья соорудили на вершине холма башню высотой 15 м, с небольшой разгонной дорожкой и наклонной крышей, внутри которой держали готовые парители-планеры. С построенной башни Лилиенталь спланировал на шестом аппарате с крылом площадью 14 м² и весом 20 кг. Лилиенталь преодолел по воздуху более 200 м. Надо сказать, что подобные зрелища всегда привлекали любопытных. Дела братьев стали поправляться еще и за счет гонораров за лекции, продажи моделей, сувениров, фотографий и рекламы. При этом Отто и Густав не оставляли без внимания котельный завод, аккуратно выполняя заказы.

Известия о человеке, который умеет летать как птица, распространились по миру. Посмотреть на него приезжали не только туристы и любопытные, но и видные специалисты. В частности, в 1895 г. познакомиться с Отто приехал Н.Е. Жуковский, с которым немецкий исследователь уже переписывался, обмениваясь результатами научных изысканий.

Далеко не все относились к полетам Лилиенталя с пониманием. На братьев нередко рисовали карикатуры, появлялись обидные, ехидные статьи и фельетоны.

Отто, не обращая внимания на насмешки, изготовил 18 моделей планеров и совершил более 2 тысяч полетов на них. Вскоре у него появились последователи. Например, в 1896 г. американский физик Р. Вуд не ограничился фотосъемкой Лилиенталя в воздухе, а попросил разрешения лично опробовать аппарат. После короткого инструктажа он отважно спланировал с горки, успешно приземлился и сразу заказал такой же планер для себя. Некоторые зрители, вдохновленные примером Лилиенталя, сами строили планеры и успешно парили на них. Да и Лилиенталь пришел к выводу, что, оснастив паритель мотором, мог бы не просто планировать с высоты, но и свободно летать. Вскоре он опробовал двигатель, работавший на природном газе и вращавший шестилопастный пропеллер, но тот оказался недостаточно мощным. Аналогичной неудачей завершился опыт с двухцилиндровым мотором, действовавшим на испаряющейся углекислоте по принципу паровой машины. Более сильных и компактных силовых установок в то время еще не существовало.

С 1895 г. Лилиенталь стал заниматься исключительно бипланами, поскольку такая схема позволила сократить размах крыла, сохранив его несущие свойства. Открытием немецкого ученого стали две штанги, которыми пилот изменял в полете кривизну крыла — балансировка старым способом становилась ненужной. Так Лилиенталь первым применил в практике самолетостроения гоширивание, что позже с успехом повторили другие пионеры авиации, в том числе американцы братья Райт и француз Л. Блерио. Талантливый исследователь и экспериментатор подарил бы авиации немало других новинок. Однако судьбе было угодно распорядиться иначе.

3 августа 1896 г. Отто Лилиенталь совершил очередной полет с холма и сразу начал готовиться к следующему, на

новом биплане с управляемым рулем высоты. Надев аппарат на плечи, он после короткого разбега взмыл в воздух, а его помощник включил хронометр, чтобы засечь время полета. Поначалу все шло хорошо — аппарат плавно спустился к подножию холма, потом, очевидно встретив встречный воздушный поток, начал набирать высоту и вдруг потерял скорость, на мгновение завис, потерял устойчивость и круто упал с высоты 30 м.

Когда помощник подбежал к месту катастрофы, Лилиенталь был без сознания. Потом установили, что у него был сломан третий шейный позвонок. Вызвали врачей, авиатора увезли в берлинскую больницу, но спасти его не удалось — на следующий день, 4 августа 1896 г., Лилиенталь скончался. По преданию, его последними словами были: «Жертвы должны быть принесены...»

Отто Лилиенталь не только верно указал направление дальнейших исследований, но и ценой собственной жизни подтвердил грандиозность решаемой задачи и присущую ей опасность.

Уилбер и Орвилл Райты (США)

В большинстве стран мира за братьями Райт признается приоритет постройки первого в мире самолета (спор о первенстве шел с Альберто Сантос-Дюмоном). 17 декабря 1903 г. они же совершили первый управляемый полет на аппарате с двигателем.

Братья Райт не были первыми, кто построил и совершил полет на экспериментальном самолете, но они были первыми, кто могли управлять таким полетом в воздухе, что сделало возможным дальнейшее развитие самолетостроения.

В начале своих исследований теории полета братья Райт сосредоточились на изучении управления летатель-



ным аппаратом. Эксперименты с аэродинамической трубой дали возможность проектировать и строить более эффективные крылья и пропеллеры. Они получили патент США номер 821393 на изобретение системы аэродинамического контроля, осуществляемого с помощью поверхностей самолета.

Братья Райт были двумя из семи детей, родившихся у Милтона Райта — епископа евангелической церкви и Сьюзен Кэтрин Коернер. Уилбер Райт родился недалеко от Миллвилла в Индиане в 1867 г.; Орвилл — в Дейтоне, что в Огайо, в 1871 г. Как-то отец купил детям игрушку — вертолет. Устройство игрушки было основано на изобретении француза, пионера авиации Альфонса Пено. Уилбер и Орвилл играли с вертолетом, пока он не сломался, а затем смастерили из бамбука, бумаги и пробки свой собственный. Позднее они говорили, что эти игры зажгли искру интереса к полетам.

Оба брата посещали среднюю школу, но не получили дипломы об окончании. Неожиданный переезд семьи из Ричмонда в Дейтон помешал Уилберу получить диплом после окончании четырех классов средней школы. Зимой 1885/86 г. Уилбер во время игры в хоккей с друзьями случайно получил травму лица, что привело к потере передних зубов. До этого момента он был энергичным и спортивным юношой, и, хотя его травма не была особенно серьезной, он стал замкнутым, более того, не стал поступать в Йельский университет, как это планировалось ранее. Следующие несколько лет он провел дома, заботясь о матери, которая к этому времени была неизлечимо больна туберкулезом, и читая книги в библиотеке отца.

Орвилл оставил среднюю школу после окончания первого года обучения, чтобы начать издательский бизнес. Братья сконструировали свой собственный печатный пресс. Депрессия Уилбера, вызванная несчастным случаем, прошла, и он стал работать вместе с братом, выполняя работу редактора, в то время как Орвилл был издателем еженедельной газеты «Новости Вестсайда» и ежедневной «Вечерние события».

Во время велосипедного бума в 1892 г. братья открыли мастерскую по ремонту и магазин велосипедов, а затем начали и производство велосипедов под собственной торговой маркой.

В начале или в середине 1890-х им в руки попали газетные или журнальные статьи и, возможно, фотографии планеров Отто Лилиенталя. В 1896 г. произошло три важных события в мировой авиации. В мае секретарь Смитсоновского института Самуэль Лэнгли совершил успешный запуск беспилотного самолета с паровым двигателем. Летом инженер из Чикаго и известный авиатор Октав Шанют нанял нескольких молодых людей, которые испытывали различные типы планеров над песчаными дюнами по берегу озера Мичиган. В августе Отто Лилиенталь погиб при крушении своего планера. Эти события произвели большое впечатление на братьев. В мае 1899 г. Уилбер написал письмо в Смитсоновский институт, в котором запрашивал информацию и публикации об авиации, и получил несколько брошюр и список рекомендуемой литературы. Увлеченные работами эра Джорджа Кэйли, Октава Шанюта, Отто Лилиенталя, Леонардо да Винчи и Самуэля Лэнгли, они начали свои первые авиационные эксперименты уже в этом же году.

Несмотря на трагическую судьбу Отто Лилиенталя, братья Райт приняли его стратегию: попытки планирования, в которых испытывались системы управления полетом, до осуществления первого полета с двигателем.

После долгих наблюдений Уилбер заключил, что птицы изменяют угол кончиков своих крыльев, чтобы заставить свое тело повернуть вправо или влево. Братья решили, что это возможно и для поворотов летательного аппарата — создать «крен» или «наклон» в сторону поворота, как это делают птицы, так же делают и велосипедисты: с их опытом братья были хорошо знакомы.

В июле 1899 г. Уилбер испытывает перекос крыла, построив и подняв в воздух полутораметровый воздушный змей формы близкой к биплану. В результате перекоса крыльев одна сторона крыла получала большую подъемную силу и начинала поворот в направлении нижней стороны. Перекос осуществлялся четырьмя тросами, прикрепленными к воздушному змею.

В 1900 г. братья приехали в долину Китти-Хоук в Северной Каролине, чтобы начать эксперименты с управляемыми планерами. Они выбрали место как по совету Октава Шанюта, который предложил песчаное побережье, где есть регулярные ветры и мягкая поверхность для посадки, так и после тщательного исследования метеорологических данных Национальной службы погоды. Отдаленность места также дала им возможность избежать интереса репортеров.

Позже братья создали аэродинамическую трубу и стали проводить систематические испытания на миниатюрных крыльях. Изобретенные ими «весы» для удерживания крыльев в туннеле были сделаны из велосипедных спиц.

Лилиенталь проводил испытания на крыльях нескольких форм. Райты ошибочно предположили, что его расчеты были применимы и к их крыльям другой формы. Братья совершили шаг вперед, произведя испытания в аэродинамической трубе на 200 крыльях различных форм и профилей, которые сопровождались основательным тестированием 38 из них.

Работа с аэродинамической трубой оказалась весьма полезной: подъемная сила планера соответствовала расчет-

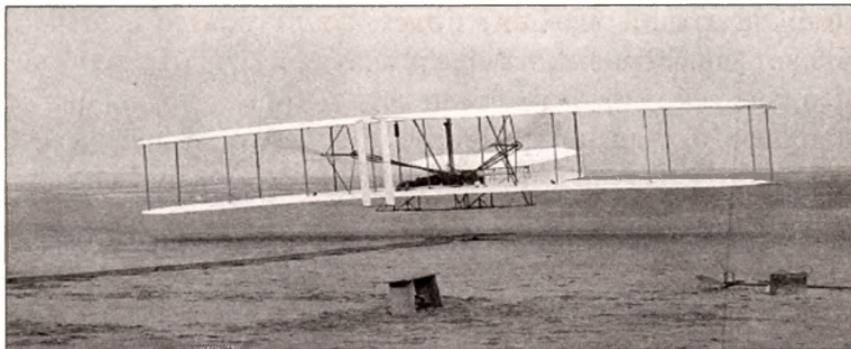
ной. Новый планер также имел жесткий вертикальный руль, который должен был устраниТЬ ряд возникавших ранее проблем. Однако жестко зафиксированный руль создавал сопротивление эффекту корректирующего перекоса крыла при попытке выровнять планер после поворота. Братья сделали задний руль подвижным, прикрепив его на петлях, и соединили его с механизмом перекоса крыла, в результате чего одним движением пилот одновременно управлял и отклонением руля, и перекосом крыла.

С помощью нового метода управления Райты впервые достигли контроля над своим аппаратом. Это произошло 8 октября 1902 г. В сентябре и октябре они совершили от 700 до 1000 полетов, самый длительный из которых продолжался 26 секунд, а его дальность составила 190 м. Сотни управляемых полетов после установки нового руля всеили в братьев уверенность в том, что пора начать строить летательный аппарат с двигателем.

В 1903 г. братья Райт построили из ели — крепкого и легкого дерева — «Флайер-1». Пропеллер — по сути то же крыло, только вращающееся в вертикальной плоскости, — был сконструирован с учетом данных большого количества испытаний в аэродинамической трубе. В окончательном варианте диаметр пропеллера составил 2,6 м, лопасти были сделаны из трех склеенных кусков ели.

Ни один из существующих на тот момент двигателей не удовлетворял требованиям Райтов. Они обратились к механику их магазина, Чарли Тэйлору, который собрал двигатель за шесть недель. Чтобы двигатель был легким, его основные части были сделаны из алюминия, что в то время являлось редкостью. Двигатель Райтов—Тэйлора стал предшественником современных инжекторных систем. Бензин из топливного бака, установленного на распорке крыла, стекал в картер через резиновую трубку.

Цепь цепной передачи напоминала велосипедную, однако была произведена предприятием, производящим особо прочные цепи для автомобильных двигателей.



«Флайер-1» имел размах крыльев 12 м, весил 283 кг и был оснащен двигателем мощностью 9 kW и весом 77 кг. Стоимость машины составила менее тысячи долларов.

14 декабря 1903 г. Уилбер совершил попытку подняться в воздух, однако самолет упал сразу после взлета, пострадав при этом незначительно.

После ремонта братья Райт наконец поднялись в воздух 17 декабря 1903 г. Первый полет совершил Орвилл, пролетев 36,5 м за 12 секунд, этот полет запечатлен на известной фотографии. Следующие два полета длиной около 52 и 60 м совершили Уилбер и Орвилл соответственно. Их высота была около 3 м над землей.

Свидетелями этого события стали пять человек, что позволяет считать эти полеты публичными. Телеграфист, передававший телеграмму отцу Райтов, стал источником утечки информации (братья этого не желали). На следующий день в нескольких газетах появились весьма неточные сообщения.

В 1904 г. братья Райт построили «Флайер-2» и обрудовали аэродром на пастбище в 13 км к северо-востоку от Дейтона, которое президент банка Торренс Хаффман предоставил им без арендной платы. Они пригласили на попытку полета репортеров с условием, что те не будут фотографировать. Неисправности двигателя и слабый ветер не дали возможности поднять самолет в воздух. Несколько днями позже Райты смогли совершить только

очень короткий перелет в присутствии гораздо меньшего числа репортеров. Есть предположение, что Райты специально саботировали эти полеты, чтобы у журналистов пропал к ним интерес. Неизвестно, верно ли это, однако после их неудачных показательных полетов местные газеты игнорировали авиаторов около полутора лет.

«Компания братьев Райт» была зарегистрирована 22 ноября 1909 г. Братья продали свои патенты компании за 100 000 долларов, а также получили одну треть акций при выпуске пакета акций стоимостью в один миллион долларов и 10-процентный патентный платеж за каждый проданный самолет. С Уилбером в президентском кресле и Орвиллом в роли вице-президента компания заложила авиазавод в Дейтоне и аэродром для испытаний и обучения пилотов в прерии Хаффмана; штаб-квартира компании находилась в Нью-Йорке.

В середине 1910 г. братья Райт внесли изменения в модель своего самолета, переместив горизонтальный элеватор в заднюю часть и поставив колеса. К этому времени стало очевидно, что хвостовой элеватор сделает самолет более легким в управлении, тем более что скорость самолетов все более увеличивалась. Этот самолет получил название «Модель-В».

Покупателей самолетов было немного, и весной 1910 г. Райты наняли и обучили группу пилотов для показательных полетов, на которых они могли рекламировать свои машины и приносить компании денежные призы за победы и рекорды. Команда впервые начала показательные полеты на Индианаполисском шоссе 13 июня. К концу года в катастрофах на авиашоу погибли два пилота, а в ноябре 1911 г. братья расформировали пилотажную группу, в которой успели поработать девять человек (четыре других бывших участника группы погибли в авариях позже). Первый известный коммерческий рейс «Компании братьев Райт» по перевозке груза состоялся 7 ноября 1910 г.: два рулона шелка были доставлены из Дейтона в магазин

Колумбуса (расстояние между городами 105 км). Оплата составила 5000 долларов. Пилотом этого рейса, представлявшего собой по сути дела рекламный полет, стал Фил Пармели. Расстояние было покрыто за 1 час и 6 минут. Шелк порезали на маленькие кусочки и продали на сувениры. Между 1910 и 1916 гг. в летной школе «Компании братьев Райт» прошли обучение 115 пилотов. Несколько стажеров стали знаменитыми, в том числе Генри Арнольд, будущий генерал, командующий ВВС США во Второй мировой войне, возглавивший ВВС США при их создании; Калбрэйт Перри Роджерс, совершивший первый полет от одного побережья до другого в 1911 г.

Братья Райт остались холостяками. Уилбер однажды заметил, что «не смог бы одновременно прокормить жену и летательную машину». Во время поездки в Бостон в апреле 1912 г. он заболел брюшным тифом и умер в возрасте 45 лет 30 мая 1912 г.

Орвилл продал «Компанию братьев Райт» в 1915 г. Он совершил свой последний полет в качестве пилота в 1918 г. Позже стал авиационным чиновником, входя в различные официальные правления и комитеты, участвуя в Национальном консультативном комитете по аeronавтике (NACA), предшественнике Национального управления по воздухоплаванию и исследованию космического пространства (NASA).

Орвилл умер в 1948 г. после инфаркта миокарда, прожив жизнь от зари авиации до начала сверхзвуковой эры. Оба брата похоронены на семейном участке на кладбище Дейтона, штат Огайо.

Альберто Сантос-Дюмон (Франция—Бразилия)

Альберто Сантос-Дюмон родился на фазенде неподалеку от бразильского города Палмира в семье выходца из Франции. Он был шестым ребенком в семье. Отец

Альберто, будучи инженером, сделал немало технических усовершенствований, которые позволили облегчить ручной труд на его обширных кофейных плантациях. Нововведения были настолько успешны, что отец Сантос-Дюмона нажил большое состояние и стал известен как «кофейный король Бразилии».

С детства Альберто был увлечен машинами. С малых лет он научился управлять паровыми тракторами и локомотивом, которые использовались на плантации. По традиции богатых семейств того времени, после получения начального образования дома юный Альберто был отправлен в Кампинас для получения образования в колледже «Культ науки».

В 1891 г. отец Альберто во время осмотра плантации упал с лошади, что стало причиной паралича. Он решил продать плантацию и переехать в Европу с женой и младшими детьми. В семнадцать лет Сантос-Дюмон переехал в Париж.

Сантос-Дюмон считал себя первым воздушным спортсменом. Полеты на воздушном шаре он совершал в сопровождении опытного воздухоплавателя и первое время в качестве пассажира. Но скоро он перешел к самостоятельному воздухоплаванию, а затем стал проектировать собственные модели воздушных шаров. В 1898 г. Сантос-Дюмон совершил полет на первом воздушном шаре собственной разработки, который назывался «Бразилия».

После многочисленных полетов на воздушных шарах он увлекся проектированием управляемых воздушных шаров или дирижаблей, которые могли самостоятельно передвигаться по воздуху.



С 1898 по 1905 г. Сантос-Дюмон построил и совершил полеты на 11 дирижаблях. Некоторые из них были оснащены двигателем, другие приводились в движение педалями. Регулирование воздушного движения возникло несколько десятилетий спустя, а тогда Сантос-Дюмон летал над парижскими бульварами на уровне крыш домов в одном из своих дирижаблей, иногда приземляясь перед фешенебельным кафе, чтобы позавтракать.

Для гонок на Немецкий приз в 1901 г. Сантос-Дюмон построил большой дирижабль. Во время одного из подъемов началась утечка водорода, произошел взрыв. Сантос-Дюмон остался жив, повиснув в гондоле.

Сантос-Дюмон все-таки выиграл Немецкий приз. Претендент на победу должен был на средней скорости не менее 22 км/ч пройти расстояние 11 км от парка Сен-Клод до Эйфелевой башни и обратно менее чем за 30 минут.

19 октября 1901 г. после нескольких попыток Сантос-Дюмон достиг поставленной цели на дирижабле «Сантос-Дюмон № 6». Оргкомитет вручил Сантос-Дюмону приз и денежную премию в размере 100 000 франков. Сантос-Дюмон пожертвовал половину призовых денег беднякам Парижа. Вторая половина досталась его работникам в качестве премии.

Достижения в воздухоплавании сделали Сантос-Дюмана знаменитым во всем мире. В 1904 г. он был приглашен в Белый дом на встречу с президентом США Теодором Рузвельтом. Сантос-Дюмон стал очень популярен. Парижане дали ему прозвище Малыш Сантос. Модники копировали различные элементы стиля его одежды, от цветных рубашек до панамы.

Хотя Сантос-Дюмон продолжал работать над дирижаблями, его интерес вскоре переключился на аппараты тяжелее воздуха. К 1905 г. он завершил работу над своим первым самолетом, а также вертолетом. 23 октября 1906 г. Сантос-Дюмон совершил полет на самолете, преодолев расстояние 60 м на высоте 2–3 м. Этот случай был задо-

кументирован Французским аэроклубом как первый полет на аппарате тяжелее воздуха с двигателем и несъемным шасси. Сантос-Дюмон получил приз Аршдекона, учрежденный французом Эрнестом Аршдеконом в июле 1906 г., который должен был быть вручен первому летчику, пролетевшему более 25 м только с помощью собственного двигателя.

12 ноября 1906 г. Сантос-Дюмон пролетел 220 м менее чем за 22 секунды.

Сантос-Дюмон значительно усовершенствовал технологию строительства самолетов.

Последним проектом Сантос-Дюмона был моноплан «Демуазель». Этот самолет использовался в качестве собственного транспортного средства Сантос-Дюмона, и он охотно разрешал другим копировать его проект. Фюзеляж состоял из специально укрепленного бамбукового лонжерона, а пилот сидел низко между главными колесами трехколесного шасси. «Демуазель» управлялся в полете приспособлением на хвосте, которое функционировало и как элеватор, и как руль, и как механизм для перекоса крыла.

Высокоплан «Демуазель» имел размах крыла чуть более 5 м и длину 8 м. Его вес был немногим более 110 кг вместе с пилотом. Место пилота находилось ниже соединения крыла с фюзеляжем, немного сзади колес. Управлялась машина штурвалом. Тросы, поддерживающие крыло, были сделаны из струн фортепиано. Но мощность двигателя по-прежнему была недостаточна, Сантос-Дюмон постоянно работал над улучшением «Демуазель»: сделал треугольный укороченный фюзеляж из бамбука; двигатель установил перед крылом, увеличил размах крыла.

«Демуазель» был построен всего за пятнадцать дней. Самолет показывал выдающиеся результаты для своего времени, легко пролетая 200 м со скоростью 100 км/ч. «Демуазель» стал последним самолетом Сантос-Дюмона. Он совершил на нем полеты в 1909 г. в Париже и его

окрестностях. 13 сентября 1909 г. «Демуазель» совершил первый международный полет дальностью 8 км из Сан-Сира в Бук с возвращением на следующий день.

«Демуазель», оснащенный двухцилиндровым двигателем, приобрел большую популярность. Будущий французский ас Первой мировой войны Ролан Гаррос совершил полет на нем над парком Бельмонт в Нью-Йорке в 1910 г.

Журнал «Популярная механика» опубликовал чертежи «Демуазель», подтвердив, что самолет Сантос-Дюмона лучше других построенных к этому времени. Сантос-Дюмон передал чертежи «Демуазель» для свободного использования, полагая, что авиация станет главным направлением прогресса человечества. Автопромышленник Клеман Баярд построил несколько аппаратов «Демуазель», которые были проданы за 50 000 франков.

Вполне естественно, что возникли споры о том, кому принадлежит приоритет в развитии воздухоплавания: братьям Райт или Сантос-Дюмону? Эти споры явились результатом их различного подхода к демонстрации и опубликованию результатов своих опытов. Сантос-Дюмон совершал свои полеты публично, часто приглашал на них ученых и инженеров. Братья Райт, напротив, были обеспокоены защитой своих секретов, они считали свои разработки коммерческой тайной и патентовали их, поэтому совершали свои первые полеты в отдаленных местах, без присутствия свидетелей.

Братья Райт и Сантос-Дюмон имели кардинально различные взгляды на военное использование самолетов. Братья Райт создавали свой аппарат изначально для военного использования в армии США (предполагалось, что для разведки), Сантос-Дюмон в поздние годы жизни был активным противником военного применения авиации.

Последний полет Сантос-Дюмон в качестве пилота совершил на «Демуазель» 4 января 1910 г. Полет завершился авиакатастрофой, однако ее причины так никогда и не были установлены.

Сантос-Дюмон серьезно заболел несколько месяцев спустя. Ему был поставлен диагноз рассеянный склероз. В 1911 г. он переехал из Парижа в деревню Бенервиль, где стал заниматься астрономией. Местные жители, не знавшие о его известности и достижениях, обратили внимание на телескоп немецкого производства и необычный акцент, принял его за немецкого шпиона, отслеживающего перемещения французского военного флота. Сантос-Дюмона арестовали. Получив сильный стресс, усугубленный его болезнью, он сжег все свои бумаги, чертежи и заметки. В результате немногие из технических документов Сантос-Дюмона сохранились до сегодняшнего дня.

В 1928 г. Сантос-Дюмон вернулся в Бразилию. Он приобрел маленький участок на холме в городе Петрополис, около Рио-де-Жанейро, построил небольшой дом, который со временем заполнился различными механизмами, написал несколько книг.

Альберто Сантос-Дюмон совершил самоубийство, повесившись 23 июля 1932 г. Похоронен он на кладбище Сан-Джоао-Батиста в Рио-де-Жанейро.

Сантос-Дюмону установлены памятники в 18 странах мира; его именем назван кратер на Луне, аэропорт в Рио-де-Жанейро, улицы, проспекты, площади, школы. 26 университетов Франции и Бразилии объединены в сеть его имени, в честь авиатора назван город Сантус-Думонт. Медаль Сантос-Дюмона вручается командованием ВВС Бразилии за достижения в авиации. Самолет президента Бразилии называется «Альберто Сантос-Дюмон».

Анри Фарман (Франция)

Анри Фарман родился 26 мая 1874 г. в Париже в семье преуспевающих британских журналистов. В детстве он учился живописи, увлекался спортом. Активно уча-



ствовал в велосипедных и автомобильных гонках. Был пятым на автогонках Париж—Берлин в 1901 г. и первым в гонке Париж—Вена в 1902 г. В 1903 г. стал третьим в гонке Гордона Беннета, проходившей в Ирландии.

На одной из автогонок Фарман попал в аварию и получил серьезные травмы, после чего перестал заниматься автоспортом.

Еще в юности он заинтересовался воздухоплаванием. Следил за полетами Отто Лилиенталя в Германии, за экспериментами с аэропланами Габриэля Вуазена в 1905—1906 гг. Когда Вуазен в 1907 г. начал продавать аэропланы, Анри Фарман и его братья Морис и Ричард стали одними из первых его покупателей. Свой первый полет Фарман совершил 30 сентября 1907 г. Дальность этого полета была всего лишь 30 м.

Фарман установил множество рекордов в дальности и продолжительности полета: первый полет на километр; первый полет с пассажиром; первый полет через границу страны.

Фарман заказал Вуазену еще один аэроплан, но тот продал готовый аэроплан другому покупателю. Не на шутку разгневанный Фарман в 1908 г. создал собственную компанию «Авиамастерские Фармана». Первый аэроплан новая компания произвела в 1909 г. Основал Фарман и собственную авиационную школу — «Шалон-на-Марне», работавшую, как и большинство остальных, в рамках французского аэроклуба.

27 августа 1909 г. Анри Фарман установил мировой рекорд, пролетев 180 км за 3 часа. 3 ноября 1909 г. — 232 км за 4 часа 17 минут 53 секунды. 28 августа 1909 г. он впервые в истории перевез на 10 км двух пассажиров.

Наиболее известны аэропланы Фармана были в России. Первый дипломированный русский летчик М.Н. Ефимов обучался в школе Фармана. Именно на «Фармане» Ефимов совершил свои первые полеты в России. Также на «Фармане» летал и С.И. Уточкин, которому, по некоторым данным, аэроплан был подарен самим конструктором. На «Фармане» совершила свои первые полеты и русская авиатрисса Л.В. Зверева. Она же открыла в Риге авиамастерские, перебазировавшиеся потом в Санкт-Петербург. Эти авиамастерские к 1916 г. выпустили около 80 «Фарманов» и «Моранов».

Во время Первой мировой «Авиамастерские Фармана» производили популярные бипланы, которые широко использовались в авиаразведке.

8 февраля 1919 г. самолет Фармана «Голиаф» первым начал регулярные пассажирские перевозки по маршруту Париж—Лондон. Пассажирских аэропланов было построено около 60. Еще было построено более 300 штук бомбардировщиков этого типа, поставлявшихся в разные страны мира.

В 1919 г. за разработку аэроплана «Голиаф» и вклад в развитие мировой авиации Анри Фарман был удостоен ордена Почетного легиона.

Фирма «Авиамастерские Фармана» в 1936 г. была национализирована, а ее хозяева Анри, Морис и Ричард Фарманы вышли на пенсию, получив при национализации хорошие деньги.

В 1941 г. братья создали новую компанию, но через три года она была поглощена более крупной корпорацией. В 1952 г. сын Мориса Фармана Марсель активно попытался возродить дело, но этого достичь не удалось, и он обанкротился в 1956 г.

Всего с 1908 по 1941 г. братья Фарман создали более 200 типов самолетов.

Анри Фарман умер 18 июля 1958 г. Похоронен на кладбище Пасси в Париже.

Габриэль Вуазен (Франция)

Габриэль Вуазен родился в Бельвиле 5 февраля 1880 г. Их отец бросил семью, и мать перевезла сыновей Габриэля и Шарля к деду, владевшему фабрикой в Нойвиле, который и воспитал мальчиков. После смерти деда Габриэль получил образование в художественной школе в Лионе и в инженерной школе в Париже.

В 1900 г. Габриэль Вуазен впервые познакомился с воздухоплаванием. Начиная с 1904 г. братья Вуазен вместе с Луи Блерио экспериментировали с поплавковыми планерами на Сене. Средства на эти опыты предоставил парижский меценат Эрнест Арчдикон, создатель Французского аэроклуба. В июне 1905 г. буксируемый моторной лодкой планер Вуазена поднялся на высоту 20 м. Приводняясь, Габриэль чуть не утонул.

В 1906—1907 гг. братья Вуазен построили и испытали первый европейский аэроплан, действительно способный летать (более ранние конструкции Траяна Вуя и Альберто Сантос-Дюмона были способны лишь кратковременно неуправляемо подскакивать). 16 марта 1907 г. Шарль Вуазен поднялся в воздух на новой машине, сконструированной Габриэлем по схеме биплана с толкающим винтом и передними рулями высоты. Этот аэроплан братья построили по заказу Леона Делагранжа в основанной в 1906 г. фирме «Братья Вуазен».

13 января 1908 г. Анри Фарман на аэроплане Вуазена выполнил километровый круг и смог приземлиться там же, где и взлетел. Тем самым Фарман доказал управляемость машины — которая, однако, существенно уступала отлаженной конструкции братьев Райт. Но в отличие от аэроплана братьев Райт, который для взлета требовал дополнительного устройства, наподобие катапульты, оснащенный колесами биплан Вуазена взлетал самостоятельно.

В 1909 г. государство признало труды Вуазена, сделав его офицером Почетного легиона.

Анри Фарман не только сделал аэроплан Вуазена знаменитым, но и существенно усовершенствовал его: оборудовал элеронами, сохраненными Вуазеном в его последующих машинах. В 1910 г. в небо взлетел первый серийный аэроплан, построенный по схеме «утки». Оборудовав его поплавками, Вуазен получил гидросамолет, который в 1912 г. был принят на вооружение ВМФ Франции, став первым в мире самолетом морского базирования.

В 1914 г. был выпущен «Вуазен-III» — двухместный одномоторный бомбардировщик-разведчик, несший в дополнение к пулемету до 150 кг бомб. Французы сформировали первые специальные бомбардировочные эскадрильи, вооруженные «Вуазенами-III». 5 октября 1914 г. «Вуазен-III» сбил в небе над Реймсом немецкого разведчика — первая победа французских ВВС в Первой мировой войне. 26 мая 1915 г. 18 «Вуазенов» совершили налет на завод отравляющих газов в Людвигсхафене. Всего за годы войны только во Франции было собрано около 800 машин этого типа и около 300 «Вуазенов-V».

Двухмоторный биплан-бомбардировщик «Вуазен-XP» 1918 г. в серию не пошел. Габриэль Вуазен не сумел во время предложить скоростные машины, и был оттеснен от потока военных заказов более успешными фирмами Луи Блерио, Луи Бреге и Густава Деляжа.

После войны Вуазен, не желавший более строить орудия убийства, обратился к проектированию автомобилей. В 1919 г. он развернул в цехах бывшего авиазавода про-



изводство автомобильных двигателей Найта, одновременно конструируя автомобильные кузова.

В 1923 г. Вуазен создал первый гоночный автомобиль с несущим кузовом-монококом. Примерно до 1930 г., пока промышленность выпускала слабые 4- и 6-цилиндровые двигатели, машины Вуазена оснащались 12-цилиндровыми 5-литровыми моторами. Его автомобили перешли в сегмент самых роскошных и больших машин. Однако после Великой депрессии рынок пришел в упадок, а вместе с ним и фирма Вуазена. 12-цилиндровый мотор так и не пошел в серию: модели 30-х гг. Вуазен комплектовал 6-цилиндровыми моторами Найта.

В 1934 г. Вуазен отказался от причудливых кузовов. На смену им пришли низкие «аэродинамические» и еще более дорогие машины.

К 1938 г. фирма Вуазена обанкротилась. Последнее базовое шасси с мотором Найта было выпущено в 1935 г. в количестве 61 экземпляра. Самый роскошный вариант этой машины «Вуазен-С28-Салиот-кабриолет» был построен в количестве (предположительно) двух экземпляров, один из которых сохранился в США.

После Второй мировой войны Вуазен спроектировал сверхмалый, сверхдешевый автомобильчик, который под именем «Бискутер» был выпущен 12-тысячной серией во франкистской Испании. В 1960 г. конструктор удалился на покой.

Умер Габриэль Вуазен 20 мая 1973 г. в городе Оснэ во Франции.

Игорь Иванович Сикорский (Российская империя—США)

Игорь Сикорский родился 25 мая 1889 г. в Киеве в семье известного психотерапевта, профессора Киевского университета. С 1903 по 1906 г. учился в Петер-

бургском морском училище. В 1907 г. поступил в Киевский политехнический институт.

В 1908–1911 гг. Сикорский построил два простейших вертолета, но ни один не смог взлететь с пилотом. После этого Сикорский переключился на самолеты.

В 1910 г. в воздух поднялся первый самолет конструкции Сикорского. В 1911 г. он получил диплом летчика. В 1912–1914 гг. были созданы самолеты «Гранд», «Русский витязь», «Илья Муромец», положившие начало многомоторной авиации. 27 марта 1914 г. на биплане С-6 Сикорскому удалось установить мировые рекорды скорости: с двумя пассажирами на борту — 111 км/ч, с пятью — 106 км/ч. На протяжении двух лет аэропланы Сикорского завоевывали главные призы на состязаниях военных самолетов.

В 1915 г. Сикорский создал первый в мире серийно выпускающийся истребитель сопровождения С-XVI для совместных действий с бомбардировщиками «Илья Муромец» и охраны аэродромов от самолетов противника. Последующие конструкции Сикорского — истребители С-XVII, С-XVIII — не были удачными и существовали лишь в опытных экземплярах.

Сикорский не принял революцию и эмигрировал в США. Там он в 1923 г. основал авиационную фирму «Сикорский авиаинжиринг корпорейшн», где занял должность президента. До 1939 г. Сикорский создал около 15 типов самолетов. С 1939 г. вновь перешел на конструирование вертолетов.

Первый вертолет, созданный Сикорским в Америке, оторвался от земли 14 сентября 1939 г. По сути это был



модернизированный вариант его первого российского вертолета, созданного еще в июле 1909 г. Сикорский первым начал строить турбинные вертолеты, вертолеты-амфибии с убирающимися шасси и «летающие краны». На его вертолетах были впервые совершены перелеты через Атлантический и Тихий океаны с дозаправкой в воздухе. Машины Сикорского применялись как для военных, так и для гражданских целей.

В 1963 г. Игоря Сикорского представили к высшей научной награде Американского общества инженеров-механиков.

До революции, в 1930 г. и несколько раз в конце 60-х – начале 70-х Сикорский встречался с А.Н. Туполевым.

Умер Сикорский 26 октября 1972 г. в городе Истоне, штат Коннектикут.

Луи Блерио (Франция)

Луи Блерио родился в деревне Дерье, возле Камбре, 1 июля 1872 г. Инженерное образование получил в парижской «Эколь централь» и основал собственное производство фонарей. В 1900 г. он построил орнитоптер, так и не поднявшийся в воздух, а в 1907 г. – первый аэроплан.

Летом 1908 г. Блерио стал свидетелем французского турне Уилбера Райта и был поражен мастерством пилотирования американца.

Английский лорд Нортклифф, владелец газеты «Дэйли мейл» объявил премию в тысячу фунтов тому, кто первым пересечет Ла-Манш на аэроплане. Райт, в то время пребывавший в Европе, казался одним из главных претендентов, но весной 1909 г. он предпочел вернуться к собственному делу в Штатах и выбыл из гонки за призом Нортклиффа.

25 июля 1909 г. в 4.35 утра Блерио поднялся в воздух. На середине пути из-за сильного ветра самолет отклонился от курса, но Блерио вовремя заметил неладное по кораблям в море. Через 37 минут после взлета, преодолев 23 мили, Блерио благополучно приземлился на английской земле.

Победа Блерио в то время была воспринята как величайшее достижение человечества, значительно усилив интерес к авиации во многих странах мира. За месяц Блерио собрал сотню заказов на выпуск своего моноплана; каждый планер (без мотора) стоил покупателям 850 американских долларов.

Самолет, на котором Блерио пересек Ла-Манш, был его одиннадцатым созданием. В отличие от Райтов, годами доводивших до совершенства одну и ту же базовую конструкцию, Блерио испробовал самые разнообразные схемы. Его бипланы оказались неудачными, в серию пошел только «Блерио-XI», спроектированный Раймондом Солнье. В 1911 г. «Блерио-XI» стал первым почтовым самолетом в США. 21 сентября 1913 г. Адольф Пегу, заводской испытатель, сделал на «Блерио-XI» мертвую петлю. Именно на базе конструкции «Блерио-XI» в 1915 г. был выпущен «Фоккер-айндекер» — первый и успешный образец истребителя.

В 1914 г. Блерио и его фирма выкупили активы крупной авиационной компании SPAD, выпустившей в годы Первой мировой войны более 10 000 машин. Блерио продолжал строить самолеты и в межвоенный период, среди них: «Блерио-115», 135, 155, 165 — экспериментальные четырехмоторные пассажирские самолеты; «Блерио-127» —



двухмоторный бомбардировщик; «Блерио-5190» – трансатлантическое воздушное судно.

До последних дней Луи Блерио интересовался новинками авиастроения и активно работал в своем бизнесе.

Умер он 2 августа 1936 г. в Париже от сердечного приступа. Похоронен в Версале. На месте старта и приземления Блерио во Франции и в Англии установлены мемориалы. В его честь названы поезда, суда, серийные мотоциклы, велосипеды. В 1936 г. учреждена «Медаль Луи Блерио», которой награждаются создатели легких самолетов за рекорды скорости, высоты и дальности.



ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Петр Николаевич Нестеров (Российская империя)

Петр Нестеров родился в Нижнем Новгороде 27 февраля 1887 г. в семье офицера-воспитателя кадетского корпуса. После смерти отца его мать, не имея средств на оплату жилья, была вынуждена переехать вместе с четырьмя детьми во Вдовий дом — государственное учреждение для необеспеченных вдов и их детей, лишившихся кормильца.

26 августа 1897 г. Петр Нестеров был принят в Нижегородский кадетский корпус, где служил его отец. В 1904 г. в числе шести лучших выпускников, закончивших обучение, был направлен в Михайловское артиллерийское училище. В 1906 г., отлично выдержав выпускные экзамены, Нестеров был произведен в подпоручики и направлен в 9-ю Восточно-Сибирскую стрелковую артиллерийскую бригаду. Служил во Владивостоке, где разработал правила корректировки артиллерийской стрельбы с помощью аэростата. В июле—августе 1911 г., находясь в отпуске в Нижнем Новгороде, Петр Николаевич познакомился с учеником профессора Н.Е. Жуковского П.П. Соколовым и вскоре стал членом Нижегородского общества воздухоплавания. В мае 1912 г. Нестеров сдал экзамены на звания пилота-авиатора и военного летчика, а в сентябре 25-летний поручик совершил свой первый самостоятельный полет. В 1913 г. он окончил курс авиационного отдела офицер-



ской Воздухоплавательной школы, а в мае назначен в авиационный отряд, формировавшийся в Киеве.

Нестеров занимался и конструкторской деятельностью. В начале 1914 г. он с помощью механика отряда Г.М. Нелидова модифицировал аэроплан «Ньюпор-4». На фактически новом самолете они выполнили несколько полетов продолжительностью около часа.

В 1913 г. Нестеров разработал конструкцию семицилиндрового двигателя мощностью 120 лошадиных сил с воздушным охлаждением.

Владея глубокими знаниями в области математики и механики, имея достаточный пилотажный опыт, Нестеров теоретически обосновал возможность выполнения глубоких виражей и осуществил их на практике. В своей работе «О взаимодействии руля глубины и направления при значительных углах крена» он впервые доказал, что во время выполнения виражей с креном более 45 градусов происходит изменение в работе руля: руль высоты выполняет функции руля направления, а руль направления — руля высоты. После назначения командиром отряда Нестеров ввел обучение полетам с глубокими виражами и посадку с выключенным двигателем.

В августе 1913 г. Нестеров во главе З машин возглавил групповой перелет по маршруту Киев—Остер—Козелец—Нежин—Киев с посадками. Во время перелета, впервые в истории авиации, проводилась маршрутная киносъемка. В первой половине 1914 г. он осуществил еще два перелета: Киев—Одесса за 3 часа 10 минут и Киев—Гатчина за 9 часов 35 минут. Для того времени это было большим достижением.

27 августа 1913 г. в Киеве над Сырецким полем Нестеров впервые в мире выполнил замкнутую петлю в вертикальной плоскости на самолете «Ньюпор-4». Этим маневром Нестеров фактически положил начало высшему пилотажу. Спустя двенадцать дней ту же самую авиационную фигуру повторил француз Адольф Пегу. Это событие получило широкую огласку в иностранной и в российской прессе. Когда в мае 1914 г. Пегу прибыл в Петербург для демонстрации «мертвой петли», редакции некоторых российских газет вышли с заголовками: «Императорскому аэроклубу уже давно необходимо подтвердить, что первую «мертвую петлю» совершил русский летчик».

10 февраля 1914 г. Киевское общество воздухоплавания отметило Нестерова за научную разработку вопроса о глубоких кренах и за осуществленную им «мертвую петлю», присудив ему золотую медаль общества. Позже киевское городское руководство от лица города вручило отважному пилоту-новатору памятный золотой жетон.

В августе 1914 г. П.Н. Нестеров был произведен в штабс-капитаны и назначен начальником 11-го авиационного отряда. С началом Первой мировой войны он отбыл на Юго-Западный фронт. Нестеров осуществлял воздушную разведку, выполнил одну из первых в России бомбардировок артиллерийскими снарядами.

За время Первой мировой войны штабс-капитан Нестеров совершил 28 боевых вылетов. За несколько дней до гибели он был награжден своим третьим орденом — Св. Владимира IV степени.

8 сентября 1914 г. над городом Жолква Нестеров проторанил двухместный «Альбатрос», в котором находились австрийские летчики: пилот Франц Малина и наблюдатель барон Фридрих фон Розенталь. Австрийцы вели воздушную разведку. «Альбатрос» пытался уйти от столкновения, но Нестеров настиг их и ударили колесами своего «Морана» сверху. Оба аэроплана упали на землю, все летчики погибли.

П.Н. Нестеров похоронен в Киеве на Лукьяновском кладбище.

Нестеров, скорее всего, не собирался уничтожать разведывательный неприятельский самолет ценой собственной жизни. К воздушной катастрофе привело то, что он использовал в последнем полете не свой аэроплан, который в тот день оказался неисправен, а более тяжелую, хотя и однотипную машину другого летчика.

В Акте расследования по обстоятельствам геройской кончины начальника 11-го корпусного авиационного отряда штабс-капитана Нестерова указывалось: «Штабс-капитан Нестеров уже давно выражал мнение, что является возможным сбить неприятельский воздушный аппарат ударами сверху колесами собственной машины по поддерживающим поверхностям неприятельского аппарата, причем допускал возможность благополучного исхода для таранящего летчика».

В 1914 г. на месте гибели Петра Нестерова в городе Жолква Львовской области был сооружен монумент. В советское время город Жолква носил имя Нестеров. Позднее, в 1980 г., здесь построили мемориал памяти героя-авиатора. В 1990-х гг. мемориал был разрушен воинствующими русофобами. Именем русского авиатора названы корабли и самолеты, улицы и переулки в Москве, Санкт-Петербурге, Гатчине, Минске и Нижнем Новгороде, установлены памятники в Киеве и Нижнем Новгороде. Имя Нестеров присвоено астероиду № 3071. Учрежден международный кубок Нестерова по высшему пилотажу.

Адольф Селестен Пегу (Франция)

Адольф Пегу родился 13 июня 1889 г. на юге Франции, в городке Монферра. В восемнадцатилетнем возрасте он подписал пятилетний контракт с армией и

был зачислен в 5-й полк африканской легкой кавалерии. Вместе со своей частью участвовал в нескольких операциях по усмирению мятежных племен Северной Африки. В мае 1908 г. Адольф заболел болотной лихорадкой и был эвакуирован во Францию. Болезнь протекала тяжело, и лишь через год его признали годным к продолжению службы. По собственному желанию Пегу получил назначение в 12-й гусарский полк, а вскоре, 29 января 1910 г., его перевели в 3-й колониальный артиллерийский полк, защищавший базу флота в Тулоне.



Осенью 1911 г. Пегу познакомился с одним из первых французских летчиков капитаном Карленом. Карлен взял нового знакомого в очередной полет. Получаса, проведенного в небе, вполне хватило Пегу, чтобы навсегда «заболеть» им. При малейшей возможности он снова и снова поднимался в воздух. В 1912 г. Пегу добился перевода в авиацию в качестве помощника-механика.

После демобилизации Пегу, едва сняв военную форму, записался в летную школу. Спустя всего несколько дней он получил пилотское удостоверение. Столь быстрое прохождение курса подготовки можно объяснить тем, что курсант был знаком с материальной частью и, благодаря урокам капитана Карлена, уже обладал навыками пилотирования.

Новоиспеченный летчик хотел отправиться на Балканы, где служили иностранные авиаторы-добровольцы, но война кончилась, и он нашел работу у авиаконструктора Луи Блерио.

Основным занятием Пегу стали испытания новых аэропланов «Блерио». Также он обучал курсантов и при случае брал в полеты пассажиров. Именно в качестве воздушного извозчика Адольф Пегу сделал первый шаг к

международной известности, поднявшись 13 мая 1913 г. в небо с испанским королем Альфонсо XIII.

Пегу совершил первый во Франции прыжок с парашютом из самолета.

21 сентября 1913 г. на аэроплане «Блерио-ХI» через 12 дней после П.Н. Нестерова Пегу выполнил мертвую петлю.

С началом Первой мировой войны Пегу стал совершать вылеты в качестве воздушного разведчика. 5 февраля 1915 г. ему вместе со стрелком удалось сбить два немецких аэроплана, а третий аэроплан принудить к посадке. Одержав в феврале три воздушные победы, а 3 апреля 1915 г. — две, он стал асом, подтвердив это звание последней 6-й победой 11 июля 1915 г., сбив немецкий «Авиатик-С».

31 августа 1915 г. Адольф Пегу был сбит немецким унтер-офицером польского происхождения Кандульски, по иронии судьбы одним из его довоенных учеников в управлении аэропланом.

На месте гибели первого аса, в городке Пети-Круа, установлен памятник.

Манфред фон Рихтгофен (Германия)

Манфред фон Рихтгофен родился 2 мая 1892 г. в городе Бреслау (ныне Вроцлав в Польше) в семье прусского аристократа. По окончании военного училища в Вальдштадте он поступил в военную академию и стал отличным стрелком и наездником. В 1912 г. в чине лейтенанта он начал службу в конном полку.

В августе 1914 г. Рихтгофена назначили командиром подразделения, участковавшего в наступлении на Россию. Вскоре его роту перебросили на Западный фронт. Однако Германия до поры держала кавалерию в арьергарде. Рихт-

гофен начал учиться профессии воздушного наблюдателя и вскоре вновь был переправлен на Восточный фронт, где участвовал в разведывательных полетах.

В августе 1915 г. Рихтгофен был перенаправлен на Западный фронт в сверхсекретное соединение под кодовым названием «Бригада голубей», предназначенное для бомбардировочных операций. Готовясь к боевым вылетам, Рихтгофен прикрепил к верхнему крылу своего самолета-разведчика пулемет.

Ранее в воздушных боях пилоты использовали карabinы и револьверы. В феврале 1915 г. Ролан Гаросс установил в самолете стационарный пулемет, стреляющий сквозь врачающийся пропеллер. Немецкий авиаконструктор Фоккер, изучив захваченный французский самолет, придумал прерыватель, благодаря которому пулемет выпускал пули лишь в тот момент, когда на их пути не было винта. Прерыватель Фоккера был поставлен на моноплан «Айндеккер», который и стал первым настоящим истребителем. Пулемет на «Айндеккерах» стал адским бичом для практически беззащитных самолетов-разведчиков союзных сил. За десять месяцев «Айндеккеры» практически расчистили небо от машин противника. В январе 1916 г. штаб британских Королевских BBC отдал приказ сопровождать каждый самолет-разведчик тремя истребителями в сомкнутом строю.

«Айндеккер» воспитал целую когорту истребителей-асов. В то время Рихтгофен еще не пробился в их ряды. Он продолжал разведочные и бомбардировочные полеты сначала под Метцем, а затем снова на Восточном фронте, где в июне 1916 г. русские войска перешли в большое наступление. Опыт Рихтгофена показал, что обстрел



колонн вражеской кавалерии весьма эффективен. Под огнем его пулеметов казачьи войска буквально рассыпались в разные стороны. Именно тогда Рихтгофен и был замечен отцом воздушного боя Освальдом Бельке, прибывшим на Восточный фронт в поисках пилотов для своего полка «Воздушный охотник». Барон фон Рихтгофен показался ему вполне подходящей кандидатурой. В сентябре 1916 г. мечты Рихтгофена сбылись — он стал истребителем.

К тому времени англичане и французы перехватили инициативу благодаря новым «Ньюпорам». «Айндекеры» явно устарели. На смену им на фронт прибыли обтекаемые, с акульими носами бипланы под названием «Альбатрос». Именно на «Альбатросе» Рихтгофен открыл счет своим победам, сбив 17 сентября 1916 г. биплан британских BBC ФЕ-2. ФЕ-2 был маневренным самолетом, но расположенный сзади винт делал его прекрасной мишенью для атаки. Смертельно раненный пилот сумел посадить биплан. Рихтгофен сел рядом, чтобы убедиться в своем успехе. Вечером в честь первой победы он заказал у берлинского ювелира серебряный кубок. Потом их у него стало много. Одна карьера началась, а другая закончилась — 28 октября погиб Освальд Бельке. Три дня спустя, в день похорон, Рихтгофен нес на черной подушечке медали своего командира. Счет побед Рихтгофена быстро рос, но 23 ноября 1916 г. он чуть не погиб в бою с английским асом майором Хоукером, командиром эскадрильи британских BBC.

16 ноября 1917 г. Рихтгофена наградили орденом «За личную храбрость». Тогда же он был назначен командиром 2-й эскадрильи. В отличие от британских BBC немцы собирали своих лучших пилотов в элитные подразделения. Под командованием Рихтгофена служил и его брат Лотар, закончивший войну с 40 победами.

С сентября 1917 г. и до самой своей гибели в апреле 1918 г. Манфред фон Рихтгофен демонстрировал против-

нику свое уникальное мастерство на «Фоккере». Летая на этом триплане, Рихтгофен одержал 17 последних побед. Между тем сопротивление англичан в воздухе день ото дня усиливалось. Благодаря все возраставшему числу самолетов нового поколения перевес сил оказался на стороне союзников. Среди их новых самолетов особенно выделялся SE5A, а также «Сопвич-кэмел», чье название произошло от двугорбой формы кожуха, закрывавшего его спаренные пулеметы. К концу войны «верблюды» сбили более 1300 немецких самолетов. Но число побед самого Рихтгофена все росло. Сбитый «Сопвич-пап» стал его 61-й победой.

В апреле 1917 г. США объявили Германии войну. Пять месяцев спустя боевая эскадрилья BBC США вступила в битву на стороне англичан и французов. Американцы летали на английских и французских самолетах, так как собственных боевых машин у США еще не было.

21 марта 1918 г. отборные части Германии пошли в последнее наступление на Западном фронте. На счету Рихтгофена было уже 80 побед. Последней его жертвой стал «Сопвич-кэмел», расстрелянный почти в упор.

21 апреля 1918 г. звено Манфреда фон Рихтгофена атаковало самолеты-разведчики. Немецкие самолеты над английской линией обороны вызвали зенитный огонь. В воздух поднялась эскадрилья англичан под командованием капитана Брауна. Рихтгофен сразу же выбрал себе лейтенанта Мэя, который в пылу боя расстрелял все свои патроны, и стал прижимать его к земле. Теперь они находились над районом дислокации австралийских войск. Австралийские пулеметчики открыли огонь по летевшему над ними триплану. На хвост Рихтгофена, возможно уже раненного, сел капитан Браун. «Фоккер» через секунды рухнул в поле.

Мертвый Рихтгофен все еще сжимал штурвал. На следующий день ас был похоронен на кладбище у деревушки Бертангу. На надгробии начертали: «Нашему сильному

и благородному противнику». В ноябре 1925 г. останки Рихтгофена были торжественно перезахоронены на Берлинском кладбище инвалидов.

Жорж Гинемер (Франция)

Гинемер родился в Париже 24 декабря 1894 г. в семье офицера французской армии. Он с детства мечтал прославиться на военном поприще и гордился своим происхождением: его предки сражались под знаменами Карла Великого, участвовали в Крестовых походах и Столетней войне, покоряли Европу в эпоху Наполеоновских войн.

В 1911 г. Жорж в качестве пассажира поднялся в небо на «Фармане» во время одного из перелетов в ходе Европейского авиационного состязания. Это событие определило его дальнейшую судьбу: он твердо решил стать летчиком.

С началом Первой мировой войны Жорж пять раз пытался записаться в армию, но получал отказы из-за слабого здоровья и невысокого роста. Вскоре его целеустремленность была вознаграждена: по совету знакомого летчика он едет в местечко Па и поступает в школу авиамехаников. Но ему хотелось летать...

После многочисленных рапортов солдат 2-го класса Гинемер 23 ноября 1914 г. зачисляется курсантом в школу пилотов, где с января 1915 г. учится летать на аэроплане «Блерио-Пингвин». В марте 1915 г. его перевели в летнюю школу в Аворде для совершенствования навыков пилотажа на разных типах самолетов. Уже через два месяца Гинемер с группой выпускников попадает в резерв командующего авиацией. Через месяц, присвоив ему звание капрала, командование направляет его в эскадрилью MS3, оснащенную монопланами-парасоль «Моран-Солнье».

Выполнив серию тренировочных полетов, Жорж получил в свое распоряжение аэроплан, который назвал «Старый Шарль» в память об опытном пилоте Шарле Боннэре.

Впервые Гинемер встретился лицом к лицу с воздушным противником 19 июля 1915 г. В тот день, вылетев вместе с механиком Гуерде, он направился на перехват немецкого разведчика. Догнав его над линией фронта, он зашел ему в хвост, а механик открыл огонь из пулемета. Но успеха достичь не удалось: после полусотни выстрелов пулемет заело, а немец ушел под защиту своих зениток. Впрочем, французы вскоре обнаружили еще одну цель: экипаж немецкого «Авиатика» что-то увлеченно рассматривал на французской территории и явно не замечал появившегося противника. Жорж спикировал на них, зайдя сзади-снизу, механик к этому времени смог починить пулемет и открыл огонь. «Авиатик» тут же вошел в нисходящую спираль, а немецкий наблюдатель начал отстреливаться из карабина. Он дважды попал в Гуерде: одна пуля зацепила шлем, не задев головы, а другая — руку. Но пулемет французов строчил не переставая, и через 10 минут после начала боя война для обоих немцев закончилась: летчик был смертельно ранен, а наблюдатель, чудом выживший при приземлении, попал в плен.

21 июля Гинемеру присвоили звание сержанта и наградили Военной медалью. Командование не только наградило молодого пилота, с середины сентября ему стали поручать доставку агентов за линию фронта и их возвращение назад.

В ноябре—декабре 1915 г. эскадрилью перевооружили истребителями «Ньюпор-Х». Новый самолет больше под-



ходил для ведения воздушного боя, и счет побед летчика довольно быстро возрос. 5 декабря Гинемер сбил второй «Авиатик», 8-го его добычей стал LVG, а 14-го, действуя в паре с капралом Букье, он сбил немецкий истребитель «Фоккер-Е».

В день своего совершеннолетия Гинемер стал кавалером ордена Почетного легиона, а его следующие 4 победы были отмечены Военным крестом.

3 февраля 1916 г. Гинемер сбил сразу два LVG, а еще один — через день. Эти успехи не остались незамеченными, и 4 марта Гинемера произвели в лейтенанты. Тогда же, в начале марта, эскадрилья получила новые «Нью-поры-ХI».

В отличие от «десятки» это были настоящие истребители: одноместные, с жесткой бипланной коробкой крыльев, выдерживавшей значительные перегрузки. Но неплохая маневренность, легкость управления и хорошие скоростные данные в определенной степени обесценивались неудачным размещением вооружения над верхним крылом. Это затрудняло в бою перезарядку пулемета, имевшего магазинное питание.

13 марта Гинемер вылетел на новом истребителе на боевое задание вместе с командиром эскадрильи капитаном Брокером и лейтенантом Деллином. На этот раз Жоржу не повезло: одна из пуль попала ему в руку, а вторая — в голову. С трудом дотянув до своего аэродрома, он посадил изрешеченный пулями самолет, но вылезти из кабины сил не хватило...

Из госпиталя ас вернулся спустя полтора месяца, но рука не до конца зажила, и его отправили в отпуск для поправки здоровья. По некоторым сведениям, один из друзей Гинемера скрытно от руководства перегнал самолет на поле рядом с домом родителей, находившимся в прифронтовой полосе, и Жорж тайком летал в район боев. Возвратившемуся в строй после отпуска Гинемеру была доверена честь нести знамя военной авиации Фран-

ции во время торжественной церемонии, проходившей 13 мая 1916 г. на аэродроме Дижона.

В начале лета 1916 г. эскадрилья получила новые «Ньюпоры-XVII». Высокая скорость (до 170 км/ч) и великолепная маневренность сделали их весьма популярными среди пилотов Антанты. Освоил новый истребитель и Гинемер. В первое время он избегал ввязываться в воздушные схватки — сказывались психологические последствия ранений. Но вскоре он преодолел страх, и 22 июня 1916 г. сбил германский LVG. Однако 6 июля Жоржу опять не повезло: он был легко ранен, а самолет поврежден. Гинемер спланировал на луг.

Через четыре дня, вылетев на чужом самолете, Гинемер сбил еще один LVG. 28 июля 1916 г. он повел в бой новую машину. Первая же очередь, выпущенная из пулемета противника, разнесла пропеллер истребителя. Пришлось срочно садиться, но вместе с ним шел вниз и сбитый германский LVG.

К концу августа 1916 г. на счету Гинемера было 14 побед.

27 августа Гинемер получил один из трех первых истребителей SPAD-SVII, отправленных на фронтовые испытания.

Вылетев на SPAD-SVII 4 сентября, ас сбил «Авиатик», а 15-го — «Румплер». 22 сентября, возвращаясь из рейда за линию фронта, Жорж увидел «Фоккер» и молниеносной атакой, занявшей несколько секунд, отправил вниз и его. Так как самолет упал на вражеской территории, то победу не засчитали. Зато на следующий день Гинемер сбил сразу три аэроплана в течение трех минут! Внезапно французская зенитная артиллерия открыла огонь. Первый же снаряд своих угодил в крыло. Жорж отделался ушибами. Чтобы сгладить вину подчиненных, дивизионный генерал устроил торжественное построение в честь сбитого аса, затем последовал обед с шампанским.

24 января 1917 г. Гинемеру в шестой раз удается сбить в одном бою два самолета. При посадке на замерзшую пашню его истребитель сломал колесо, сам пилот отделался лишь легким испугом. Спустя два дня на истребителе своего друга, на высоте 3800 м, Гинемер перехватил двухместный разведчик «Альбатрос». На десятом выстреле пулемет заклинило, и, чтобы не попасть под огонь стрелка, пришлось уйти немцу под «брюхо». Попытки перезарядить оружие оказались тщетными, но экипаж разведчика запаниковал и поспешил приземлиться на французской территории, хотя по нему уже никто не стрелял.

8 февраля Жорж сразил германскую двухмоторную «Готу-GIII» — первая победа в воздухе над полноценным немецким бомбардировщиком. Спустя 10 дней его произвели в капитаны. 16 марта Гинемер выиграл в течение дня три боя. 4 мая на его счету уже было 38 побед, но, атакуя в тот день двухместный «Альбатрос», он слишком близко подошел к уже горящему противнику. Ответный огонь стрелка был точным, и его поврежденный SPAD с рваными крыльями и изрешеченным фюзеляжем пошел вниз. Но виртуозному летчику все же удалось дотянуть до аэродрома.

Рекордным для аса стал день 25 мая 1917 г. За три боевых вылета он уничтожил 4 вражеских самолета. За эти победы Жорж Гинемер был представлен к званию офицера ордена Почетного легиона. 14 июля 1917 г. пилот приехал в Париж на завод фирмы SPAD за новым пушечным истребителем. В тот же день он удостоился золотой медали аэроклуба Франции.

5 июля 1917 г. Гинемер впервые вылетел на новом истребителе. После недолгого поиска он встретил три немецких аэроплана DFW. Огонь их стрелков оказался довольно точным, и самолет французского аса был поврежден. Пока машину ремонтировали, пилот на своей старой «семерке» вновь добился успеха: его жертвами стали 2 DFW и «Альбатрос».

Вскоре у Гинемера появились признаки переутомления, и врачи уложили его в госпиталь.

Отдых, как и ремонт самолета, закончились 23 июля, и спустя 4 дня Жорж сбил «Альбатрос». 50-я победа далаась нелегко: огнем стрелков германского DFW истребитель был снова поврежден.

Гинемер получил новейший SPAD-SXIII и 20 августа одержал на нем свою 53-ю победу, но при посадке врезался в английский DH-4.

Бессмысленность и равнодушная жестокость войны надломили даже «железную» натуру Гинемера. Он еще больше замкнулся, а единственному другу говорил о своей близкой смерти. Вернувшись в часть 4 сентября 1917 г., он вылетел на следующий день на SPAD-SXIII, и вновь неудача: в ходе атаки оба его пулемета отказали из-за обрыва спускового поводка, а вражеский стрелок и на этот раз не промахнулся.

Еще один неудачный бой Гинемер провел 8 сентября. 10 сентября в первом вылете у него сразу после взлета отказал водяной насос, и закипевшая вода в радиаторе вынудила совершить посадку. Во втором — его самолет получил три пулевые пробоины. Третий — едва не привел к катастрофе: пожар двигателя в воздухе из-за неисправности карбюратора.

11 сентября 1917 г. стал последним днем французского аса. В 8.30 утра он вылетел в паре с ведомым. Над линией фронта они обнаружили немецкий «Авиатик», и Гинемер пошел в атаку, а ведомый остался патрулировать свои позиции. На аэродром капитан Гинемер не вернулся...

Позже стали известны некоторые обстоятельства гибели летчика. Его самолет атаковала группа немецких истребителей. Произошла короткая схватка, и горящий SPAD упал в районе позиций 413-го германского пехотного полка. На место падения были посланы санитар и два солдата, которые установили по документам убитого, что это капитан Гинемер.

Начавшаяся на следующее утро артподготовка продолжалась две недели. Разрывы снарядов так перепахали местность, что от могилы аса и обломков его самолета ничего не осталось. Вскоре после этого с немецкого самолета был сброшен вымпел с уведомлением о гибели Гинемера в воздушном бою, а во второй половине октября французское командование официально объявило о его смерти.

«Свирипый демон» — так прозвали этого бледного неулыбчивого французского летчика Первой мировой войны. У германских пилотов его имя вызывало страх, а среди однополчан и командования — благоговейное уважение. Он был тяжело болен туберкулезом, но это не помешало ему участвовать в 600 воздушных боях и одержать 53 официальные победы, еще 35 числятся за ним как возможные.

Парламент постановил занести имя капитана Гинемера в Пантеон славы как «символ стремления и энтузиазма нации», а в Доме инвалидов в Париже выставили его SPAD-SVII.

Рене Фонк (Франция)

Родился в деревне Солси-сюр-Мерт в Вогезах 27 марта 1894 г.

Войну начал в 1914 г. инженером. Со временем передумал и в мае 1915 г. закончил обучение на пилота. Летал на самолетах «Кодрон» в составе эскадрильи C-47 в течение двух лет. Именно в это тяжелое время у союзников стали появляться пилоты, чьи достижения позже станут легендарными. Таким был и Рене Поль Фонк — самый успешный из пилотов союзников в Первой мировой войне, имевший 75 официальных побед и 49 неподтвержденных, одержанных за линией фронта. В начале 1917 г.

Фонк после боя с двумя немецкими «Румплерами», блестяще выигранного им на неповоротливом разведчике «Кодрон», был зачислен в истребительную группу «Аисты». В мае 1917 г. Фонк одержал свои первые три победы, управляя истребителем SPAD-SVII, а ровно через год одержал 6 побед в одном бою — этот результат до конца Первой мировой войны не смог превзойти никто.

В отличие от многих других пилотов Фонк всегда был расчетлив и осторожен и никогда не бросался на врага сломя голову. За всю войну в его самолет попала только одна вражеская пуля.

В течение 1918 г. Фонк довел свой счет до 56 побед, превзойдя достижение капитана Жоржа Гинемера — лучшего французского аса, погибшего в сентябре 1917 г.

Сразу после окончания войны Фонк уволился из армии. В 1920 г. увидели свет его мемуары «Мои бои», с предисловием маршала Фоша. В 1926 г. Фонк вступил в борьбу за приз Раймонда Ортейги в размере 25 000 американских долларов за трансатлантический перелет. 20 сентября 1926 г. с экипажем из 4 человек Фонк стартовал на трехмоторном самолете Сикорского C-35. На взлете самолет потерпел аварию и сгорел. Два человека экипажа погибли, а сам Фонк получил серьезные травмы. Приз в итоге получил американец Чарльз А. Линдберг в 1927 г.

Фонк позднее вернулся в военную авиацию, дойдя до должности инспектора истребительных сил французской авиации в 1937—1939 гг. До Второй мировой войны Фонк контактировал с Г. Герингом и Э. Удетом, что повредило его репутации в послевоенной Франции. Хотя Фонку приписывалось сотрудничество с нацистским режимом и яко-



бы вербовка двухсот пилотов для вишистской Франции, но на самом деле он пытался противостоять политике коллаборационизма и еще в 1943 г. переехал из Виши в Париж. Здесь позднее он был арестован гестапо и заключен в лагерь. После войны, в 1948 г., Фонку был передан сертификат Сопротивления, где говорилось, что «Рене Фонк принимал участие в доблестной борьбе за освобождение Франции».

Рене Фонк жил в Париже, где и умер 18 июня 1953 г.

Эрнст Удет (Германия)

Эрнст Удет родился 26 апреля 1896 г. во Франкфурте-на-Майне. Окончив школу в Мюнхене, он еще до войны вступил в армию, став курьером-самокатчиком 26-й пехотной дивизии. Когда началась Первая мировая война, Удет ухитрился осенью 1914 г. демобилизоваться. Он попытался поступить в летную школу, но из-за возраста не был принят. Эрнст возвратился в Мюнхен и стал брать частные уроки летного мастерства, которые оплачивал его богатый отец.

Удет вернулся на военную службу 15 июня 1915 г. и был зачислен в 9-й резервный летный отряд. Простым рядовым он попал, в качестве воздушного наблюдателя-корректировщика, в 206-й воздушный артиллерийский отряд, действовавший на Западном фронте. В том же году Эрнст Удет получил звание ефрейтора и Железный крест 2-го класса. Вскоре ему присвоили звание унтер-офицера и перевели летчиком-истребителем в 68-й полевой воздушный отряд, базировавшийся во Фландрии.

18 марта 1916 г. Удет сбил первый французский «Фарман». Ему пока не хватало летного опыта, поэтому следующую победу он одержал только 6 октября 1916 г. В мае 1917 г. Удет, сбив 5 неприятельских аэропланов, стал назы-

ваться асом. 5 августа 1917 г. его назначили командиром 37-й истребительной эскадрильи. 18 февраля 1918 г., когда он сбил 20-й самолет противника, Манфред фон Рихтгофен предложил ему командовать 11-й эскадрильей, входившей в состав его знаменитого 1-го истребительного полка. Удет с радостью принял предложение Рихтгофена и до конца войны командовал этим подразделением.

До конца войны Удет успел сбить 62 непрятельских самолета, став вторым по результативности германским асом.

После войны Удет оказался не у дел. Он устроился автомехаником в Мюнхене, по воскресеньям участвовал в демонстрационных воздушных боях, сбор от которых шел в пользу Организации возвращения военнопленных.

Позже Удет поступил на службу в коммерческую фирму Румплера, где совершал регулярные рейсы между Веной и Мюнхеном. Но контрольная комиссия союзников конфисковала у фирмы самолеты, под предлогом выполнения статей Версальского договора, запрещавших Германии иметь свои ВВС.

В 1925 г. Удет перебрался в Буэнос-Айрес. В качестве чартерного пилота он летал по всему миру. В Голливуде снялся в нескольких фильмах, выполняя фигуры высшего пилотажа.

Вернувшись в Германию, Удет был тепло принят военным другом Герингом. Специальным распоряжением от 1 июня 1935 г. Удеть присвоили звание оберста. 10 февраля 1936 г. он стал инспектором истребительной и бомбардировочной авиации, а 9 июня того же года — главой технического управления люфтваффе, переименованного



в 1938 г. в Управление снабжения и поставок. 1 февраля 1939 г. Удeta назначили начальником боевого снабжения люфтваффе с титулом генерала-авиатехника. Новые звания следовали одно за другим: генерал-майор, генерал-лейтенант, генерал авиации и, наконец, генерал-oberст.

Эрнст Удет не получил соответствующего образования, не имел опыта руководства промышленностью, не прошел штабной и технической подготовки. Новый начальник боевого снабжения люфтваффе создавал громоздкие и неработоспособные бюрократические структуры, подбирал не тех, кого нужно, не на те места и постоянно шел на по-воду у промышленных магнатов, дурачивших его на каждом шагу. Чаще всего Удет был очень занят, ухлестывая за женщинами и устраивая разгульные пирушки, часто длившиеся до рассвета.

В феврале 1940 г. проблемы люфтваффе обострились до предела (ведь Гитлер уже тогда требовал от немецких конструкторов и промышленности создания «сверхоружия»), а производство требуемых самолетов отставало от утвержденных ранее графиков. Гитлер подверг Геринга уничтожающей критике, а тот, в первую очередь, устроил разнос Удете.

Геринг не переставал устраивать выволочки Удете, но особенно ухудшилось и без того отчаянное положение Удeta, когда его пути пересеклись с дорожками Эрхарда Мильха, вознамерившегося сместить генерал-oberста со всех постов. Когда-то друзья (Удет даже учил Мильха летать), теперь они стали врагами. Коварный имперский секретарь по авиации воспользовался неразберихой, царившей в отделе боевого снабжения, чтобы прибрать его к рукам. Но Геринг, верный все той же тактике «разделяй и властвуй», отказывался сместить Удeta, однако предоставил Мильху полномочия открывать или закрывать авиа-предприятия, перемещать людские и сырьевые ресурсы с одного производства на другое, а также менять состав руководства авиапромышленности. Разумеется, Эрхард

Мильх, обуреваемый неуемной жаждой власти, не мог успокоиться, получив лишь половину пирога, и начал против искренне благонамеренного, но некомпетентного в тонких конструкторских и производственных вопросах летчика-аса и рискового трюкача войну нервов. Очень скоро ему удалось заменить всех основных помощников Удeta на своих ставленников. Мильх, с молчаливого согласия Геринга, постепенно реорганизовал техническое управление на свой, более разумный, лад.

Война затягивалась, потери люфтваффе росли, а Удет впадал во все более глубокую депрессию, которая привела его к самоубийству. Удет оставил Герингу предсмертную записку, в которой упрекал его в том, что тот забыл «фронтовое братство», доверился толстосумам и «жидам».

Германскому народу было сообщено, что великий немецкий летчик Эрнст Удет погиб при испытаниях нового самолета.



РЕКОРДНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ

Ричард Бэрд (США)

Ричард Бэрд родился 25 октября 1888 г. в городке Винчестер, в Вирджинии, в одной из известнейших и богатейших семей.

До 1912 г. Бэрд посещал Вирджинский военный институт, затем перешел в Морскую академию США. Он выучился летать в годы Первой мировой войны, освоив навыки летчика и предложив ряд технических новинок для управления и прокладывания курса аэроплана над открытым океаном, включая специальные индикаторы и секстанты.

Работа Бэрда в сфере создания новых навигационных приборов привела его к участию в подготовке перелета аэропланов Военно-морских сил Соединенных Штатов через Атлантический океан. Надо сказать, что из трех участвовавших в перелете летающих лодок лишь Альберт Рид на гидробиплане Куртиса NC-4 сумел завершить задуманное, став первым человеком, совершившим трансатлантический перелет.

В 1925 г., став членом экспедиции Дональда Мак-Миллана, за две недели Бэрд налетал более 8000 километров вдоль северного побережья Гренландии.

9 мая 1926 г. Ричард Бэрд вместе с пилотом Флойдом Беннетом на трехмоторном «Фоккере-Ф-VII» со-

вершили полет с острова Шпицберген на Северный полюс и обратно.

Основная цель Бэрда была — опередить экспедицию к полюсу Руяля Амундсена на дирижабле «Норвегия». Амундсен, будучи благородным человеком, предупредил Бэрда о многих явных и неявных препятствиях, которые ждали того на пути. Бэрд же был одержим единственной мыслью — не пропустить дирижабль Амундсена вперед.

9 мая 1926 г. в 9 часов 2 минуты самолет Бэрда—Беннета по расчетам достиг Северного полюса, совершил над ним три круга и вернулся назад. Первым, кто поздравил летчиков с совершением полета, был Руаль Амундсен. Однако командир и создатель «Норвегии» Умберто Нobile, не скрывавший своей неприязни к американскому летчику, в своих мемуарах аргументированно доказал, что Бэрд не мог достичь в этом полете Северного полюса. В конце 90-х гг. XX в. неудача Бэрда была доказана и другими специалистами. Как бы там ни было, победа была заявлена, и всегда умевшие видеть только самих себя американцы ее праздновали.

В 1927 г. Бэрд и Беннет сделали неудачную попытку совершить беспосадочный трансатлантический перелет и выиграть ранее учрежденный приз в 25 000 долларов. При совершении подготовительных подлетов самолет попал в аварию, а Беннет и Бэрд получили травмы. Приз, а с ним и мировую славу вскоре выиграл Чарльз Линдберг.

После этого Бэрд приступил к активному сбору денег, а требовалось более 1 000 000 долларов, для совершения полета к Южному полюсу. В декабре 1928 г. экспедиция, которую возглавлял Бэрд, высадилась в Китовой бухте Антарктиды и в течение трех месяцев



обустроила лагерь, названный Бэрдом «Маленькой Америкой». В 725 километрах от лагеря был подготовлен аэродром с запасами горючего, топлива и продуктов питания.

28 ноября 1929 г. в 15 часов 29 минут Р. Бэрд, Б. Балхен, Г. Джун и фотограф А. Мак-Кинли на американском высокоплане «Форд-тrimотор» отправились к Южному полюсу.

Самым сложным в этом путешествии было пересечение антарктических горных хребтов, достигавших высоты 3200 м. Направив самолет между двумя хребтами и, по некоторым данным, даже сбросив заготовленный балласт, самолет, едва не чиркнув колесами по хребту, пересек горы.

В 5 часов утра самолет сел для дозаправки в районе гор Королевы Мод, а еще через четыре часа успешно приземлился в «Маленькой Америке». Все воздушное путешествие к Южному полюсу заняло 18 часов 40 минут.

Впоследствии Бэрд еще четырежды побывал на Южном полюсе, последний раз в 1955—1956 гг. В 1938 г., во время своего визита в Гамбург, он был приглашен немцами принять участие в экспедиции на Южный полюс в 1938—1939 гг., но отказался.

В 1956 г. Бэрд, как командующий операцией «Глубокий мороз-І», проводимой ВМФ США, участвовал в проведении Международного геофизического года.

Р. Бэрд умер в 1957 г. Похоронен на Арлингтонском кладбище.

Именем Бэрда назван аэропорт в Ричмонде, Вирджиния, кратер на Луне, несколько боевых кораблей, школ, библиотек и исследовательских центров. Бюст Бэрда установлен на научно-исследовательской станции в Аргентине, в Новой Зеландии создано два мемориала, посвященных его памяти.

Алан Кобхэм (Великобритания)

Алан Кобхэм родился в Лондоне 6 мая 1894 г. Начинал свою трудовую жизнь как продавец готового платья в Лондоне. В ходе Первой мировой войны служил в Армейском ветеринарном корпусе, а затем перешел в Королевский летучий корпус, из которого впоследствии были образованы Королевские ВВС Великобритании.

В январе 1921 г. Джейфри де Хэвилленд принял Кобхэма на работу в качестве первого пилота недавно организованной компании «Аэропланы де Хэвилленда на прокат». Тогда же, в 1921 г., Кобхэм совершил головокружительное турне по Европе, облетев за три недели 17 городов и налетав 8046 км. В 1924 г. он стал первым человеком, совершившим перелет из Англии в Индию и обратно, выиграв гонку Королевского кубка, и был награжден первой из своих трех золотых медалей Королевского аэроклуба. В 1925 г. на самолете DX.60 он слетал из Лондона в Цюрих за один день.

В августе 1926 г. Кобхэм совершил рекордный по дальности перелет на самолете фирмы де Хэвилленда DX.50J из Лондона на аэродром Исседон в Мельбурне, Австралия, и вернулся обратно. Общая протяженность маршрута — 43 443 км. На обратном пути 1 октября 1926 г. он посадил свою летающую лодку на Темзу и подрулил к зданию парламента. Около миллиона лондонцев наблюдали за приводнением своего земляка. Через день король присвоил Кобхэму рыцарское звание.

Полеты над неизвестными территориями грозили многими



опасностями. Перелет через Таврские горы в Турции Кобхэм запомнил как «кошмар» — биплан DH.50J не мог забраться выше 3000 м и пересечь горную гряду, поэтому летчику приходилось нырять в распадки и ущелья, рискуя разбиться в малообитаемых местах.

Над Ираком его самолет попал в песчаную бурю, заставившую его максимально снизиться и лететь, лавируя между песчаными барханами. Там же его самолет был обстрелян воинственными бедуинами, одна из пуль попала в Артура Эллиота — напарника и старого товарища Кобхэма. Пришлось совершить незапланированную посадку в Басре, чтобы отправить Эллиота в госпиталь, где тот умер на следующий день.

В 1928 г. Кобхэм на летающей лодке пролетел вдоль побережья вокруг Африканского континента, приземляясь только в английских колониях.

В 1932 г., став известным и относительно состоятельным человеком, Кобхэм основал авиастроительную фирму «Айрспид» и организовал по всей Великобритании регулярные авиашоу под названием «Национальный день авиации». В летающем цирке Кобхэма выступало до 14 известных пилотов. При этом большим успехом пользовались полеты с пассажирами. Стоимость такого полета была невелика и не покрывала даже стоимости горючего, но Кобхэму удалось привить сотням людей любовь к авиации.

Одним из пассажиров Кобхэма оказался юный Невилл Дьюк, впоследствии знаменитый испытатель «Спитфайра», на всю жизнь запомнивший свой первый полет с Кобхэмом на «Авро-504».

Компания «Айрспид» построила несколько удачных самолетов. Первым был «Ферри-AS.4», взлетевший 10 апреля 1932 г., а самым успешным стал «Оксфорд-AS.10», который был тиражирован в количестве 8586 штук.

Большим вкладом Кобхэма в развитие авиации стала разработка системы дозаправки в воздухе. К 1948 г. его

вторая фирма «Флайт рефюлинг ЛТД» приняла участие в организации так называемого «Берлинского воздушного моста», посредством которого страны Запада пытались преодолеть советскую блокаду Западного Берлина. 7 августа 1949 г. «Глостер Метеор», десять раз дозаправившись в воздухе, оставил в небе 12 часов 03 минуты, пролетев 5794 км. Это был мировой рекорд продолжительности полета для реактивных машин.

В конце 1950-х Кобхэм отошел от дел и уехал на Британские Виргинские острова, где жил до начала 1970-х гг.

Умер Кобхэм в Лондоне 21 октября 1973 г.

Чарльз Смит (Австралия)

Чарльз Смит родился в Хэмилтоне, в Австралии, 9 февраля 1897 г.

С 1903 по 1907 г. семья жила в Ванкувере, в Канаде. Вернувшись в Австралию, Смит окончил Сиднейский технический колледж, став электротехником.

В Первой мировой войне Смит принял участие в качестве инженера. Однако неуемная энергия и хорошее здоровье сделали его сначала связным мотоциклистом, а в 1917 г. привели в Королевский летучий корпус, где он получил «крыльшки» и стал летчиком.

В августе 1917 г. Смит был ранен и сбит в воздушном бою. Хирургам пришлось ампутировать левую ногу. За мужество Смита наградили Военным Крестом и произвели в капитаны. После увольнения уже из Королевской армии Смит вернулся в Австралию.



левских BBC Великобритании он получил лицензию на коммерческие полеты.

В 1927 г. Чарльз Смит и его единомышленник, летчик Чарльз Ульм, прибыли в США с целью приобретения самолета для трансатлантического перелета в Австралию. Они купили трехмоторный моноплан «Фоккер-F-VII» и назвали его «Южный Крест».

В 8 часов 54 минуты 31 мая 1928 г. «Южный Крест» с экипажем: пилот Ч. Смит, второй пилот Ч. Ульм, Д. Варнер и Г. Лайон, которые выполняли обязанности штурмана, связиста и инженера, поднялся в воздух с аэродрома города Оклэнд, в Калифорнии. 9 июня, проведя в воздухе 81 час и пролетев более 11 000 км, «Южный Крест» приземлился в Брисбейне. На аэродроме собралась толпа в несколько десятков тысяч человек. Смит и его товарищи были объявлены героями, им была устроена грандиозная встреча.

Не теряя времени, Смит и Ульм пересекли Австралию с востока на запад и с юга на север, перелетели в Новую Зеландию и обратно, зарегистрировали компанию «Австралийские авиалинии».

В 1930 г. Смит принял участие в гонке из Англии в Австралию, выиграл ее, проведя в полете 13 дней и прилетев в Сидней 22 октября 1930 г.

В 1932 г. за доблестную службу в авиации ему было присвоено звание рыцаря.

Сэр Чарльз Смит и второй пилот Томми Петибридж вылетели на знаменитом аэроплане «Леди Южный Крест» из индийского Аллахабада в Сингапур, чтобы установить новый рекорд скорости. Ранним утром 8 ноября 1935 г. их самолет навсегда исчез над Андаманским морем, неподалеку от бирманского побережья.

Именем Смита назван главный аэропорт Сиднея, школы в Австралии и в Канаде, суда и самолеты, улицы и здания. Портрет Ч. Смита украшал двадцатидолларовую австралийскую купюру и украшает монету в один австралийский доллар.

Чарльз Линдберг-младший (США)

Чарльз Линдберг родился 4 февраля 1902 г. в Детройте (штат Мичиган, США) в семье служащих. Линдберг-старший был конгрессменом, пацифистом, протестовавшим против участия США в Первой мировой войне. Чарльз поступил в университет Висконсина на факультет инженерной механики, где и увлекся авиацией. В 1922 г. он оставил факультет механики, став кадетом летной школы в Линкольне, штат Небраска. Однако средств продолжать учебу у него не было.

Чтобы заработать, Чарльз отправился в путешествие по США. Линдберг много прыгал с парашютом, исполняя замысловатые трюки, которые привлекли внимание публики. Уже через год летная программа была выполнена, и Линдберг устроился в гараж механиком.

Зимой 1925 г. Чарльз вернулся в дом отца в Миннесоте и полгода не летал. Его первый полет состоялся только весной. Он приобрел биплан «Дженни-JN-4» за 500 долларов и через полчаса испытал его в воздухе.

Еще в 1919 г. нью-йоркский владелец отеля Р. Ортейг предложил 25 000 долларов первому летчику, который совершил беспосадочный полет из Нью-Йорка в Париж. При попытках выиграть приз произошло несколько катастроф. Линдберг решил попытать удачу, но подготовка полета требовала денег. Он убедил нескольких предпринимателей помочь с финансированием. По его заказу фирма «Райан эйрлайнз» из Сан-Диего выпустила специальный самолет — одномоторный моноплан. В разработке проекта участвовал сам Линдберг.



10—11 мая 1927 г. Линдберг испытал самолет, пролетев из Сан-Диего в Нью-Йорк, с ночевкой в Сент-Луисе. Полет занял 20 часов 21 минуту. Длина маршрута составила 5800 км.

20 мая в 7.52 утра Линдберг стартует с Рузвельт-Филд на Лонг-Айленде в Нью-Йорке и 21 мая в 17.21 приземляется в Ле-Бурже.

За трансатлантический перелет Чарльз Линдберг был награжден Летным крестом, став первым летчиком, получившим эту награду. Он становится популярнейшим в США человеком.

В декабре 1927 г. по просьбе правительства США Линдберг совершил полеты в страны Латинской Америки в качестве символа американской доброй воли. В Мексике он встретил Энн, дочь американского посла Дуайта Морроу. Свадьба состоялась в 1929 г. Чарльз научил жену летать. Супруги совершали воздушные экспедиции по всему миру.

В это время Америку потряс жесточайший экономический кризис.

В 1931—1935 гг. Линдберг совместно с пионером в области сосудистой хирургии, лауреатом Нобелевской премии Алексисом Кэррелем выполняли эксперименты по применению первого аппарата искусственного кровообращения.

1 марта 1932 г. был похищен полуторагодовалый сын Линдберга. Около десяти недель спустя было найдено тело мальчика: ребенок был убит через несколько часов после похищения. В 1934 г. удалось поймать предполагаемого убийцу — Бруно Хауптманна. Однако тот не признал свою вину. Присяжные признали Бруно виновным в похищении и преднамеренном убийстве, и 3 апреля 1936 г. Хауптманн был казнен на электрическом стуле.

В 1935 г. после суда Линдберг с женой и старшим сыном Джоном, которому было тогда три года, переехали в Европу.

В Европе Линдберга пригласили правительства Франции и Германии в тур по ознакомлению с авиационной промышленностью. В Германии его восхитили высокоразвитое производство и дисциплина работников. В 1938 г. Геринг, по поручению Гитлера, вручил Линдбергу немецкий орден Германского орла, это вызвало в Соединенных Штатах бурную реакцию: авиатора обвинили в принятии идей нацизма.

В предвоенные годы и в начальный период Второй мировой войны (до вступления в нее США) Линдберг выступал с поддержкой действий нацистской Германии, обращался к евреям США с призывом «не втягивать народ в войну» и т. п. В 1941 г. он стал одним из ведущих представителей Первого комитета — организации, которая выступала против добровольного вступления Америки во Вторую мировую войну. Линдберг подверг критике внешнюю политику президента Франклина Рузвельта. Президенту это, конечно, не понравилось. В ответ на публичное осуждение Рузвельта военный авиатор подал в отставку. Линдберг стал техническим консультантом и пилотом-испытателем для компаний Форда и Объединенной авиастроительной корпорации.

После нападения на Перл-Харбор в 1941 г. Линдберг, однако, подал заявление о возвращении на военную службу, в чем ему было отказано президентом.

В апреле 1944 г. Линдберг, в качестве гражданского советника армии Соединенных Штатов и флота, отправляется на фронт в Тихом океане.

После войны Линдберг работал в качестве консультанта начальника штаба ВВС США. В 1954 г. президент Дуайт Д. Эйзенхауэр назначил его бригадным генералом ВВС. «Пан-Американ» наняла Линдберга в качестве консультанта.

Чарльз Линдберг умер от рака 26 августа 1974 г. в своем доме на гавайском острове Мауи.

Валерий Павлович Чкалов (СССР)

Родился 20 января 1904 г. в селе Василево (ныне — город Чкаловск Нижегородской области). Учился на токаря в Череповецком ремесленном училище. В 1918—1919 гг. работал молотобойцем в Василевском затоне, кочегаром на землечерпалке и на пароходе.

В армии с осени 1919 г. До 1921 г. — слесарь по ремонту и сборке самолетов. В 1923 г. окончил Егорьевскую военно-теоретическую школу ВВС, в 1923 г. — Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков, в 1924 г. — Московскую школу высшего пилотажа и Серпуховскую высшую школу воздушного боя, стрельбы и бомбометания. Служил в строевых частях ВВС. С 1928 г. — в запасе.

В 1929—1930 гг. — летчик-инструктор Ленинградского авиационного клуба Общества друзей воздушного флота. Широко известен его эксперимент с пролетом под Троицким мостом на Неве, принесший Чкалову не только трое суток гауптвахты, но и славу отчаянного и ловкого летчика.

С 1930 г. вновь в армии. В 1930—1933 гг. — летчик-испытатель Научно-испытательного института ВВС. С января 1933 г. — в запасе.

С 1933 г. — летчик-испытатель авиазавода № 39 и ОКБ Н.Н. Поликарпова. Поднял в небо и провел испытания истребителей И-14, И-15 и И-16, составлявших основу истребительной авиации ВВС СССР в конце 1930-х гг.

20—22 июля 1936 г. на самолете Ант-25 (второй пилот —



Г.Ф. Байдуков, штурман — А.В. Беляков) совершил беспосадочный перелет из Москвы через Северный Ледовитый океан и Петропавловск-Камчатский на остров Удд (ныне — остров Чкалов) протяженностью 9374 км.

Экипаж достиг Петропавловска-Камчатского и сбросил над ним вымпел. Задание было выполнено, но запас бензина позволял лететь дальше. Чкалов направил самолет к материку. Однако штормовая погода вынудила экипаж приземлиться на маленьком острове Удд.

Это было 22 июля 1936 г. А утром 24 июля экипаж получил правительенную телеграмму, в которой говорилось: «Гордимся вашим мужеством, отвагой, выдержкой, настойчивостью, мастерством». Так в стране появились еще три Героя Советского Союза. Чкалов был девятым по счету, Байдуков и Беляков соответственно десятым и одиннадцатым.

18—20 июня 1937 г. Чкалов на самолете Ант-25 (второй пилот — Г.Ф. Байдуков, штурман — А.В. Беляков) совершил беспосадочный перелет Москва—Северный полюс—Ванкувер (США) протяженностью 8504 км. В 1938 г. Чкалову присвоено воинское звание комбрига.

Чкалов был настоящим любимцем народа. Некоторые сослуживцы и биографы Чкалова отмечают его недисциплинированность, склонность к нарушению летных инструкций и указаний начальства. Обычно они объясняют такое поведение его неуемным характером, избытком сил, которые он растративал на рискованные и не всегда оправданные действия.

Погиб Чкалов 15 декабря 1938 г. при проведении первого вылета на самолете И-180.

В тот день был мороз —24 градуса. Полетное задание предписывало Чкалову совершить первый полет без уборки шасси с ограничением скоростей по маршруту Центральный аэродром, на высоте 600 м. Первый круг он сделал над аэродромом, но на второй пошел с большим удалением, на высоте примерно 2000 м, что было явным

нарушением полетного задания. Чкалов пролетел над ближней дачей Сталина, сделав своеобразный подарок ко дню рождения вождя, и издали стал планировать на взлетно-посадочную полосу. Но глиссада оказалась круче, чем предполагал летчик. Двигатель заглох. Видя, что самолет не перелетит через жилые бараки, где могли быть люди, Чкалов отвернулся и врезался в высоковольтную опору. Его выбросило из кабины вместе со штурвалом. Падая, Чкалов ударился головой о рельс. Через 2 часа он скончался в Боткинской больнице, не приходя в сознание.

Урна с прахом Чкалова установлена в Кремлевской стене.

Именем героя назван город, в котором он родился, населенные пункты, улицы во многих городах, суда, школы, высшее военное авиационное училище летчиков в Оренбурге, Центральный аэроклуб, авиационные заводы, остров на Дальнем Востоке. Есть улица Чкалова в канадском городе Ванкувер. В Нижнем Новгороде и многих других городах установлены памятники Герою. На здании в Москве, где он жил, установлена мемориальная доска, на месте гибели — памятник, памятник установлен и на Чкаловском аэродроме под Москвой.

Говард Хьюз-младший (США)

Будущий летчик-испытатель и миллиардер родился 24 декабря 1905 г. в семье изобретателя и домохозяйки, помешанной на чистоте. Пока отец придумывал алмазный чудо-бур для нефтяников, который принес его семье достаток, мать спасала мальчика от микробов и бактерий, водя по всевозможным врачам. Она регулярно полностью тщательно его осматривала и страшно боялась отпускать даже в школу, не говоря уже о летнем лагере. При малейших признаках нездоровья Говард оставался

дома, что только усугубило его природную робость и нелюдимость. От отца Говард унаследовал талант к изобретениям, от матери — патологическую застенчивость и страсть к лечению.

Когда Говарду исполнилось три года, его отец разбогател, сдавая в аренду свое изобретение по 30 тысяч долларов за бурение одной скважины. Казалось, мальчику обеспечено будущее. Однако в 1922 г. умерла мать, а в 1924-м — отец, и Говард остался совсем один.

Путь Хьюза наверх начался с Голливуда. Он стал вкладывать наследство в съемки блокбастеров. На картину «Ангелы ада», посвященную пилотам Первой мировой войны, он потратил 4 миллиона долларов. Фильм вышел на экраны в 1930 г. и побил рекорды кассовых сборов, но расходы не окупил. Однако Говард во время съемок освоил профессию пилота. Именно это побудило его создать экспериментальную авиастроительную компанию.

Хьюз был владельцем, конструктором и летчиком-испытателем. В годы Второй мировой войны «Хьюз аэркрафт» получала выгодные государственные заказы на строительство военных самолетов-разведчиков. Во время испытаний такого самолета Хьюз потерпел аварию и едва выжил.

Говард Хьюз постоянно что-то изобретал и лечился от многочисленных травм и придуманных болезней. В 1953 г. он создал Медицинский институт Хьюза. Это была благотворительная организация, которая тратила деньги на рискованные исследования, то есть такие, потенциал которых неясен, однако они чреваты неожиданными открытиями.

Однако самому Хьюзу разработки института так и не помогли. С годами он все чаще замыкался в себе, придумывал все новые правила гигиены, по которым его сотрудники должны были перед тем, как зайти к нему в кабинет, «вымыться четыре раза, каждый раз используя

большое количество пены от нового куска мыла», а все предметы передавать ему завернутыми в несколько слоев салфеток.

Умер Говард Хьюз в 1976 г. в самолете, который вез его из Акапулько в больницу родного Хьюстона. Фонд его имени продолжает финансировать медицинские исследования.

Джеймс Галлахер (США)

Родился в США в 1919 г. В 1942 г. получил диплом военного летчика.

27 февраля 1949 г. капитан американских ВВС Джеймс Галлахер с аэробазы Карсвелл в форте Ворс в Техасе поднял в небо серийный бомбардировщик «Боинг Б-50» с поэтическим наименованием *Lucky Lady-2* («Удачливая леди-2»). «Летающая крепость» должна была впервые совершить беспосадочный облет Земли.

У экипажа из 14 человек впереди 37 743 км пути, четыре дозаправки в воздухе: над Азорскими островами, Саудовской Аравией, Филиппинами и Гавайскими островами. Один из танкеров, заправлявших Б-50 Галлахера, потерпел катастрофу при возвращении на базу, командир корабля капитан Фаллер и его экипаж погибли.

Колеса *Lucky Lady-2* вновь коснулись травы аэродрома в Техасе спустя 94 часа 10 минут после взлета 2 марта 1949 года. Полет прошел ровно, без серьезных отказов техники и связанных с ними приключений, со средней скоростью 398 км/ч. Кому-то он даже показался рядовым, ничем не выделяющимся полетом.

Стратегический бомбардировщик *Lucky Lady* через несколько месяцев после перелета попал в тяжелую аварию и был списан. Передняя часть его фюзеляжа выставлялась в одном из авиационных музеев США.



Капитан Д. Галлахер и члены его экипажа (три пилота, два штурмана, два стрелка, операторы и инженеры) были награждены за этот перелет Отличительным Летным Крестом.

Георгий Константинович Мосолов (СССР)

Георгий Мосолов родился 3 мая 1926 г. в Уфе. В 1943 г. он окончил Центральный аэроклуб имени В.П. Чкалова, который в то время был эвакуирован в Казань.

В армии Мосолов с 1944 г. В 1945 г. окончил школу первоначального обучения летчиков, в 1948 г. — Чугуевское военное авиационное училище летчиков, в 1949 г. — Высшую офицерскую авиационно-инструкторскую школу. До 1951 г. был летчиком-инструктором в Чугуевском военном авиационном училище летчиков. В 1953 г. окончил Школу летчиков-испытателей, в 1959 г. — Московский авиационный институт.

С 1953 по 1962 г. — на летно-испытательной работе в ОКБ А.И. Микояна.



Мосолов установил 6 мировых авиационных рекордов на Е-166 и МиГ-21 (из них 3 – абсолютные).

Герой Советского Союза заслуженный летчик-испытатель Г. Мосолов совершил первый вылет и провел летные испытания первых экземпляров множества опытных истребителей, реактивных двигателей, различных опытных систем радионавигации, перехвата и вооружения. Провел испытания МиГ-17 в штопоре.

В апреле 1961 г. Мосолов поднялся на высоту 34 714 м, 7 июня 1962 г. на Е-166 он достиг скорости 2681 км/ч.

16 марта 1961 г. на испытательный аэродром привезли первый опытный экземпляр перехватчика Е-152-1. 21 апреля Мосолов поднял самолет в воздух. С 21 апреля 1961 г. по 8 января 1962 г., а затем с 20 марта по 11 сентября 1962 г. было выполнено 67 полетов.

7 июня 1962 г. Мосолов установил на этой машине абсолютный мировой рекорд средней скорости полета на базе 15–25 км – 2681,7 км/ч.

11 сентября 1962 г. Георгий Мосолов испытывал очередную новую опытную машину Е-8/1. Это был новый вариант МиГ-21 с более мощным двигателем, нижним воздухозаборником и оборудованием, позднее примененным на серийном МиГ-23. На высоте более 10 тысяч метров произошло разрушение диска ступени компрессора двигателя. Один из обломков пробил корпус, фюзеляж и правую консоль крыла в зоне элерона, выведя из строя обе гидросистемы. Катапультирование допускалось на скорости до 800 км/ч, но, так как скорость перевернувшейся пикирующей машины погасить не удавалось, летчик-испытатель покинул машину нештатно на высоте 8000 м. Еще в кабине Мосолов получил травму головы и перелом руки, при

катаapultировании сломал ногу, а после раскрытия парашюта тело перехлестнуло лямкой, и какое-то время летчик опускался вниз головой. Скинув лямку за секунды до приземления, при касании земли он сломал вторую ногу.

5 часов Мосолов дождался прибытия спасателей. Несколько суток врачи боролись за жизнь летчика, вновь и вновь возвращая его к жизни после клинических смертей. Только через год ему удалось встать на ноги. Тяжелейшие травмы не позволили ему после выздоровления вернуться на летную работу.

Живет в Москве.

Александр Васильевич Галуненко (СССР)

Галуненко родился 1 марта 1946 г. в селе Троицкое Мелитопольского района Запорожской области. В 1964 г. окончил школу и Запорожский учебно-тренировочный авиационный центр. С 1964 г. в Советской армии.

Окончил Черниговское высшее военное авиационное училище, стал летчиком-инженером. Служил в строевых частях ВВС, в Одесском военном округе летчиком, старшим летчиком, командиром звена, заместителем командира эскадрильи. Летал на МиГ-21, МиГ-23.

В 1974 г. Галуненко окончил Ленинградский институт авиационного приборостроения; школу летчиков-испытателей, став летчиком-испытателем.

13 мая 1989 г. Галуненко совершил полет на Ан-225 «Мрия» с установленным на нем космическим кораблем «Буран».

С декабря 1991 г. по сентябрь 1994 г. Галуненко является командиром летного отряда АНТК имени О.К. Антонова. Заслуженный летчик-испытатель СССР (1989).

Он поднял в небо и провел испытания самолета Ан-70/2. Провел летные испытания Ан-28, Ан-72, Ан-32, са-

мых тяжелых самолетов в мире Ан-124 «Руслан», Ан-225 «Мрия», Ан-70.

Установил 263 мировых авиационных рекорда: на Ан-72 — 8 рекордов скороподъемности, на Ан-124 «Руслан» — 21 рекорд высоты и грузоподъемности, на Ан-225 «Мрия» — 234 (в одном полете 110 рекордов высоты, скорости и грузоподъемности, во втором — 124 мировых рекорда высоты, скорости и грузоподъемности).

За установление 110 мировых авиационных рекордов в одном полете на Ан-225 «Мрия» имя Галуненко занесено в Книгу рекордов Гиннесса.

Живет в Киеве.

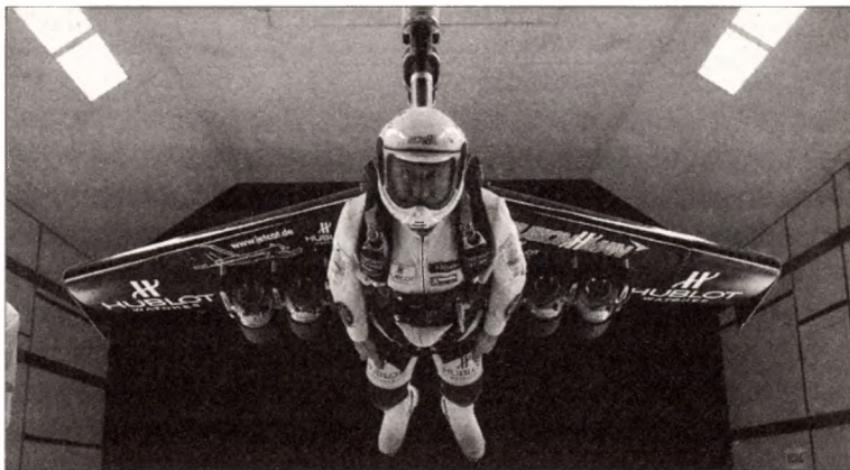
Ив Росси (Швейцария)

Родился 27 августа 1959 г. в Швейцарии. Школу закончил в Лозанне. В возрасте 20 лет добровольно пошел в авиационные войска. И вскоре ему как отличнику боевой подготовки предложили поступить в военное летное училище.

Через два года курсант Росси получил свое первое офицерское звание и военную профессию летчика-истребителя. В училище он летал на военных учебных самолетах «Пилат Р-3», «Вампир» и «Веном». По получении офицерского звания его зачислили в эскадрон воздушной разведки, где он летал на истребителях «Хантер», «Тигр-5Е» и «Мираж-III-S».

В 26 лет Росси стал инструктором летной школы, а через три года помощником пилота на DC-9, после чего получил лицензию на пилотирование гражданского «Боинга-747».

Росси увлекался параглайдингом (полеты на парашютах специальных конструкций), скайдайвингом. В 1993 г., когда количество его прыжков достигло 150, Ив пере-



ключился на скайсерфинг (прыжки с самолета с серфом на ногах). Затем он прыгал со специальными дисками (нечто отдаленно напоминающее крылья) и другими приспособлениями, увеличивающими продолжительность нахождения в свободном полете. Ив совершил более 1500 прыжков с парашютом. А однажды он сконструировал серф в виде уменьшенной модели «Миража III» и парил на нем над вершиной Сервина, о чем был снят фильм «Сверхзвуковой серфингист».

В 1996 г. Rossi попал в Книгу рекордов Гиннесса, став первым скайсерфингистом, отправившимся в полет с воздушного шара. И в том же году его имя вторично оказывается в Книге рекордов. На этот раз Ив Rossi совершил полет, удерживаясь руками за крылья двух бипланов! А через год он приступил к испытанию крыльев для скайсерфинга и специальных костюмов с крыльями.

С 1999 г. Ив Rossi занимается испытаниями надувных крыльев для скайдайверов, и в 2002 г. он совершил воздушное путешествие на таких крыльях над Женевским озером.

В 2004 г. Rossi испытывал жесткие трехметровые складывающиеся крылья, и, так как тестирование завершилось успешно, Rossi решил, что пришло время глав-

ного события в его жизни — самостоятельного полета «а-ля Бэтмен».

Итак, 24 июня 2004 г. в 7 часов 30 минут Ив Росси поднялся в воздух на «Пилате Р-3» с небольшого аэродрома в местечке Ивердон в Швейцарии. Это был уже третий заход в то утро. Первые две попытки по разным причинам приходится признать неудачными. Один из заходов Ив делал с крыльями, на которых было установлено целых шесть турбореактивных двигателей! Но и эта попытка провалилась из-за мелких неполадок.

В конце концов Росси решил прыгнуть с самолета «в крыльях» с двумя реактивными движками. «Пилат» поднялся на высоту 4000 м и стал кружить над аэродромом «Ивердон». Росси совершил прыжок. Прежде чем потянуть за рычаг раскрытия складных крыльев, он немного попарил в воздухе. На высоте 2500 м от земли Росси раскрыл крылья и включил двигатели. Ив Росси превратился в настоящую птицу: он мог управлять своим полетом, набирая высоту, меняя траекторию полета, пикировать и вновь взмывать вверх на нужную высоту. Так мечта человека о свободном полете стала явью.

Первый в истории человечества полет человека-самолета продолжался всего четыре минуты. Скорость составляла порядка 190 км/ч. За это время Росси преодолел 25 км. В тот же день новое изобретение под именем «Джетмен» было запатентовано, а через пару дней поступили и первые 15 заказов на «крылья с турбореактивными двигателями».

26 сентября 2008 г. Ив Росси успешно перелетел из Кале в Дувр, через Ла-Манш за 9 минут и 7 секунд. Его скорость достигала 290 км/ч, когда он пересекал пролив.

В 2009 г. Ив Росси не сумел совершить первый в истории межконтинентальный перелет из Марокко в Испанию на реактивном двигателе. Одномоторный самолет поднялся в воздух над Танжером в 16:45. Росси выпрыгнул из самолета на высоте 2 км. Используя четыре реак-

тивных двигателя Jet-Cat P200 и самодельные крылья из углепластика, он планировал добраться до испанской Атлантерры, пролетев 38 км за 15 минут со скоростью 220 км/ч. Однако, преодолев половину дистанции, воздухоплаватель упал в воды Гибралтарского пролива.

При падении Росси не пострадал, и его благополучно подняли на борт спасательного вертолета. Одной из причин неудачи он назвал неблагоприятное направление ветра. Пока неясно, намеревается ли Росси повторить свою попытку.

В ближайших планах Росси — полет вдоль Большого каньона (Аризона, США).



ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Дуглас Бадер (Великобритания)

Дуглас Бадер родился 21 февраля 1910 г. в Лондоне. Его отец, инженер, несколько лет работал в Индии, и все заботы о Дугласе, младшем из двух сыновей, взяли на себя его дядя и тетя, очень хорошо к нему относившиеся. Во время Первой мировой войны, когда Дугласу было семь лет, его отец был ранен в голову во Франции, где служил сапером, и пять лет спустя умер.

Дядя Дугласа, капитан авиации Сирил Бург, убедил его поступать в училище ВВС в Кранвелле. Бадер окончил училище вторым в списке и получил назначение в 23-ю эскадрилью Королевских воздушных сил Великобритании.

Но столь успешное начало прервало несчастье. В авиационном клубе Дугласа Бадера попросили показать «бочку» на малой высоте. Вначале лейтенант отказался сделать эту фигуру, но затем все же попытался ее выполнить. Самолет упал за аэродромом.

Пилот был жив, и спустя 20 минут его доставили в операционную. Бадера собирали буквально по частям, но левую ногу пришлось ампутировать выше колена. Через несколько дней из-за начавшейся гангрены Бадеру отняли и правую ногу. После выхода из больницы его списали из армии по инвалидности.

Но Бадер обладал сильным характером. Он решительно отказался пользоваться костылями. Он так освоился со своими протезами, что даже научился танцевать. С помощью друзей он выполнил несколько пробных полетов. Инструкторы пришли к выводу, что летчик не потерял навыков пилотирования, и дали ему положительную оценку. Однако медицинская комиссия Бадеру летать не разрешила.

В 23 года Бадер начал работать в канцелярии Британской нефтяной компании.

Начало Второй мировой войны вновь побудило Дугласа Бадера просить о возвращении к активной службе в Королевских воздушных силах, и вновь эти просьбы были отклонены. Наконец активная поддержка маршала Галахана помогла ему получить долгожданный допуск к полетам.

18 октября 1939 г. Бадер прибыл на службу в Центральное летное училище ВВС в Упавоне. Месяцем позже выполнил 25-минутный полет на самолете «Авро-621», подтвердив свои незаурядные летные навыки. Затем он совершенствовал свои навыки в качестве летчика 19-й эскадрильи, вооруженной «Спитфайрами». Позже его назначили командиром звена и перевели в 222-ю истребительную эскадрилью.

1 июня 1940 г. Бадер провел свой первый воздушный бой и сбил немецкий истребитель Ме-109. Уже в начале 1941 г. он был награжден крестом «За летные заслуги».

Бадер совершенствовал свое летное мастерство и добивался высокого уровня пилотирования от всех летчиков-истребителей. 30 августа 1940 г. 242-е авиакрыло, расположенное на аэродроме Колтишел и состоящее



из 12 истребителей «Хаукер-Харрикейн», сбило 12 немецких самолетов. Несколько дней спустя Бадер и его товарищи повторили свой успех, сбив 11 немецких самолетов.

В сентябре 1940 г. ему записаны сразу 6 сбитых, среди них 3 До-17. По числу сбитых «Дорнье» — 8 машин — Бадер является чемпионом мира.

В 1941 г. Бадера назначили командиром истребительного крыла в Тангмере. К тому времени он был награжден орденом «За выдающиеся заслуги».

9 августа 1941 г. Бадер совершил последний боевой вылет. Близ французского города Ле-Туке его эскадрилья была атакована превосходящими силами противника. Бадер сбил два «мессера» и столкнулся с третьим. Он попытался выпрыгнуть из самолета, но один из протезов застрял в кабине, зажатый рулевыми тягами. К счастью, он освободился и удачно приземлился, но попал в плен и был доставлен в немецкий госпиталь.

Информация о том, что Бадер выжил, но потерял в бою левый протез, дошла до британского командования. Не остались безучастными и немцы: в госпитале Бадера посетил Галланд. 13 августа 1941 г. английский бомбардировщик сбросил на парашюте на аэродром Сент-Омер новый протез в специальной коробке со знаком Красного Креста и надписью: «Протез для коммодора Дугласа Бадера». Бадер несколько раз пытался бежать и этим вынудил немцев прятать на ночь его протезы. 14 апреля 1945 г. заключенные лагеря в Колдице, где находился Бадер, были освобождены американскими войсками.

Хотя после освобождения Бадера повысили в звании до полковника авиации, он уже не летал в боевом соединении. Ему предложили должность начальника школы истребительной авиации Королевских воздушных сил. В 1946 г. Бадер вышел в отставку.

После войны известного всей Англии Бадера приняли на работу в нефтяную компанию «Шелл». В качестве

представителя фирмы он летал на выделенном для него двухмоторном самолете по всему свету.

Бадер одержал 23 победы, и это позволило ему занять достойное место в героической истории авиации. Его удивительная, достойная восхищения жизнь была описана в сотнях газетных статей, в нескольких книгах, о нем снят художественный фильм. В 1976 г. Елизавета II произвела его в рыцари за деятельность в пользу инвалидов.

Бадер умер 4 сентября 1982 г. от сердечного приступа, когда ехал на автомобиле в Лондон.

Александр Иванович Покрышкин (СССР)

Будущий народный герой родился в Новониколаевске (ныне Новосибирск) в бедной семье переселенцев из Вятской губернии 6 марта 1913 г. Четырнадцати лет от роду он уже был кровельщиком Сибстройтреста, оправдывая свою фамилию, как это порой случается с русскими людьми.

Александр систематически занимался самообразованием, изучал физику и физиологию, математику и начертательную геометрию, теорию полетов и военную историю. Подчиняя свою жизнь единой цели, он изменил даже свои спортивные приоритеты: теперь это гимнастика, батут, рейнское колесо, специальные упражнения для тренировки вестибулярного аппарата.

За два месяца до начала войны 55-й ИАП, где служил Покрышкин, летавший до этого на И-15 и И-153, был перевооружен на МиГи. Александр взлетел на



новой машине одним из первых, оценил достоинства, указал на опасный конструктивный дефект, устранивший позднее в серии.

23 июня при разведке переправ через Прут его пара встретила пятерку Ме-109. Отбивая атаку на ведомого, на выходе из пикирования короткими очередями Покрышкин поджег одного из «мессеров». Завороженный видом своего первого поверженного врага, он сам попал под удар немецкого истребителя, но ушел на бреющем и посадил поврежденную машину на свой аэродром.

3 июля летчик был сбит над Прутом огнем зенитной артиллерии, одержав к тому времени не менее 5 побед в воздухе на МиГ-3, проведя десяток штурмовок на И-16 и заслужив... нерасположение комдива, угляделшего в его действиях строптивость. Находясь в санчасти после приземления подбитой машины на лесную опушку, он завел тетрадь, озаглавив ее «Тактика истребителей в бою». Эти заметки, вырезки, схемы стали началом покрышкинской науки побеждать.

Вскоре Покрышкин вновь участвовал в боях, вновь вылетал на штурмовку и вел разведку, и вновь 5 октября его подбили. Приземлившись в поле, он пытался вывезти свой истребитель на грузовике, но, оказавшись в окружении, был вынужден сжечь его. С боями во главе группы красноармейцев летчик вышел к своим.

Фронтовая слава Покрышкина опередила его официальное признание. По возвращении в часть ему поручили переучивание молодежи с И-16 на МиГ-3. По личному распоряжению командира полка В. Иванова он знакомит пополнение с тактическими находками, автором которых был сам: с разомкнутым боевым порядком, с прицельной атакой сверху на большой скорости — так называемым «соколиным ударом», с эшелонированием по высоте...

В ноябре 1941 г. в сложнейшем полете в условиях ограниченной видимости, когда нижняя кромка облаков опускалась до 30 м, в районе Новочеркасска ему удалось

обнаружить танковую группу Клейста. От каких потерь избавили тогда Красную армию мастерство и зоркость одного из ее летчиков! Покрышкин получил за свой поиск первую награду — орден Ленина.

В июне 1942 г., когда 55-й ИАП стал 16-м гвардейским, а эскадрилья, где летал Покрышкин, была перевооружена на истребители Як-1, на новой машине он сбил очередной Ме-109 в первом же боевом вылете. В конце декабря, до переформирования полка, Покрышкин сбил на Яке не менее 7 самолетов противника. Весьма характерным для него был перехват над Кропоткином, когда, взлетев во главе пятерки, он лично сбил 3 Ю-88, еще 2 Ме-110 сбила пара А. Федорова. По приземлении Покрышкиным было доложено, что каждый из летчиков, участвовавших в вылете, сбил по одному самолету противника.

Однако самыми страшными для него оказались не «Мессеры» и «Юнкерсы», не туманы и зенитки, а зависть и злобная мстительность. Давняя недружественность штурмана полка Н. Исаева, ставшего командиром в конце 1942 г., помноженная на угодливую подлость, чуть было не стоили Покрышкину жизни: его вывели за штат полка, отзовали представление к званию Героя Советского Союза, исключили из партии, направили дело в трибунал. И ведь речь шла о летчике, проведшем полтора года в непрерывных боях, совершившем около 400 боевых вылетов и фактически сбившем в воздухе около 20 самолетов противника! Заступничество вернувшегося из госпиталя комиссара полка М. Погребного избавило его от неправедного суда.

Переучившись в 25-м запасном авиаполку и в марте 1943 г. получив в Тегеране «Аэрокобры», 9 апреля полк приступил к боевой работе с Краснодарского аэродрома. Начиналась кубанская эпопея.

Поистине звездной стала для Покрышкина весна 1943 г. — воздушное сражение на Кубани. По концентрации самолетов и плотности воздушных боев Кубанское

сражение было самым напряженным во Второй мировой войне: за 2 месяца здесь сбили более 800 немецких самолетов. Официально Покрышкин сбил над «голубой линией» 16 самолетов противника, а фактически около 30. Здесь же летчик проводит несколько выдающихся по результативности боев. В памятный день, 12 апреля, в районе Крымской он сбил 4 Ме-109. К счастью, свидетелем этого боя был генерал К. Вершинин, и Покрышкину не только засчитали сбитые машины, но и наградили вторым орденом Красного Знамени. Позднее он уничтожил еще 3 вражеских самолета и довел число сбитых за день машин до 7. За исключением полулегендарного боя А. Горовца, история советской авиации не знает таких примеров. Через несколько дней Покрышкин сбил 3 Ю-87 в одном бою, а в конце апреля, в составе восьмерки разогнав 3 девятки «лаптежников», сбил 5 (!) из них. Атаковал он излюбленным «соколиным ударом» — сверху, на высокой скорости, с крутым переменным профилем пикирования, чтобы затруднить прицеливание стрелкам.

5 мая 1943 г. Покрышкин совершает первый вылет на новой «Кобре» с бортовым номером 100, сменив свою старую машину с «несчастливым для них» (для врагов, по словам самого Покрышкина) номером 13.

В результате напряженнейших боев на Кубани значительная часть авиации обеих сторон оказалась выбитой, на этом участке фронта наступило временное затишье. На совещании, собранном генералом Вершининым, где присутствовали наиболее отличившиеся летчики, командный состав и работники штабов ВВС, Покрышкин обнародовал свои тактические наработки, обосновал необходимость патрулирования на высоких скоростях, что шло вразрез с существовавшими требованиями. Здесь же он выступил с критикой старого приказа об обязательном подтверждении сбитых наземными войсками. К счастью, его выступление нашло отклик не только среди присутствовавших летчиков, но и у командования. Вскоре офи-

циальным подтверждением факта победы согласились считать также донесения летчиков и стрелков — свидетелей воздушного боя.

С августа 1943 г. 16-й гвардейский ИАП участвовал в боях на Миус-фронте, на реке Молочной, над Черным морем, над Днепром. 24 августа Покрышкину было присвоено звание дважды Героя Советского Союза. В боях на юге Украины Покрышкин сбил 18 «Юнкерсов» и Ме-109.

В ноябре, используя подвесной бак, Покрышкин ведет поиск и уничтожение противника на воздушных коммуникациях над Черным морем. В четырех «охотах» он сбивает 5 Ю-52.

В начале февраля 1944 г. гвардии подполковника Покрышкина вызвали в Москву в отдел кадров ВВС, где его поздравили с назначением начальником отдела боевой подготовки истребительной авиации. Он отказывался, не помогали ни уговоры, ни попытки соблазнить его московским генеральством. В конце марта Александру Ивановичу предложили стать командиром маршальского 176-го ИАП, но он рвался к своим, в Черниговку. Лишь в апреле его отпустили, а через несколько дней его ознакомили с приказом, которым он, Покрышкин, назначался командиром 9-й гвардейской Мариупольской авиадивизии.

В составе 2-го, а затем 1-го Украинских фронтов дивизия участвовала в воздушном сражении под Яссами. Как комдив Покрышкин с пункта наведения руководит воздушными боями, организует взаимодействие самолетов в воздухе и с наземными войсками.

Хотя Покрышкину было запрещено участие в воздушных боях, в 1944 г. он сбил 7 самолетов противника, причем 4 из них в характерном для него, как ни для кого другого, высокорезультативном воздушном бою.

14 января 1945 г., узнав о гибели своего ученика комэска В. Жердева, Покрышкин атаковал и сбил Ю-87. Затем была работа дивизии с автострады Бреслау—Берлин,

где ас и его неизменный ведомый Г.Г. Голубев первыми осуществили посадку на полосу шоссе, более узкую, чем размах крыльев их «Кобр». Свои последние боевые вылеты Покрышкин совершил над Берлином.

Официально Покрышкин провел более 650 боевых вылетов и 156 воздушных боев, лично сбил 59 и в группе — 6 самолетов противника.

Герой Советского Союза Г.Г. Голубев, ведомый А.И. Покрышкина, рассказывал автору, что на его глазах в последний год войны Покрышкин одержал не менее 5 личных побед, не записанных на его боевой счет, поскольку участие в боях ему было запрещено командованием.

Когда летом 1945 г. А.И. Покрышкину предложили поступить в академию ВВС, он со свойственной ему решимостью отказался и попросил направить его в Военную академию имени М.В. Фрунзе, где он мог получить более широкие знания. Академию ас окончил в 1948 г. с золотой медалью.

Незадолго до этого произошло событие, повлиявшее на карьеру Покрышкина. Однажды его вызвали на беседу к командующему авиацией МВО Василию Иосифовичу Сталину. Прождав в его приемной около часа, Александр Иванович, со свойственной ему решимостью, уехал и на всегда лишился расположения этого неуравновешенного человека, хотя и неплохого летчика и командира.

После окончания академии Покрышкин был назначен заместителем командира корпуса в Ржев.

В 1953 г. А.И. Покрышкин получил генеральское звание и через год был назначен в Ростов-на-Дону заместителем командующего воздушной армией.

Окончив с отличием Академию Генштаба, он стал командующим 8-й отдельной армией ПВО и пробыл в этой должности 10 лет. И во время учебы в академии, и позднее, до 1963 г., Александр Иванович летал практически на всех типах советских истребителей.

Александр Иванович Покрышкин автор нескольких книг. В начале 1960-х он защитил диссертацию по применению сетевого планирования в войсках ПВО.

В августе 1968 г. он был назначен заместителем Главкома ПВО страны. Отношения с командующим — маршалом Батицким не сложились, и его служба в этой должности была особенно сложной. Когда представилась возможность, он решительно перешел на работу в ДОСААФ, на должность председателя общества, и с энтузиазмом занялся военно-патриотической работой.

В своей жизни Александр Иванович с честью выдержал испытание медными трубами и сполна хлебнул горечи их оборотной стороны — зависти чиновников к славе народного Героя. Здесь и ПВО вместо ВВС, и задержанные на десять лет генеральские звезды. Он был заслуженным военным летчиком Франции, но так и не стал, как не стал Кожедуб, заслуженным военным летчиком СССР...

В декабре 1972 г. Покрышкину присвоили звание маршала авиации.

Умер Александр Иванович Покрышкин 13 ноября 1985 г. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Именем трижды Героя названы улицы в Москве, Калининграде, Новосибирске, киевский аэропорт Жуляны. В Москве, Киеве, Новосибирске, Калининграде, Краснодаре открыты памятники и мемориальные доски. В Калининградской области и на Кубани открыты музеи его имени. Именем Покрышкин названы малая планета № 3348, остров на Дальнем Востоке, дизель-электроход.

Нельсон Георгиевич Степанян (СССР)

Нельсон Степанян родился 28 марта 1913 г. в Азербайджане — в городе Шуша в Нагорном Карабахе в семье служащего. В 1935 г. окончил Батайскую школу гражданской авиации.



В первые дни Великой Отечественной войны Степаняна направили в авиацию Черноморского флота. Свой боевой путь начал в составе 46-й штурмовой авиаэскадрильи в районе Николаева и Одессы. На 20-м вылете во время очередной штурмовки Нельсон был ранен осколком зенитного снаряда, машина повреждена, но он сумел посадить ее на аэродром. После госпиталя с августа 1941 г. воевал в составе 57-го штурмового авиаполка

ВВС краснознаменного Балтийского флота на подступах к Ленинграду.

В небе Ленинграда он совершил более 60 боевых вылетов на одноместном Ил-2, вместе со своим звеном уничтожил и вывел из строя 8 танков, почти 90 автомашин, более 60 зенитных орудий, большое количество живой силы противника.

Звание Героя Советского Союза командиру звена 57-го штурмового авиационного полка 8-й бомбардировочной авиационной бригады ВВС краснознаменного Балтийского флота младшему лейтенанту Степаняну присвоено в октябре 1942 г. за отличное выполнение заданий командования.

В ноябре того же 1942 г. Степанян становится командиром эскадрильи 57-го штурмового авиаполка, который в марте следующего года, одним из первых на флоте, был переименован в 7-й гвардейский.

Спустя некоторое время Степаняна отзывают с фронта и назначают готовить летные кадры на курсах командиров звеньев ВВС краснознаменного Балтийского флота, а затем и на Высших офицерских курсах ВВС ВМФ.

В апреле 1944 г., после настойчивых просьб о возвращении в боевой состав авиации, Степанян назначается командиром 47-го штурмового авиаполка ВВС Черноморского флота. Полк в это время отчаянно сражался с врагом в небе Крыма и Кубани. С ходу включился в боевую работу и только что прибывший его новый командир.

За время Крымской операции полк Степаняна уничтожил 8 транспортов, 12 быстроходных десантных барж, 9 сторожевых катеров, свыше 3000 солдат и офицеров противника.

Степанян сам водил свой полк в бой. Так, 16 апреля 1944 г., будучи ведущим группы из 12 Илов, он потопил в районе Судака сразу 3 быстроходные десантные баржи. 22 мая участвовал в разгроме прорывающегося из блокированного Севастополя в Румынию конвоя, лично утопив немецкий транспорт. При этом самолет командира полка был сильно поврежден. Но, несмотря на это, Степанян сумел выполнить до конца поставленную боевую задачу и привести свой разбитый Ил на аэродром. За успешные действия при освобождении Феодосии 47-й ИАП был удостоен почетного наименования Феодосийский, и в этом была немалая заслуга его командира.

После освобождения Крыма полк Степаняна был переведен на Балтику. Едва перелетев на новое место, штурмовики Степаняна сразу же вступили в бой. Они наносили удары по плавсредствам противника в Выборгском и Финском заливах, совершали налеты на неприятельские базы. За короткое время 47-му полку было записано 30 уничтоженных фашистских кораблей и судов. 22 июля 1944 г. командующий краснознаменным Балтийским флотом адмирал Трибуц прикрепил к знамени полка орден Красного Знамени.

К августу 1944 г. командир 47-го краснознаменного штурмового авиационного полка 11-й штурмовой авиационной дивизии ВВС краснознаменного Балтийского флота подполковник Степанян совершил 239 боевых

вылетов. Он лично потопил целую эскадру: миноносец, 2 сторожевых корабля, тральщик, 2 торпедных катера и 5 транспортов, общим водоизмещением более 80 000 тонн! Кроме этого во время штурмовок уничтожил до 5000 солдат и офицеров врага, разбил 4 переправы, вызвал более 80 взрывов и 70 пожаров. Проведя более 30 воздушных боев, сбил 2 бомбардировщика Ю-88, расстрелял и разбомбил на аэродромах еще 25 самолетов различных типов. За это же время летчики его полка совершили около 1500 боевых вылетов, потопили свыше 50 кораблей и судов противника, сбили в воздушных боях 13 вражеских самолетов. С октября 1944 г. Степанян летал на Ил-2 с надписью «Мститель» на борту — подарке членов коллегии адвокатов Армении.

14 декабря 1944 г. Степанян повел группу Илов для нанесения бомбово-штурмового удара по Лиепайскому порту. Сам командир полка во главе первой группы должен был подавить береговую и корабельную зенитную артиллерию. Вторая же группа тем временем должна была пробиться к транспортам и разделаться с ними. Уже на самом подходе к целям самолеты Степаняна были внезапно атакованы сразу 30 истребителями ФВ-190. Заявился ожесточенный воздушный бой. Через несколько минут самолет ведущего был подожжен и упал в море. Командир полка подполковник Н.Г. Степанян и бывший с ним штурман 2-й эскадрильи 47-го авиаполка капитан А.Г. Румянцев погибли.

Всего Степанян совершил 243 боевых вылета на Ил-2 (из них около 100 — на одноместном), в 36 воздушных боях сбил 2 бомбардировщика Ю-88 и 1 истребитель, уничтожил большое количество живой силы и техники противника.

6 марта 1945 г. за умелое руководство полком и личное мужество, проявленное в боях с врагами, Нельсон Георгиевич Степанян был посмертно удостоен второй медали «Золотая Звезда».

Памятники Герою воздвигнуты на родине в Шуше и в Калининграде. Его имя носил и большой морозильный траулер Рижского тралового флота. Бюст Героя установлен в городе Ереване. С уходом Российской армии и флота из Латвии местные власти потребовали забрать с собой и памятник прославленному летчику, установленный в Лиепае, грозя в противном случае его разрушением. Памятник Н.Г. Степаняну был вывезен и установлен в Калининграде.

Ханс Георг Бётхер (Германия)

Георг Бётхер родился 13 января 1914 г. в Финстервальде, западнее Котбуса, в семье успешного инженера. В 1931 г. он сдал тесты в планерной школе, что дало ему возможность работать инструктором. В 1934 г. был призван в армию, а через полтора года, благодаря настойчивости, был переведен в люфтваффе и направлен в школу бомбардировочной авиации. К разочарованию Бётхера, его включили в группу штурманов.

В 1936 г. он окончил обучение, получил звание лейтенанта и был зачислен в состав авиа группы «Гота». Ханс Георг приложил все усилия и в течение лета 1936 г. сумел пройти летную подготовку и получил сертификат, дающий ему право пилотировать самолет. В 1936—1938 гг. он служил в составе 27-го авиационного учебного полка, продолжая свою подготовку и в качестве пилота, и штурмана, и 12 октября 1938 г. получил удостоверение и пилота, и штурмана.

В Польской кампании Бётхер участвовал в качестве штурмана, совершил 7 боевых вылетов на Хе-111Р, за что был награжден Железным крестом 2-го класса. Зимой 1939/40 г. Бётхер вновь доучивается, проходит курс «слепых» полетов и возвращается в 27-ю бомбардир-



ровочную эскадру (БЭ) уже в качестве командира корабля.

5 июня 1940 г. во время налета на позиции французских войск южнее Руана Хе-111 Бётхера атаковали «Мораны». Два члена его экипажа получили ранения, левый двигатель был поврежден, но Бётхер продолжил полет и сбросил бомбы. После чего он приземлил бомбардировщик в поле, где успел вытащить из горящей машины раненых.

Через полчаса немецкий экипаж взяли в плен. Но плен не был долгим. Франция капитулировала, и экипаж Бётхера вместе с командиром вернулся в свою эскадрилью менее чем через месяц. В июле 1941 г., уже в составе 100-й БС, экипаж Бётхера участвует в налетах на Англию. 9 июля ночью он вновь атакован истребителем, штурман убит, радист тяжело ранен, самолет вновь поврежден. Тем не менее после трехчасового полета он сажает свой «Хейнкель» на брюхо на аэродроме в Шартре, юго-западнее Парижа.

21 июля 1941 г. Бётхер совершил свой первый боевой вылет на Восточном фронте, а в ночь на 22 июля взял курс на Москву. В налете участвовало 195 бомбардировщиков Хе-111, Ю-88 и До-17Z. Лидировали «Хейнкели» с радионавигационной аппаратурой. Экипажи были снабжены крупномасштабными картами с указанием всех военных и политических объектов: ведь начальником оперативного отдела штаба 2-го авиакорпуса люфтваффе был фон Грамон — в недавнем прошлом военно-воздушный атташе Германии в Москве.

В 1942 г. Бётхер сражался в Крыму, затем под Сталинградом, где был назначен командиром I группы 100-й БС.

21 декабря 1942 г. он был награжден Рыцарским крестом. 100-я БС летала на поддержку своих войск до самого конца. 10 июня 1943 г. эта группа была переименована в 1-ю эскадрилью 4-й БЭ.

30 июля 1943 г. гауптман Бётхер стал первым человеком в бомбардировочной авиации, совершившим 500 боевых вылетов. Зимой 1943/44 г. его группа была единственной бомбардировочной группой, остававшейся в Крыму. В ноябре 1943 г. Бётхер совершил свой 600-й боевой вылет.

13 февраля 1944 г. он был откомандирован в штаб 4-го воздушного флота, где служил до декабря. 12 июня 1944 г. он был назначен командиром группы 3-й эскадрильи 76-й БЭ, вооруженной реактивными бомбардировщиками Arp-234. Бётхер ценил эту машину очень высоко. Он совершил на ней 20 боевых вылетов на разведку и бомбардировку войск противника. Свой последний 658-й боевой вылет на бомбардировку войск союзников под Бедбургом Бётхер совершил 21 февраля 1945 г.

27 февраля 1945 г. майор Бётхер был назначен командиром 54-й БЭ, вооруженной турбореактивными Ме-262. Бётхер успел совершить на этой машине только один тренировочный вылет. 8 мая 1945 г. он сдался в плен американцам.

Вскоре его освободили. Он работал водителем, кладовщиком, конторщиком, а в 1952 г., переехав в Штутгарт, устроился на фирму, занимавшуюся производством бумаги. В 1954 г. он вместе с семьей переселился в Западный Берлин, где вскоре занял должность коммерческого директора крупной бумагоделательной фирмы. И как бизнесмен он был работоспособен и успешен. В 1970 г. Бётхера избрали председателем берлинского союза производителей бумаги.

Авиация оставалась в его жизни только как хобби: с 1957 г. он регулярно летал на спортивных самолетах.

Герман Хогебак (Германия)

Герман Хогебак родился 24 августа 1914 г. в городе Идар-Оберштайн в семье чиновника. После окончания гимназии был призван на военную службу и направлен в пехоту. Спустя год службы, в 1935 г. добровольно вступил в люфтваффе. Пройдя летную подготовку, был направлен в 3-ю группу эскадры «Грейсвальд».

Боевой опыт Хогебак получил во время войны в Испании в составе легиона «Кондор». 13 сентября 1938 г. в ходе первого же боевого вылета Хе-111 Хогебака был подбит зенитной артиллерией республиканцев и загорелся. Хогебак, получивший ранение, приземлился на нейтральной территории. Ночью он смог добраться до аэродрома.

После двух месяцев в госпитале Хогебак продолжил летать. Всего в составе легиона «Кондор» он совершил свыше 100 боевых вылетов, за что был награжден Немецким Испанским крестом в золоте с мечами.

В сентябре 1939 г. лейтенант Хогебак участвовал в оккупации Польши, затем, в апреле—июне 1940 г., в боях в Норвегии и во Франции. В июне 1940 г. его группа была перевооружена более скоростными и современными Ю-88А.

В августе—декабре 1940 г. в ходе битвы за Британию Хогебак принял участие в 28 налетах на Лондон.

В декабре 1940 г. часть, в которой служил Хогебак, была переброшена на Сицилию, на аэродром в Катании. В течение последующих месяцев «Юнкера» совершали налеты на Мальту и атаковали корабли в Средиземном море. В апреле—мае 1941 г. Хогебак участвовал в оккупации Югославии и Греции, а затем и в боях в Северной Африке. Хогебаку присвоили звание обер-лейтенанта и назначили командиром 9-й группы.

В августе 1941 г. летчики во главе с Хогебаком поддерживали немецкие танки, участвовавшие в боях в рай-

оне Дар-эс-Салама. Затем они атаковали портовые сооружения в Тобруке. 8 сентября 1941 г. после 163 боевых вылетов Хогебак был награжден Рыцарским крестом.

В апреле 1942 г. его группу направили на аэродром под Евпаторией для участия в боях за Севастополь. В летне-осенних боях в России часть Хогебака понесла серьезные потери. Сам он дважды аварийно сажал поврежденный бомбардировщик.

В ноябре его часть перебросили во Францию, где после пополнения она должна была участвовать в налетах на Англию. 20 февраля 1943 г. гауптман Хогебак после 416 боевых вылетов был награжден дубовыми листьями к Рыцарскому кресту.

26 января 1945 г.oberst-лейтенант Хогебак был награжден мечами к Рыцарскому кресту.

В апреле 1945 г. было сформировано новое соединение «Боевое командование Хогебака». Последние боевые вылеты oberst-лейтенант Хогебак совершил в конце апреля. 8 мая 1945 г. вместе с остатками своего соединения он сдался в плен союзникам в австрийском Граце.

После освобождения из недолгого плена Хогебак вернулся в Мюнстер и занялся автомобильным бизнесом.

Умер 15 февраля 2004 г.



Ганс Ульрих Рудель (Германия)

Родился в Силезии, сегодня ставшей частью Польши, 2 июля 1916 г. В августе 1936 г. стал кадетом люфтваффе.



По официальным данным люфтваффе, Рудель совершил 2530 боевых вылетов, во время которых он уничтожил около 2000 единиц боевой техники, в том числе 519 танков, 150 самоходных орудий, 4 бронепоезда, два крейсера, эсминец и линкор «Марат». Большую часть вылетов Рудель совершил на различных модификациях пикирующего бомбардировщика Ю-87 «Штука».

23 сентября 1941 г. линкор «Марат», участвовавший в обороне Ленинграда, получил прямое попадание двух бомб, одна из которых была сброшена Руделем. В результате взрыва боезапаса носовой башни корабль разломился на две части и лег на грунт. По утверждению самого Руделя, он дважды успешно атаковал «Марата» — 16 сентября он сбросил на палубу две бомбы, а 23 сентября именно он сбросил ту бомбу, которая привела к затоплению корабля. Это подтверждается фотографией, сделанной хвостовым стрелком Руделя в момент выхода из пикирования, на которой запечатлен взрыв линкора. По словам Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации И.И. Цапова, на глазах которого произошла атака «Марата» (он наблюдал ее с Кронштадтского аэродрома), провел ее Ю-87, врезавшийся в палубу линкора.

В конце войны Рудель также летал на истребителе ФВ-190. Сбил 9 самолетов противника.

Сам Рудель за время Второй мировой войны был сбит 32 раза, несколько раз был тяжело ранен. По его собственным словам, ни разу не был сбит истребителем — только зенитным огнем. Последний раз попаданием 40-мм зенитного снаряда ему повредило ногу, однако менее чем через месяц он продолжал летать даже после ампутации

ноги ниже колена. После завершения войны был задержан американцами. Они не выдали его СССР.

После войны ас вынужден был работать транспортным подрядчиком в Вестфалии. Позднее, лишившись работы и каких-либо перспектив, с ярлыком «ярого милитариста и фашиста», он перебрался в Рим, а в июле 1948 г. — в Аргентину, где вместе с рядом других известных ветеранов люфтваффе, в прошлом генералами Вернером Баумбахом и Адольфом Галландом, пилотами-испытателями Беренсом и Штейнкампфом, главным конструктором фирмы «Фокке-Вульф» Куртом Танком помогал создавать аргентинскую военную авиацию, работал консультантом в авиаконструкторской промышленности.

Обосновавшись в окрестностях аргентинского города Кордова, где находился тогда большой авиазавод, Рудель продолжал активно заниматься любимыми видами спорта — плаванием, теннисом, метанием копья и диска, катанием на горных лыжах и скалолазанием в горах Сьерра-Гранде. В свободное время он работал над своими мемуарами, впервые опубликованными в Буэнос-Айресе в 1949 г. Несмотря на протез, Рудель принял участие в южноамериканском чемпионате по горнолыжному спорту в Сан-Карлос-де-Барилоче и даже занял там четвертое место.

В 1951 г. Рудель совершил восхождение на Аконкагуа в аргентинских Андах, самый высокий пик в Западном полушарии, и почти достиг вершины (более 7000 м), когда непогода вынудила его повернуть назад.

Находясь в Южной Америке, Рудель познакомился и близко подружился с президентом Аргентины Хуаном Пероном и президентом Парагвая Альфредо Страснером. Он активно вел нацистскую пропаганду среди иммигрантов немецкого происхождения. До самой смерти Ганс Ульрих Рудель отличался крайне правыми взглядами, приводя своими высказываниями официальный Бонн в смущение. Рудель также сделал попытку баллотироваться

ся в бундестаг от ультраконсервативной немецкой рейхс-партии, но потерпел поражение на выборах. Принимал активное участие в ежегодных собраниях ветеранов эскадрильи «Иммельман», в 1965 г. открывал мемориал погибшим летчикам SG2 в Бурге-Штауфенбурге.

Ганс Ульрих Рудель скончался 18 декабря 1982 г. от кровоизлияния в мозг в госпитале города Розенхайм в ФРГ.

Рудель единственный в военной истории кавалер Рыцарского креста Железного креста с золотыми дубовыми листьями, мечами и бриллиантами. Награда вместе с золотой застежкой с бриллиантами и надписью «2000» за 2000 боевых вылетов была ему лично пожалована Герингом.

Василий Николаевич Осипов (СССР)

Василий Осипов родился 30 декабря 1917 г. в Петрограде в рабочей семье. Окончил 8 классов, занимался в Ленинградском аэроклубе. В РККА с 1937 г. В 1940 г. окончил Чкаловское военное авиационное училище.



Во время Великой Отечественной войны Осипов участвовал в боях на Южном и Юго-Западном фронтах. Был командиром звена, заместителем командира и командиром эскадрильи авиации дальнего действия. Только в период с 1 марта 1942 г. по ноябрь 1943 г. он совершил 267 боевых вылетов ночью и 8 — днем. Всего же за годы войны он совершил около 400 боевых вылетов.

Звание Героя Советского Союза Василию Николаевичу Осипову присвоено в июне 1942 г. Второй медали «Золотая Звезда» заместитель командира эскадрильи 5-го гвардейского авиационного полка гвардии капитан Осипов удостоился в марте 1944 г.

После Великой Отечественной войны Осипов окончил высшую офицерскую летно-тактическую школу, а затем занимал ряд командных должностей в ВВС. С 1954 г. по состоянию здоровья он ушел в запас, жил и работал в городе-герое Ленинграде (ныне Санкт-Петербург).

Умер 16 июля 1991 г. Похоронен в Санкт-Петербурге на Южном кладбище.

Бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза В.Н. Осипова установлен на Аллее Героев Московского парка Победы города-героя Ленинграда—Санкт-Петербурга.

Гюнтер Ралль (Германия)

Ралль воевал против Франции и Англии в 1939—1940 гг., затем в Румынии, Греции и Крите в 1941 г. С 1941 по 1944 г. он воевал на Восточном фронте. В 1944 г. он возвращается в небо Германии и воюет против авиации западных союзников. Весь его богатый боевой опыт получен в результате более 800 воздушных боев, проведенных на Ме-109 самых разных модификаций.

Ралль три раза был тяжело ранен и восемь раз сбит. 28 ноября 1941 г. в напряженном воздушном бою его самолет был так сильно поврежден, что при аварийной посадке на брюхо машина просто развалилась, и Ралль сломал себе в трех местах позвоночник. Никакой надежды на возвращение в строй не осталось. Но после десяти месяцев лечения в госпитале ему все же вернули здоровье и признали годным к летной работе. В конце июля 1942 г. Ралль вновь



поднял в воздух свой самолет, а 15 августа над Кубанью одержал свою 50-ю победу.

22 сентября 1942 г. он записал на свой счет 100-ю победу. Впоследствии Ралль воевал над Кубанью, над Курской дугой, над Днепром и Запорожьем.

В марте 1944 г. он превысил достижение В. Новотного, записав на свой счет 255 воздушных побед, и до 20 августа 1944 г. возглавил список асов люфтваффе. 16 апреля 1944 г. Ралль одержал свою последнюю, 273-ю победу на Восточном фронте.

Обороняя Берлин в 1944 г. от налетов англичан и американцев, Ралль не раз вступал в схватку с самолетами ВВС США. Однажды «Тандерболты» зажали его самолет, повредив его управление, а одной из очередей, данных по кабине, Раллю срезало большой палец на правой руке. Ас был контужен, но через несколько недель вернулся в строй.

В декабре 1944 г. он возглавил школу подготовки командиров истребительной авиации люфтваффе.

В январе 1945 г. майор Г. Ралль был назначен командиром 300-й истребительной авиагруппы, вооруженной ФВ-190D, но побед больше не одерживал. Над рейхом было сложно придумать себе победу — сбитые самолеты падали над германской территорией, и только тогда победы получали подтверждение. Совсем не то, что в донских или кубанских степях, где достаточно было доклада о победе, подтверждения ведомого и заявления на нескольких распечатанных бланках.

За свою боевую карьеру майор Ралль совершил 621 боевой вылет, записал на свой счет 275 «сбитых» самолетов, из них только 3 были сбиты над рейхом.

После войны, когда был создан бундесвер, Ралль, не мысливший себя вне военной авиации, вступил в бундеслюфтваффе. Он освоил «Тандерджет-Ф-84» и несколько модификаций «Сейбр Ф-86». Мастерство майора, а затем и оберст-лейтенанта Ралля было высоко оценено американскими военными специалистами. В конце 50-х гг. он был назначен в бундеслюфтваффе старшим инспектором, контролирующим переучивание немецких летчиков на новом сверхзвуковом истребителе «Старфайтер-Ф-104».

В сентябре 1966 г. Раллю было присвоено звание бригадного генерала, а через год — генерал-майора. В то время Ралль возглавлял истребительную дивизию бундеслюфтваффе. В конце 80-х генерал-лейтенант Ралль уволился из бундеслюфтваффе с поста генерального инспектора.

Умер Гюнтер Ралль 4 октября 2009 г.

Герхард Баркхорн (Германия)

Герхард Баркхорн родился в Кенигсберге, Восточная Пруссия, 20 марта 1919 г. В 1937 г. Баркхорн был принят в люфтваффе. После окончания летного обучения лейтенанта Баркхорна в начале 1940 г. приняли в состав 2-й истребительной эскадры «Рихтгофен», известной ста-рыми боевыми традициями, сформировавшимися в боях еще Первой мировой войны.

Боевой дебют Герхарда Баркхорна в битве за Англию был малоуспешным. Он не сбил ни одного самолета противника, зато сам дважды покидал горящую машину с парашютом, причем однажды прямо над Ла-Маншем. Лишь в ходе 120-го вылета, который состоялся 2 июля 1941 г., Баркхорну удалось открыть счет своим победам. После этого его успехи обрели завидную стабильность. Сотая победа пришла к нему 19 декабря 1942 г. 19 июля 1942 г. Баркхорн сбил 6 самолетов, а 20 июля 1942 г. — 5. Также



5 самолетов сбито им до этого 22 июня 1942 г. Затем результативность пилота несколько снизилась, и двухсотой отметки он достиг лишь 30 ноября 1943 г.

31 мая 1944 г., имея на счету 273 победы, Баркхорн возвращался на свой аэродром после выполнения боевого задания. В этом вылете он попал под удар советской «Аэрокобры», был сбит и ранен в правую ногу. По-видимому, летчиком, сбив-

шим Баркхорна, был выдающийся советский ас капитан Ф.Ф. Архипенко (30 личных и 14 групповых побед), впоследствии Герой Советского Союза, которому в этот день была записана победа над Ме-109 в четвертом боевом вылете. Баркхорну, совершившему 6-й боевой вылет за день, удалось спастись, но на долгих четыре месяца он выбыл из строя.

После возвращения в строй он довел счет личных побед до 301, а затем был переведен на Западный фронт и назначен командиром авиационной дивизии «Хорст Вес-сель». С тех пор успехов в воздушных боях он больше не имел. Зачисленный вскоре в ударную группу Галланда, Баркхорн обучился полетам на реактивных Ме-262. Но уже во втором боевом вылете самолет был подбит, потерял тягу и Баркхорн получил тяжелые травмы при вынужденной посадке.

Всего во время Второй мировой войны майор Г. Баркхорн совершил 1104 боевых вылета.

После войны немецкий ас № 2 вернулся к полетам в составе новых западногерманских BBC. В середине 60-х гг., во время испытаний самолета вертикального взлета и посадки, он разбил свой «Кестрель». Когда раненого Баркхорна с трудом вытаскивали из покореженной машины, он,

несмотря на тяжелейшие травмы, не потерял чувства юмора и через силу пробормотал: «Триста второй...»

В 1975 г. Баркхорн вышел в отставку в звании генерал-майора.

6 января 1983 г. Г. Баркхорн попал в автомобильную аварию. Жена его погибла сразу, а сам он умер в госпитале два дня спустя — 8 января 1983 г.

Похоронен на Дурнбахском военном кладбище в Тегернзее в Верхней Баварии.

Абрек Аркадьевич Баршт (СССР)

Баршт родился 2 декабря 1919 г. в селе Старая Збрувка под Херсоном, в семье военнослужащих. В 1934 г. переехал с родителями во Владивосток. Окончил там среднюю школу. Учебу совмещал с занятиями во Владивостокском аэроклубе, который окончил осенью 1938 г. В РККА с 1938 г. В том же году поступил в Читинскую летную школу пилотов (позже школу перевели в Батайск). В 1940 г. окончил Батайскую военную авиационную школу летчиков, получил звание младшего лейтенанта.

Баршт служил в Бийске в качестве летчика-инструктора. Подготовил много квалифицированных летчиков. В начале войны его перевели в запасной авиаполк для переподготовки летчиков на новые для них МиГи, а позднее английские «Харрикейны».

В апреле 1942 г. Баршта направили на фронт под Ржев в 179-й истребительный авиационный полк, летавший вначале на «Харрикейнах», а затем — на Яках. Баршт вылетал на облегченных (топливо вместо вооружения и бронеспинки) Як-1, Як-9 на разведку и, обнаруживая скопления вражеских войск, точно доносил о них. Вскоре он стал командиром звена, а затем эскадрильи.

Баршт стал одним из создателей метода корректировки артиллерийского огня с истребителя, которым в совершенстве овладел сам и обучил летный состав своей эскадрильи. С мая 1942 г. до конца Великой Отечественной войны эскадрилья Баршта совершила около 1500 боевых вылетов, нанеся противнику крупные потери.

Сам Баршт к моменту представления к званию Героя Советского Союза совершил 365, а к концу войны – 369 боевых вылетов, из них 28 – на корректировку артиллерийского огня, 29 – на визуальную разведку, 78 – на сопровождение фоторазведчиков. Сбил 4 самолета противника, уничтожил более 50 вражеских танков, более 15 артиллерийских батарей, много живой силы противника. В воздушных боях он был дважды ранен.

После войны Баршт продолжал службу в ВВС. В 1949 г. окончил ВВА. Служил в Прикарпатском военном округе, в Китае в качестве командира 282-го ИАП МиГ-15бис (с июня 1953 до конца 1954 г.), командовал истребительным авиаполком МиГ-17 в составе морской авиации Тихоокеанского флота, служил начальником отдела боевой подготовки истребительной дивизии ПВО на Сахалине. В начале 1960-х гг. он был старшим инспектором авиации ПВО в Ленинграде. С 1965 г. полковник Баршт – в запасе.

Герой Советского Союза полковник А.А. Баршт умер 21 марта 2006 г. Похоронен на Никольском кладбище Александро-Невской лавры в Санкт-Петербурге.

Степан Иванович Кретов (СССР)

Степан Кретов родился 25 декабря 1919 г. в селе Малая Ничка Минусинского района Красноярского края в семье крестьянина. Окончил среднюю школу. Учился в Канском сельскохозяйственном техникуме и аэроклубе.

В РККА с 1939 г. В 1940 г. окончил Балашовскую военную авиационную школу летчиков. Служил в строевых частях ВВС.

Участник Великой Отечественной войны с июня 1941 г. Воевал в составе 21-го дальнебомбардировочного авиационного полка (с сентября 1943 г. — 24-й гвардейский авиационный полк). В должности командира авиаэскадрильи 24-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка. К началу 1944 г. совершил 336 боевых вылетов на бомбардировщике Ил-4, со своим экипажем уничтожил на вражеских аэродромах 60 и сбил в воздухе 10 самолетов противника.

За мужество и героизм, проявленные в боях, капитану С.И. Кретову присвоено звание Героя Советского Союза.

Восемь раз капитану Кретову приходилось покидать кабину бомбардировщика с парашютом. Всего за время войны совершил 400 боевых вылетов на бомбардировщике Ил-4. Успешно бомбил войска и объекты врага в боях на Кавказе, Украине, при взятии Кенигсберга, на территории Польши, Румынии, Венгрии, Германии.

23 февраля 1948 г. майор Кретов награжден второй медалью «Золотая Звезда».

После войны продолжал службу в строевых частях ВВС. В 1950 г. окончил Высшую офицерскую летно-тактическую школу, в 1958 г. — Военно-воздушную академию. С 1961 г. служил в Ракетных войсках стратегического назначения, был преподавателем и старшим преподавателем Ростовского военно-инженерного училища. С декабря 1973 г. — старший преподаватель Военной академии имени Ф.Э. Дзержинского. С 1974 г. полковник С.И. Кретов — в отставке.



Умер полковник Кретов 19 января 1975 г. Похоронен на Введенском кладбище в Москве.

Бронзовый бюст Героя установлен в городе Минусинске Красноярского края.

Николай Алексеевич Степанов (СССР)

Николай Степанов родился 15 ноября 1919 года на станции Опарино Опаринского района Кировской области в крестьянской семье. Отец его был обычным тружеником, но всегда особенно гордился, что с детства был дружен с Иваном Степановичем Коневым — будущим маршалом Советского Союза. Они учились в одной трехклассной школе в деревне Лодейно и в селе Пушма, затем с 1916 года служили вместе некоторое время в унтер-офицерской школе. Дальше пути-дороги их разошлись. Еще раз они встретились после Февральской революции, когда И.С. Конев после демобилизации вернулся ненадолго в родные края.



Николай Степанов в пятнадцатилетнем возрасте убежал из дома, из голодной деревни, беспризорничал, колесил по стране, пока не попал в город Мариуполь, где стал работать грузчиком в порту, там же поступил в вечернюю школу рабочей молодежи и усердно посещал аэроклуб. Инструкторам, обучавшим начинающих пилотов, приглянулся смышленый и скромный, упорный в учебе курсант, и они предложили, а затем и рекомендовали ему после окончания

аэроклуба в 1938 году поступить в Ворошиловградскую военную авиационную школу. Н.А. Степанов окончил школу в сентябре 1940 года, получил звание лейтенанта и был направлен младшим летчиком в разведывательный авиаполк.

Первые годы войны Степанов служил в разведывательной авиации на Западном фронте (в 38-й разведывательной эскадрилье, затем в 10-м отдельном авиационном дальнеразведывательном полку).

Немцы с июня до октября 1941 г. прошли от Бреста до Московской области. Однако наступление слабело, выдыхалось вражеское нашествие. Гитлеровские войска уже медленно, но двигались на восток. Достигнув рубежа Калинин—Дмитров—Волоколамск—Наро-Фоминск, фашисты были остановлены. Наступила так называемая оперативная пауза. Осенью сорок первого года 38-я РАЭ, где служил старший лейтенант Н.А. Степанов, вела разведку особо важных районов на подступах к Москве. Это были населенные пункты Гжатск, Вязьма, Можайск, Волоколамск, Дорогобуж. Командование Западного фронта интересовало все: аэродромы, железнодорожные станции, склады, перемещение колонн выдвигаемых резервов, сосредоточение войск и техники и т. д. Серым холодным днем 24 октября, характерным для осени 1941 года, на фоне дождя со снегом, в районе подмосковного Наро-Фоминска после выполнения особо важного задания, на высоте около 4000 м, самолет Николая Степанова и штурмана Александра Беликова атаковали три «Мессершмитта». Ситуация была запредельно сложная. Нижняя кромка облаков далеко — не успеть. Мессера быстрее, и их три. Рядом с самолетом гуляют трассы пуль и снарядов, и немцы показывают руками вниз — дескать, недолго тебе еще лететь. Летчик маневрировал, штурман держал паузу, а затем в упор всадил длинную пулеметную очередь в обнаглевшего фашиста. Тот загорелся и, оставляя длинный шлейф дыма, устремился к земле. Однако силы были неравные,

висевший на хвосте нашего самолета второй истребитель открыл огонь. Двухмоторная машина загорелась и начала падать, но раненый летчик, теряя сознание, нашел в себе силы и волю посадить самолет на брюхо на поросшую высоким кустарником и молодыми елями поляну... Посадка была очень жесткой. Придя в себя, Степанов забрал из камеры фотопленку, вытащил из кабины тяжело раненного штурмана и отполз с ним от самолета. В этот момент взорвались топливные баки. Очнулся Степанов в больнице города Наро-Фоминска, куда его одного привез лесник. Дорогой друг Саша Беликов – его боевой штурман, – когда их нашел лесник, был уже мертв. Похоронили его недалеко от города, почти рядом с местом посадки. Затем был госпиталь в Орехово-Зуеве, куда Николая Алексеевича доставили в тот же день на санитарном У-2, и здесь он узнал, что за выполнение задания командования и проявленные при этом мужество и героизм удостоен своей первой и такой высокой боевой награды – ордена Ленина.

Второй орден и часы с золотой цепочкой летчик Н. Степанов получил из рук командующего Западным фронтом Георгия Константиновича Жукова. Г.К. Жуков всегда считал любую разведку основой успеха, а тем более воздушную. Фронт был рядом с Москвой. Штаб Западного фронта располагался в Перхушкове, сегодня это почти Москва. Г.К. Жукова интересовал один из самых проблематичных в это время районов – город Ржев. Там шли ожесточенные бои с переменным успехом. Все определялось любой мелочью: по каким дорогам перемещаются танки, на каком удалении они от передней линии фронта, где у противника резервы и каков их состав, их расположение, возможные направления переброски, какова в данный момент объективная обстановка у Ржева и т. д. Задача ставилась и разбиралась Г.К. Жуковым очень детально и требовательно сразу двум экипажам – Н.А. Степанова и В.И. Кибалко (впоследствии Герой Советского Союза): летать «по головам», считать стволы пушек и танков, отмечать каждую

извилину линии обороны немцев в сложных метеоусловиях, да еще на бреющем полете, чтобы результат был максимально эффективным, — это задача не для слабонервных. Она могла быть решена только профессиональными, высокоподготовленными, имеющими боевой опыт летчиками — воздушными разведчиками. И она, эта задача, была решена, задание выполнено. Г.К. Жуков лично вручил двум экипажам ордена Красного Знамени. Это была вторая боевая награда двадцатидвухлетнего Н.А. Степанова.

Н.А. Степанов в январе 1943 года был направлен с фронта на испытательную работу в ГК НИИ ВВС, базировавшийся на аэродроме Чкаловский. Но с фронтом он не расстался. Через несколько месяцев, выполняя приказ и важнейшую миссию инструктора, летал по фронтовым аэродромам и помогал летчикам осваивать методику пристального бомбометания (с пикирования под углом более пятидесяти градусов) по малоразмерным целям, как наиболее эффективный способ боевого применения бомбардировщиков Пе-2. Сам неоднократно возглавлял группы пикирующих бомбардировщиков, выполняющих боевое задание. Был удостоен ордена Отечественной войны I степени, еще чисто золотого, со следами кузнечного молота на обороте.

Потом были задачи по освоению американских «Бостонов», подготовка и переучивание летчиков к посадке на самолетах с передней стойкой шасси и множество других заданий и испытаний.

Осваивая полеты на «Бостонах», Н. Степанов с летчиком Пискуновым сам попал в нештатную ситуацию. Правая стойка шасси при заходе на посадку не выходила. Сделав несколько попыток выпуска шасси и не достигнув результата, экипаж принимает решение садиться. Коснувшись полосы, выдерживая направление пробега, летчики почувствовали, что стойка вышла, но тут же самолет начал крениться на правое крыло. Скорость падала, а самолет, чиркнув крылом по кромке снега, развернулся и встал по-

перек полосы. Вышедшая стойка шасси была сломана, но это были испытания, а в них все возможно.

С 1951 по 1964 год, непосредственно участвуя в испытаниях и отработке авиационной техники, подполковник, а затем полковник Н.А. Степанов был командиром летно-испытательного отряда, командиром эскадрильи — ведущим летчиком-испытателем, заместителем командира испытательного полка, заместителем начальника управления по летно-испытательной работе в Феодосии (филиал ГК НИИ ВВС).

В последние годы работы в испытательном институте Н.А. Степанов по долгу службы отдал часть своей основной работы подготовке покорителей космоса и испытаниям космической техники.

На многие испытания и тренировки не раз приезжал главный конструктор космических кораблей Сергей Павлович Королев. Н.А. Степанов часто вспоминал обращенные к нему слова С.П. Королева: «Прошу от меня ничего не скрывать. Я должен знать все. Любой пустяк в нашем деле имеет огромное значение для будущего».

За годы службы в авиации труженик неба освоил, испытал и облетал более семидесяти типов и модификаций различных самолетов, как транспортных, так и боевых. Общий налет летчика-испытателя Н.А. Степанова составил более четырех с половиной тысячи часов. Особое место в его летной биографии занимают испытания турбовинтовых и реактивных самолетов выдающихся советских авиационных конструкторов Андрея Николаевича Туполова и Владимира Михайловича Мясищева. Их самолеты (Ту-16, Ту-95, Ту-22, М-4, ЗМ) были удивительными творениями инженерной мысли. Эти тяжелые бомбардировщики можно и сегодня назвать легендами стратегической авиации, непревзойденными боевыми машинами. Не один раз летчику-испытателю Н.А. Степанову приходилось поднимать их в воздух на долгие часы полетов на дальность.

Летчик-испытатель 1-го класса полковник Н.А. Степанов оставил свой след не только в истории освоения неба, но и в судьбах воспитанных им летчиков, таких как Нина Ивановна Русакова, единственная женщина — заслуженный летчик-испытатель СССР, Ольга Николаевна Ямщикова, Николай Павлович Стрельцов, Степан Максимович Сухинин и многих, многих других.

Н.А. Степанов умер в Звездном городке 29 августа 2001 года.

Полковник авиации Н.А. Степанов был награжден орденами Ленина, Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны I степени, орденом Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Иван Никитович Кожедуб (СССР)

Кожедуб родился 8 июня 1920 г. в старом селе Ображеевка Сумского уезда. Отец его, разрываясь между фабричными заработками и крестьянским трудом, находил в себе силы читать книги и даже сочинять стихи. Он строго воспитывал детей, приучал их к трудолюбию, упорству, исполнительности. К шести годам по книжке сестры Ваня выучился читать и писать, а скоро пошел в школу. После окончания семилетки был принят на рабфак Шосткинского химико-технологического техникума, а в 1938 г. судьба привела его в аэроклуб. Форма учлетов сыграла в этом решении отнюдь не последнюю роль.

В апреле 1939 г. Иван Кожедуб совершает свой первый полет.

В Чугуевское военное авиационное училище летчиков Ивана Кожедуба приняли в начале 1940 г., где он прошел подготовку на УТ-2, УТИ-4 и И-16. Осенью того же года, совершив 2 полета на И-16, он, к своему глубокому разочарованию, был оставлен в училище инструктором.

В начале войны сержант Кожедуб (в «золотом выпуске» 1941 г. летчики были аттестованы сержантами) еще более настойчиво занимается «истребительным» самообразованием: изучает вопросы тактики, конспектирует описания воздушных боев, вычерчивает их схемы. Дни, в том числе и выходные, распланированы по минутам, все подчинено одной цели — стать достойным воздушным бойцом. Поздней осенью 1942 г. после многочисленных просьб и рапортов старший сержант Кожедуб в числе других инструкторов и выпускников училища был направлен в Москву на пункт сбора летно-технического состава, откуда попал в 240-й ИАП.

В августе 1942 г. 240-й ИАП в числе первых был вооружен только что появившимися истребителями Ла-5. Переучивание провели наспех, за 15 дней, при эксплуатации машин вскрылись конструктивные и производственные дефекты, и, понеся на Сталинградском направлении тяжелые потери, уже через 10 дней полк был выведен с фронта. Кроме командира полка, ветерана Испании майора И.С. Солдатенко (летавшего в Испании на бипланах Р-5), в полку оставалось лишь несколько летчиков. Следующие подготовка и переучивание проводились основательно: в конце декабря 1942 г. после месячной теоретической подготовки летчики приступили к полетам на новых машинах.

В одном из тренировочных вылетов, когда сразу после взлета из-за поломки двигателя тяга резко упала, сержант Кожедуб решительно развернул самолет и спланировал на край летного поля. Сильно ударившись при посадке, он на несколько дней выбыл из строя и к моменту отправки на фронт едва налетал на новой машине 10 часов. Инцидент этот был лишь началом длинной полосы неудач, преследовавших летчика при вступлении на боевой путь.

При распределении новых самолетов Кожедубу достается тяжелая пятибачная машина с бортовым номером

75. В своем первом боевом вылете на прикрытие аэродрома он попал под удар вражеских истребителей, пытаясь атаковать группу бомбардировщиков, а затем попал в зону огня своей же зенитной артиллерии. Самолет его получил тяжелые повреждения, Кожедуб чудом остался жив: бронеспинка защитила от фугасного снаряда авиационной пушки, а ведь в ленте фугасный снаряд, как правило, чередовался с бронебойным...

После ремонта его самолет мог быть назван боевой машиной лишь условно. На боевые задания Кожедуб вылетал на «остатках», то есть на свободных самолетах, которых было меньше, чем летчиков. Однажды его и вовсе чуть не забрали из полка на пост оповещения. Лишь заступничество Солдатенко, то ли разглядевшего в молчуне-неудачнике будущего великого аса, то ли пожалевшего его, спасло Ивана от перепрофилирования.

Только во время 40-го боевого вылета на Курской дуге, сам уже став «батей» — заместителем комэска, в паре со своим неизменным ведомым В. Мухиным, Кожедуб сбил своего первого немца. Несмотря на не любимые истребителями задания по прикрытию наземных войск и сопровождению, Кожедуб, выполняя их, одержал 4 официальные победы.

Особенным тактическим приемом Кожедуба как воздушного бойца были короткие, «кинжалные», по его собственному выражению, атаки с малых высот, применившиеся, главным образом, против великолепного немецкого пикирующего бомбардировщика Ю-87. Недаром на счету Кожедуба 18 сбитых машин этого типа — рекордное число. Этот прием был крайне опасен и поэтому не подлежал отработке среди молодых летчиков. Позднее, во время корейской войны, будучи командиром истребительной авиадивизии, Кожедуб успешно применил этот прием против штурмовиков нового противника, за что заслужил благодарность Мао Цзэдуна.

За войну Кожедуб сменил 6 «лавочкиных», и ни один самолет не подвел его. И он не потерял ни одной машины, хотя случалось гореть, получать пробоины, садиться на усеянные воронками аэродромы.

Характерным приемом, свойственным прежде всего Кожедубу, была атака снизу, с высоты 100—200 м. Свой самолет на такой высоте малозаметен, а машины противника, устремляющиеся в атаку наземных войск, значительно снижают скорость — это безусловные преимущества такой атаки. Ее недостатком является крайний риск.

19 февраля 1945 г. над Одером Кожедуб в паре с Д.С. Титаренко (около 300 боевых вылетов, 7 личных побед) встретили Ме-109 «предположительно с реактивным двигателем» — так записано в формуляре полка. Хотя таких машин на вооружении Германии официально не значилось, подобный самолет мог быть результатом творчества немецких авиационных инженеров и механиков. Реактивные ускорители Германия производила тогда в избытке. Переведя запас высоты в скорость, Кожедуб «подкрался» к перехватчику сзади снизу и, когда тот, после очереди Титаренко, вошел в разворот, сбил его.

Впоследствии эту победу стали числить как победу над реактивным Ме-262, хотя сам Кожедуб не называл этот тип среди сбитых им самолетов ни в одной из пяти своих книг. Не говорится о сбитом Ме-262 ни в оперативных документах полка, ни в личных документах Кожедуба.

В апреле 1945 г. заградительной очередью Кожедуб отогнал пару немецких истребителей от американского B-17 и тут же заметил группу приближающихся самолетов с незнакомыми силуэтами. Ведущий группы открыл по нему огонь с очень большой дистанции. С переворотом через крыло Кожедуб стремительно атаковал крайнего. Тот сильно задымил и со снижением пошел в сторону наших войск. Полупетлей выполнив боевой разворот из

перевернутого положения, советский ас обстрелял ведущего — тот взорвался в воздухе. Конечно же он уже рассмотрел белые звезды на фюзеляжах и крыльях и возвращался к себе с беспокойством: встреча с союзниками сулила неприятности. К счастью, одному из сбитых летчиков удалось спастись.

Этот бой был одной из первых схваток в воздухе с американцами, провозвестником большой воздушной войны в Корее, долгого противостояния двух сверхдержав.

Всего за войну Иван Никитович совершил 336 боевых вылетов, провел более 120 воздушных боев, лично сбил 62 самолета противника.

Это число было зафиксировано в ряде служебных документов Кожедуба (аттестаций, характеристик), хотя дискуссия о его официальном счете не прекращается до сих пор (от 60 до 122 побед).

После войны гвардии майор Кожедуб продолжил службу в 176-м гвардейском ИАП.

В 1949 г. Иван Никитович закончил военно-воздушную академию, получил назначение на должность комдива под Баку, но Василий Сталин оставил его под Москвой, в Кубинке, заместителем, а затем и командиром 324-й истребительной авиационной дивизии (ИАД). В числе первых подполковник Кожедуб освоил МиГ-15, получив квалификацию «военный летчик 1-го класса». В числе первых 324-я ИАД была вооружена МиГ-15 и в конце 1950 г. направлена на Дальний Восток.

С марта 1951 г. по февраль 1952 г. в небе Кореи и Китая дивизия Кожедуба одержала 216 официальных побед, из них 12 над «сверхкрепостями» B-29 и 118 над «Сейбрами» F-86, потеряв 27 самолетов МиГ-15 и 9 летчиков. Заметим, что дивизия Кожедуба состояла только из двух



полков — 176-го гвардейского (командир подполковник И.Ф. Вишняков) и 196-го (командир полковник Е.Г. Пепеляев). Это была одна из ярчайших страниц боевого применения реактивной авиации в истории советских ВВС. Самому полковнику Кожедубу строго-настрого запрещалось лично участвовать в боевых действиях, и в Корее он совершил тренировочные полеты, но тайком выполнил несколько ночных вылетов на перехват разведчика. Во время своей командировки полковник Кожедуб не только осуществлял оперативное руководство дивизией, но и принимал активное участие в организации, подготовке и перевооружении ВВС КНР и КНДР.

В 1952 г., после возвращения из Кореи, 324-я ИАД была передана в систему ПВО и переведена под Калугу.

Через год, с небольшим опозданием, Кожедуб был направлен на учебу в Академию Генштаба. Часть наиболее сложного первого курса он прошел экстерном, так как по служебным обстоятельствам задержался с началом занятий.

После окончания академии Кожедуб назначен первым заместителем начальника управления по боевой подготовке ВВС СССР, с мая 1958 по 1964 г. он был первым заместителем командующего ВВС Ленинградского, а затем Московского военных округов.

Иван Никитович до 1969 г. регулярно летал на истребителях, освоил десятки типов самолетов и вертолетов. Последние полеты он совершил на МиГ-21. С летной работы ушел сам и сразу.

С должности командующего ВВС Московского военного округа он вернулся на должность первого заместителя начальника управления по боевой подготовке ВВС, откуда был переведен почти 20 лет назад.

В 1985 г. Кожедубу присвоено звание маршала авиации.

Трижды Герой Советского Союза, маршал авиации Иван Никитович Кожедуб умер у себя на даче в Монине от сердечного приступа 8 августа 1991 г.

Именем Кожедуба названы: улицы в Москве, Чугуеве, Ангарске, Ображеевке, других городах и селах, городской парк в Сумах, Харьковский университет Воздушных Сил, киевский аэропорт Борисполь. Его имя носит 237-й Центр показа авиационной техники ВВС России. Бронзовый бюст трижды Героя установлен в Ображеевке, там же открыт музей Кожедуба. Другой бронзовый бюст находится в Музее Великой Отечественной войны в Москве. Мемориальные доски установлены на доме в Сивцевом Вражке в Москве, где он жил в последние годы, на здании Шосткинского химико-технологического техникума, где он учился. Ла-7 Кожедуба экспонируется в музее ВВС в Монине.

Александр Игнатьевич Молодчий (СССР)

Александр Молодчий родился 27 июня 1920 г. в городе Луганске на Украине. Окончил 7 классов. Занимался в аэроклубе.

В РККА с 1937 г. В 1938 г. окончил Ворошиловградскую военно-авиационную школу пилотов.

В боях Великой Отечественной войны с августа 1941 г. Воевал в составе 420-го авиационного полка и 748-го авиационного полка. Во время налета на Берлин в критической ситуации радиовал с корабля И.В. Сталину о выполнении задания, через несколько минут получил от него ответную поощрительную радиограмму. Со-



вершил 311 боевых вылетов на Ер-2, Ил-4, Б-25 (в том числе 287 ночных). Участвовал во многих бомбардировках крупных военных объектов врага. Бомбил Берлин, Кенигсберг, Данциг, Будапешт, Бухарест, Хельсинки, Варшаву.

При выполнении боевых заданий налетал в общей сложности 600 000 км. Около 190 000 км пролетел самолет Молодчего над территорией врага, свыше 200 тонн бомб сбросил он на его различные военные и промышленные объекты.

Звание Героя Советского Союза младшему лейтенанту Александру Игнатьевичу Молодчemu присвоено в октябре 1941 г.

Второй медали «Золотая Звезда» капитан Молодчий удостоен указом от 31 декабря 1942 г.

После войны Александр Игнатьевич Молодчий окончил Академию Генерального штаба и служил на ответственных должностях в ВВС СССР. В 1962 г. ему присвоено воинское звание генерал-лейтенант авиации. В 1961–1965 гг. командовал 8-м тяжелым бомбардировочным авиакорпусом дальней авиации. Летал на Ту-4, Ту-16, Ту-95. В 1949 г. первым приземлился на Ту-4 на ледяном заполярном аэродроме дальней авиации. Через три года первым посадил Ту-16 на осваиваемом полярном аэродроме.

Молодчий уволен в запас в 1965 г. Позднее ушел в отставку. Жил в Чернигове.

Умер в Виннице 9 июня 2002 г. Похоронен на кладбище Яцево в Чернигове.

Имя А.И. Молодчего носит стратегический ракетоносец ТУ-160, поступивший на вооружение Российской Федерации в мае 2001 г. Бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза А.И. Молодчего установлен в городе Луганске. В городе Чернигове его именем названа улица, на одном из домов и на доме, где он жил, установлены мемориальные доски.

Хироюши Нишизава (Япония)

Японцы опробовали свои боевые крылья в небе над Китаем еще задолго до начала Второй мировой войны. Хотя они редко сталкивались там с каким-либо серьезным сопротивлением, но тем не менее получили бесценный опыт в реальной боевой стрельбе по воздушным целям, а самоуверенность, возникшая в результате превосходства японской авиации, стала исключительно важной частью боевой подготовки.

Пилоты, которые смели Перл-Харбор, сеяли смерть над Филиппинами и Дальним Востоком, были выдающимися боевыми летчиками. Они отличались как в искусстве высшего пилотажа, так и в воздушной стрельбе, что принесло им немало побед. Пилоты морской авиации проходили такую суровую и строгую школу, как нигде в мире. Например, для развития зрения использовалась конструкция в виде коробки с направленными в небо телескопическими окнами. Внутри такого бокса проводили долгие часы начинающие летчики, всматриваясь в небо. Их зрение становилось столь острым, что они могли днем увидеть звезды.

Тактика, которую использовали американцы в первые дни войны, играла на руку японским летчикам, сидевшим за штурвалами своих «Зеро». В это время истребителю «Зеро» не было равных, его 20-мм пушки и исключительная маневренность стали малоприятным сюрпризом для всех американских летчиков, которым довелось с ними встретиться в воздушных боях начала войны. До 1942 г. в руках хорошо подготовленных японских летчиков легкий «Зеро» имел преимущество, сражаясь с «Уайлдкетами», «Аэрокобрами» и «Томагавками».

Американские пилоты палубной авиации смогли перейти к более решительным действиям, только получив на вооружение лучшие по своим летным данным истре-

бители «Хеллкет-Ф-6Ф», а с появлением «Корсара-Ф-4У», «Лайтнинга-Р-38», «Тандерболта-Р-47» и «Мустанга-Р-51» воздушная мощь Японии понемногу начала сходить на нет.

Лучшим из всех японских летчиков-истребителей, по числу одержанных побед, был Х. Нишизава, который всю войну сражался на истребителе «Зеро».

Нишизава родился в префектуре Нагано 27 января 1920 г. Он закончил подготовку в классе Отцу № 7 японских морских воздушных сил в 1939 г. Японские пилоты называли Нишизаву между собой «Дьяволом», поскольку ни одно другое прозвище не могло так хорошо передать манеру его полетов и уничтожения противника.

2 февраля 1942 г. Нишизава заявил о первой своей победе — летающей лодке «Каталине», которая, по заявлениям американских исследователей, тогда была только повреждена.

В воздухе Нишизава заставлял свой «Зеро-А6М2» проделывать такое, что не мог повторить другой летчик. Казалось, часть его силы воли вырывалась наружу и соединялась с самолетом. В его руках пределы конструкции машины не значили ровным счетом ничего. Он мог удивить и привести в восторг даже закаленных пилотов энергией своего полета.

Нишизаве было засчитано 103 воздушные «победы», по другим данным 87, по третьим — 84, но даже и эта цифра вызывает удивление. Коэффициент достоверности воздушных побед японских (как и финских) асов был столь же невысок, как и коэффициент достоверности побед их союзников — германских летчиков. Это характерная реакция на поражение лучших бойцов проигравшей стороны.

16 октября 1944 г. Х. Нишизава летел в качестве пассажира на двухмоторном транспортном самолете, вместе с другими пилотами, которые направлялись для получения новых самолетов на базу Кларк-Филд на Филип-

пинах. Тяжелая неуклюжая машина была перехвачена «Хеллкетами» авиации флота США. После нескольких заходов истребителей транспортный самолет, объятый пламенем, рухнул вниз, унося с собой жизнь японских летчиков и их пассажиров.

Павел Артемьевич Плотников (СССР)

Павел Плотников родился 4 марта 1920 г. в селе Гоньба Алтайского края в семье крестьянина. По окончании 27-й школы города Барнаула работал электрослесарем на вагоноремонтном заводе и одновременно занимался в аэроклубе. В РККА с 1938 г. В 1940 г. окончил Новосибирскую военную авиационную школу.

Начало Великой Отечественной войны Плотников встретил рядовым летчиком, затем был командиром звена.

Участвовал в боях на Южном, Закавказском, Воронежском, Степном, 1-м и 2-м Украинских фронтах.

Заместитель командира эскадрильи 82-го гвардейского бомбардировочного авиационного полка гвардии старший лейтенант П.А. Плотников к маю 1944 г. совершил 225 боевых вылетов, сбил 3 самолета противника. 19 августа 1944 г. ему присвоили звание Героя Советского Союза.

К марту 1945 г. уже командир эскадрильи 81-го гвардейского бомбардировочного авиаполка гвардии капитан П.А. Плотников совершил еще 80 боевых вылетов. Особенно отличилась эскадрилья Плотникова при бомбажке аэродрома Ламсдорф. Здесь гвардейцы за один вылет уничтожили 21 самолет противника и взорвали бензосклад.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1945 г. за новые боевые подвиги и проявленные мужество и геройство в боях с немецко-фашистскими за-

хватчиками гвардии капитан Плотников Павел Артемьевич награжден второй медалью «Золотая Звезда».

Всего за время Великой Отечественной войны гвардии капитан Плотников совершил 343 боевых вылета на самолетах СБ и Pe-2. В воздушных боях огнем курсовых пулеметов сбил три самолета противника, еще три самолета сбили его штурман и стрелок, потопил 6 военных транспортов, уничтожил 7 вражеских эшелонов, 3 железнодорожных моста, свыше 250 автомашин, большое количество орудий, танков, другой боевой техники и живой силы противника.

В 1951 г. П.А. Плотников окончил Военно-воздушную академию, а в 1960 г. — Академию Генерального штаба. До 1975 г. проходил службу на командных и штабных должностях в войсках и центральном аппарате ВВС СССР.

Плотников с 1976 г. работал в НИИТавтпрома в Москве. Человек исключительной скромности, он редко носил свои «Звезды».

Умер 14 декабря 2000 г. Похоронен близ поселка Воскресенское Ленинского района Московской области на Иваньковском кладбище.

Бронзовый бюст Героя установлен в 1953 г. в городе Барнауле на площади Свободы. Одна из школ Барнаула названа именем Героя.

Григорий Андреевич Речкалов (СССР)

Григорий Речкалов родился 9 февраля 1920 г. в деревне Худяково Ирбитского уезда Пермской губернии. Он окончил 6 классов и в 1938 г. был принят в Пермскую военную авиационную школу. Ту самую, что за 5 лет до прихода туда Речкалова окончил его будущий командир А.И. Покрышкин. Правда, тогда школа выпускала лишь авиатехников. Став в 1939 г. военным летчиком, Г.А. Реч-

калов проходил службу в частях ВВС РККА Одесского ВО.

Этот талантливый воздушный боец отличался противоречивым и неровным характером. Будучи образцом мужества, решимости и дисциплины в одном вылете, в следующем он мог отвлечься от выполнения главной задачи и столь же решительно начать преследование случайного противника. Его боевая судьба переплелась с судьбой А. Покрышкина; он летал с ним в группе, сменял его на должности комэска, затем на должности командира полка. Сам Покрышкин лучшими качествами Речкалова считал прямоту и откровенность.

Начало войны спасло Речкалова от списания с летной работы: врачи нашли у него слабую степень дальтонизма, но командир полка проигнорировал это губительное для пилота заключение.

Свои первые боевые вылеты, на штурмовку войск противника, Речкалов совершил на И-153 — биплане с хвостовым номером 13. На нем же он одержал свою первую победу, залпом реактивных снарядов сбив одного из атаковавших его Ме-109. Как и Покрышкин, он говорил, что его 13-й номер «несчастливый для них». На нем же, правда, он потерпел аварию из-за отказа мотора — Речкалов едва не погиб.

После аварии он стал летать на И-16, вскоре сбил на нем румынский ПЗЛ-24, а затем и Ю-88. В одном из вылетов был ранен в голову и ногу, привел машину на свой аэродром и угодил в госпиталь, где перенес 3 операции — ранение в ногу оказалось тяжелым. После относительного выздоровления летчик получил направление в запасной полк, но, узнав, что полк укомплектован только самолетами У-2, решительно повернулся и уехал обратно в штаб ВВС округа. Там он добился встречи с командующим и сумел вытребовать направление на переучивание в истребительный полк. Только летом 1942 г., освоив Як-1 и еще раз побывав в госпитале — трудно выходил осколок, Реч-

калов всеми правдами и неправдами вернулся в свой полк — 55-й ИАП, получивший к тому времени гвардейское наименование: 16-й гвардейский истребительный авиационный полк. Здесь, на Южном фронте, Речкалов совершил около сотни боевых вылетов, доведя число побед до 6 — 4 личных и 2 в группе.

В декабре 1942 г. 16-й ГИАП был выведен с фронта, а личный состав полка направлен в 25-й запасной авиационный полк для переучивания на «Аэрокобры».

Только за первые 2 недели сражения на Кубани замкомандира 1-й авиаэскадрильи 16-го ГИАП старший лейтенант Речкалов лично сбил в воздушных боях 8 самолетов противника (7 Ме-109 и Ю-88) и был представлен к званию Героя Советского Союза. Всего на Кубани он одержал 19 побед, трижды уничтожив по 2 самолета в одном бою и один раз — 3. Обычно он летал ведущим пары в группе Покрышкина.

На Кубани Г. Речкалов воевал на «Аэрокобрах» П-39Д-1, П-39Д-2, с бортовым номером 40. Помимо стандартной окраски и элементов быстрого распознавания, самолеты несли звезды по числу сбитых врагов и грозные буквы РГА (инициалы летчика) на хвостовой части фюзеляжа.

Летом 1943 г. во главе восьмерки истребителей он с ходу на предельной скорости, сверху в лоб, атаковал большую группу Ю-87 и лично сбил 3 из них. Его группа сбила тогда 5 Ю-87 и Ме-109.

Осенью 1943 г. во время знаменитой «охоты над морем», открытой Покрышкиным, Речкалову удалось сбить 3 самолета — 2 Ю-52 — бензовоза в одном вылете и летающую лодку «Савойя».

1 июля 1944 г. гвардии капитан Г.А. Речкалов был награжден второй «Золотой Звездой» за 415 боевых вылетов, 112 воздушных боев, 48 личных и 6 групповых побед. Свой последний дубль он сделал под Яссами, сбив в короткой и решительной атаке 2 Ю-87.

После назначения Покрышкина замкомандира полка Речкалов стал командиром первой авиаэскадрильи, а когда Покрышкин стал командиром дивизии, его назначили командиром 16-го ГИАП. Однако после гибели пилота из-за халатности механика Речкалов был снят с должности комполка. После его назначили инспектором по технике пилотирования 9-й гвардейской истребительной авиационной дивизии. В этой должности гвардии майор Г.А. Речкалов и закончил войну.

В 1951 г. он окончил ВВА. В 1959 г. 39-летний генерал-майор авиации Г.А. Речкалов был уволен в запас. Жил и работал в Москве.

Умер 22 декабря 1990 г.

Бронзовый бюст Героя установлен в поселке Зайково Ирбитского района Свердловской области. Его имя носит традиционный легкоатлетический пробег, проводимый на Урале.

Лидия Владимировна Литвяк (СССР)

Лидия Литвяк родилась 18 августа 1921 г. в Москве. Окончила среднюю школу. В 1935 г. поступила в аэроклуб, получила направление в летную школу. По окончании Херсонской авиационной школы летчиков-инструкторов работала в Калининском аэроклубе.

В начале 1942 г. Лидия была зачислена в 586-й истребительный авиационный полк ПВО. Первый боевой вылет совершила в июне 1942 г. в небе Саратова. В августе 1942 г., имея на счету одну групповую победу, добилась перевода в 437-й истребительный авиационный полк, сражавшийся на Юго-Восточном фронте. В числе первых освоила истребитель Ла-5. 13 сентября во втором боевом вылете в небе Сталинграда открыла счет своих побед в новом полку: сбила бомбардировщик Ю-88 и истребитель Ме-109.



27 сентября в воздушном бою с дистанции 30 м поразила Ю-88. Затем в паре с Р. Беляевой сбила Ме-109. В конце месяца переведена в отдельное женское звено, организованное при штабе дивизии. Вскоре ее перевели в полк асов — 9-й гвардейский истребительный авиационный полк (ГИАП), которым командовал Герой Советского Союза Л.Л. Шестаков.

Школа 9-го ГИАП закалила отважных летчиц и повысила их боевое мастерство. Так, в конце

декабря 1942 г. Литвяк уничтожила неподалеку от своего аэродрома бомбардировщик До-217. Новыми боевыми победами началась их служба в другом полку той же дивизии. К тому времени на счету Литвяк значилось уже 6 воздушных побед. 11 февраля 1943 г. командир 296 ИАП майор Н.И. Баанов повел четверку истребителей в бой. Лидия сбила 2 самолета — лично Ю-88 и в группе ФВ-190. В одном из боев ее Як-1 был подбит, и летчица совершила вынужденную посадку на вражеской территории. Выскочив из кабины, она, отстреливаясь, бросилась бежать от приближающихся немецких солдат. Но расстояние между ними быстро сокращалось. Вдруг над головами противника пронесся наш штурмовик. Поливая немецких солдат огнем, он заставил их броситься на землю. Затем спланировал рядом с Лидой и остановился. Девушка бросилась навстречу, втиснулась в кабину пилота, почти ему на колени, самолет взлетел. Вскоре Лидия была в полку.

23 февраля 1943 г. Литвяк вручили первую боевую награду — орден Красной Звезды.

В марте обстановка в воздухе еще более осложнилась. 22 марта в районе Ростова-на-Дону Литвяк участвовала

в перехвате группы Ю-88. Во время долгого и трудного боя ей удалось сбить один «Юнкерс». В это время на помощь «Юнкерсам» подошла шестерка Ме-109. Лидия заметила их первая и, чтобы сорвать внезапный удар, одна встала на их пути. 15 минут вертелась смертельная карусель. С большим трудом раненая летчица привела поврежденный истребитель домой. Доложив, что задание выполнено, она потеряла сознание...

После лечения в госпитале она отправилась в Москву, дав расписку, что в течение месяца будет долечиваться дома. Но уже через неделю Лидия вернулась в полк. 5 мая, еще не совсем окрепнув, Литвяк вылетела на сопровождение группы бомбардировщиков. Во время вылета завязался воздушный бой, и Лидия сбила истребитель противника. Через два дня она сбила еще один «мессер».

В конце мая на участке фронта, где действовал полк, появился аэростат-корректировщик артиллерийского огня. Собранной и точной Лидии удалось его сбить. За эту победу младший лейтенант Литвяк была награждена орденом Красного Знамени.

21 мая в авиакатастрофе на Яке погиб муж Лидии Литвяк — летчик того же полка, только что удостоенный звания Героя Советского Союза, но так и не успевший получить «Звезду», гвардии капитан Алексей Соломатин. Для Лидии гибель мужа стала тяжелым ударом.

16 июля 1943 г. Литвяк вылетела в составе шестерки на сопровождение штурмовиков. В районе линии фронта наши истребители вступили в бой с 30 бомбардировщиками, сопровождаемыми 6 «Мессершмиттами», пытавшимися нанести удар по нашим наземным войскам. В этом бою Литвяк лично сбила «Юнкерс» и в паре с ведомым — Ме-109, но и сама была ранена.

К тому времени имя отважной летчицы уже хорошо знали в 8-й воздушной армии. На капоте своего Як-1 она нарисовала яркую, издалека заметную белую лилию. Не раз доводилось ей сопровождать наши штурмовики

и бомбардировщики. В одном из вылетов она сбила Ме-109, через пару дней, отбиваясь от трех Ме-109, Лидия пришла на помощь своему командиру И. Голышеву, на которого навалилась четверка «мессеров». Меткая очередь настигла вражескую машину. Но был подбит и ее самолет. Преследуемая до самой земли, она сумела посадить свой Як на фюзеляж. Наблюдавшие за боем пехотинцы прикрыли огнем ее приземление. Они были восхищены, узнав, что бесстрашным летчиком оказалась девушка.

1 августа 1943 г. Лидия Литвяк не вернулась с боевого задания. За 8 месяцев она совершила 168 боевых вылетов, в 89 воздушных боях сбила лично 11 и в составе группы 3 самолета противника (по другим данным, 4 лично и 3 в группе), уничтожила аэростат-корректировщик.

Лидия Владимировна Литвяк была представлена командованием полка к званию Героя Советского Союза посмертно. Командование дивизии не утвердило представление Литвяк к званию Героя Советского Союза, ограничившись награждением орденом Отечественной войны I степени.

Но Лидию упорно искали. Еще летом 1946 г. командир 73-го гвардейского ИАП И.И. Запрягаев послал в район Мариновки на машине несколько человек для поисков ее следа. К сожалению, однополчане Литвяк опоздали буквально на несколько дней. Обломки Лидиного Яка уже были уничтожены. В 1968 г. в поисках приняла участие газета «Комсомольская правда». В 1971 г. к поискам подключились юные следопыты школы № 1 города Красный Луч. Летом 1979 г. их поиски увенчались успехом. Выяснилось, что летом 1943 г. на его окраине упал советский истребитель. Пилотом, смертельно раненным в голову, была женщина. Она была похоронена в селе Дмитриевка Шахтерского района в братской могиле. Это была Лидия Литвяк, что подтвердилось в ходе дальнейших расследований.

В июле 1988 г. в личном деле Литвяк запись «пропала без вести» была наконец заменена на «погибла, выполняя боевое задание». Ветераны полка, в котором она воевала, возобновили ходатайство о присвоении ей звания Героя Советского Союза.

Указом Президента СССР от 5 мая 1990 г. за образцовое выполнение заданий командования и проявленные мужество и героизм в боях с немецко-фашистскими захватчиками гвардии младшему лейтенанту Литвяк Лидии Владимировне посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Талгат Якубекович Бегельдинов (СССР)

Талгат Бегельдинов родился 5 августа 1922 г. в городе Пишпек (ныне Бишкек). Окончил среднюю школу. В РККА с 1940 г. В 1942 г. окончил Оренбургскую военную авиационную школу пилотов.

Бегельдинов — участник Великой Отечественной войны с января 1943 г. Свой первый боевой вылет совершил 17 февраля 1943 г., а к вечеру — еще два. Вскоре одержал свою первую воздушную победу, уничтожив истребитель Ме-109. В боях за Харьков был сбит. Несмотря на многочисленные трудности, сумел перейти линию фронта и, вернувшись в свой полк, продолжил боевую деятельность.

Заместитель командира эскадрильи 144-го гвардейского штурмового авиационного полка гвардии старший лейтенант Бегельдинов к июню 1944 г. совершил 155 боевых вылетов на разведку и штурмовку вражеских укреплений, аэродромов, железнодорожных узлов, скоплений войск противника.

Звание Героя Советского Союза Бегельдинову присвоено 26 октября 1944 г. за отвагу и боевое мастерство,

проявленные при освобождении городов Знаменка, Кировоград, за лично сбитые в воздушных боях 4 вражеских самолета и эффективное содействие наземным войскам при выходе на государственную границу СССР.

Командуя эскадрильей того же полка, к марта 1945 г. он совершил еще 120 боевых вылетов.

Второй медали «Золотая Звезда» гвардии капитан Бегельдинов удостоен 27 июня 1945 г. за умелое руководство эскадрильей и боевые подвиги при штурмовке скопления войск и техники противника в боях за города Krakow, Оппельн, Катовице, Бреслау и Берлин. Всего за два года Бегельдинов совершил 305 боевых вылетов, проведя в них в общей сложности без малого 500 часов, уничтожил много боевой техники и живой силы противника, в воздушных боях сбил 5 самолетов, еще несколько сжег на земле при штурмовке вражеских аэродромов.

В 1950 г. он окончил Военно-воздушную академию (ВВА). Летал на реактивных машинах. С 1956 г. — в запасе. С 1957 по 1970 г. — старший инспектор и заместитель начальника Казахского территориального управления гражданской авиации. В 1968 г. Бегельдинов заочно окончил Московский инженерно-строительный институт и продолжительное время работал на руководящих должностях в системе Госстроя Казахской ССР.

Живет в Алма-Ате.

Бронзовый бюст установлен на родине. В Казахстане имя дважды Героя Советского Союза Т.Я. Бегельдинова носит Военный институт Сил воздушной обороны.

Эрих Хартман (Германия)

Родился Эрих Хартман 19 апреля 1922 г. в Вейсзахе в Вюртемберге. Детство провел в Китае, где его отец, по протекции своего двоюродного брата — немец-

кого консула в Шанхае, работал врачом. В 1929 г., напуганные революционными событиями в Китае, Хартманы вернулись на родину.

С 1936 г. Хартман летал на планерах в авиаклубе под руководством своей матери — спортсменки-летчицы. В 14 лет получил диплом пилота планера. С 16 лет пилотировал самолеты. С 1940 г. проходил подготовку в 10-м учебном полку люфтваффе в Нойкурне под Кенигсбергом, затем во 2-й летной школе в пригороде Берлина Гатов. После успешного окончания авиашколы Хартман был направлен в Цербст — во 2-ю истребительную авиашколу. В ноябре 1941 г. Хартман впервые поднялся в воздух на Ме-109, истребителе, на котором он сделал свою выдающуюся летную карьеру.

Боевые полеты Хартман начал в августе 1942 г. в составе 52-й истребительной эскадры, воевавшей на Кавказе. 14 октября 1942 г. он отправился в свой первый боевой вылет в район Грозного. В ходе этого вылета Хартман совершил почти все ошибки, которые может совершить молодой боевой летчик: оторвался от ведомого и не смог выполнить его приказ, открыл огонь по своим самолетам, сам попал в зону огня, потерял ориентировку и приземлился на брюхо в 30 км от своего аэродрома.

Свою первую победу 20-летний Хартман одержал 5 ноября 1942 г., сбив одноместный Ил-2. При атаке советского штурмовика и истребитель Хартмана получил тяжелые повреждения, но летчик вновь сумел приземлить поврежденную машину в степи. Самолет восстановлению не подлежал и был списан. Сам Хартман попал в госпиталь.

Следующую победу над МиГ-1 Хартману записали только 27 января 1943 г. Едва ли это был МиГ-1 — они



были поставлены в войска малой серией в 77 машин, но подобных «фактов» в немецких документах предоставлено.

352 победы Хартмана включали в себя множество вылетов с несколькими сбитыми самолетами противника в один день. Он стал первым человеком в истории, сбившим 300 самолетов в воздушных боях.

Хартман воевал в небе не только против советских самолетов. В небе Румынии за штурвалом своего Ме-109 он встречался и с американскими летчиками.

После десятка «побед», одержанных 2 марта 1944 г., Хартман и еще несколько летчиков были вызваны в Бергхоф, к фюреру, для вручения наград. Лейтенант Хартман, записавший к тому времени на свой счет 202 «сбитых» советских самолета, был награжден дубовыми листьями к Рыцарскому кресту.

Сам Хартман был сбит более 10 раз. В основном он «сталкивался с обломками сбитых им советских самолетов» (любимая трактовка собственных потерь в люфтваффе). 20 августа он, «пролетая над горящим Ил-2», вновь был сбит, совершил очередную вынужденную посадку в районе реки Донец и попал в руки к советским солдатам. Искусно симулируя травму и усыпив бдительность беспечных солдат, Хартман бежал из кузова везшей его поговорки и в тот же день вернулся к своим.

Читатели немецких газет знали его как «Черного дьявола Украины» (прозвище придумали сами немцы) и с удовольствием (или раздражением — на фоне отступления немецкой армии) читали о все новых подвигах раскрученного летчика.

Всего Хартману было записано 1404 боевых вылета, 825 воздушных боев, засчитаны 352 победы, из них 345 — советские самолеты.

Хартман был трижды легко ранен.

Как командир 1-й эскадрильи 52-й истребительной эскадры, которая базировалась на небольшом аэродроме

близ Страковниц в Чехословакии, в конце войны Хартман знал (видел, поднимаясь в небо, наступающие советские части), что Красная армия вот-вот захватит и этот аэродром. Он отдал приказ об уничтожении оставшихся самолетов и со всем своим персоналом направился на запад, чтобы сдаться армии США. Но к тому времени действовало соглашение между союзниками, по которому все немцы, уходящие от русских, должны передаваться назад при первом удобном случае.

В мае 1945 г. майор Хартман был передан в руки советских оккупационных властей. На суде Хартман настаивал на своих 352 победах, с подчеркнутым уважением, с вызовом вспоминал своих боевых товарищей и фюрера. О ходе этого судебного процесса было доложено Сталину, который с сатирическим презрением отзывался о немецком летчике. Самоуверенная позиция Хартмана конечно же раздражала советских судей (шел 1945 г.), и тот был приговорен к 25 годам лагерей. Приговор по законам советской юстиции был смягчен, и Хартману были назначены десять с половиной лет в лагерях для военнопленных. Освобожден он был в 1955 г.

Вернувшись в Западную Германию, он успешно и быстро прошел курс обучения на реактивных самолетах, причем на этот раз его учителями стали американцы. Хартман летал на реактивных «Сейбрах-Ф-86» и «Старфайтер-Ф-104». Последняя машина при активной эксплуатации в Германии оказалась крайне неудачной — на ней погибло 115 немецких летчиков. Хартман препятствовал принятию этой машины на вооружение Германией, чем испортил свои отношения как с командованием бундеслюфтваффе, так и с американскими военными. Он был уволен в запас в звании полковника в 1970 г.

После увольнения в запас Хартман работал летчиком-инструктором в Хангенаре, под Бонном, выступал в аэробатической команде Адольфа Галланда «Дольфо».

В 1980 г. он тяжело заболел, и с авиацией пришлось расстаться.

Умер Э. Хартман 20 сентября 1993 г.

Хайнц Вольфганг Шнауфер (Германия)

Хайнц Шнауфер родился 16 февраля 1922 г. в городе Кальве, неподалеку от Штутгарта. В юности он увлеченно занимался в планерной школе. В ноябре 1939 г. он был принят учеником в люфтваффе, а в 1940 г. закончил свой летный тренинг. Инструкторы обратили внимание на особенности уникального летного зрения Шнауфера, и, уже став лейтенантом, в апреле 1941 г. он был направлен в первую ночную истребительную часть люфтваффе для изучения тонкостей ночного поиска и атак.

В ноябре 1941 г. Шнауфер, прошедший теоретический и практический курс ночных полетов, был направлен во II группу 1-й истребительной эскадры, вооруженной тяжелыми двухмоторными истребителями Ме-110. На нескольких модификациях этого истребителя он воевал до конца войны.

Впервые вступить в бой Шнауферу довелось в февральскую ночь 1942 г., на прикрытии линейных немецких кораблей и тяжелых крейсеров, когда они совершали переход из Бреста через Кале. О первой победе — сбитом английском «Галифаксе» лейтенант Шнауфер заявил после боя ночью с 1 на 2 июня 1942 г. над Бельгией.

Той же ночью, атакуя второй «Галифакс», Шнауфер был навылет ранен в ногу. Сконцентрировав волю и терпение, ему удалось привести и посадить свой истребитель на аэродром. Впоследствии он запишет на свой счет по крайней мере еще 18 сбитых «Галифаксов», дважды сбивая за ночь по два самолета только этого типа.

В июле 1943 г., одержав 17-ю победу, Шнауфер получил звание обер-лейтенанта.

В августе 1943 г. Шнауфер был переведен в IV группу, базировавшуюся в Голландии, в качестве командира эскадрильи.

В декабре 1943 г., после того как счет немецкого аса вырос до 42 побед, он был награжден Рыцарским крестом. В ночь с 24 на 25 февраля 1944 г. записал на свой счет юбилейную 50-ю победу. Оказалось, что эта его победа стала юбилейной — 500 — и у IV группы.

В марте 1944 г. Шнауфер был назначен командиром IV группы. В ночь на 25 мая 1944 г. он доложил об уничтожении 5 четырехмоторных английских бомбардировщиков, 4 из которых были позднее признаны Королевскими воздушными силами Великобритании.

24 июня 1944 г. капитан Шнауфер за 84 победы был награжден дубовыми листьями к своему Рыцарскому кресту, а 30 июля, доведя свой счет до 89 побед, добавил к своей награде мечи.

После 100-й победы в ночь на 9 октября 1944 г. аса вызвали в Берлин, где Гитлер наградил его бриллиантами к его Рыцарскому кресту.

4 ноября 1944 г. Шнауфера назначили командиром 4-йочной истребительной эскадры. В двадцать два года он стал самым молодым в люфтваффе командиром истребительной эскадры. До конца года счет побед равнялся 106.

Крупнейший успех к нему как к летчику-истребителю пришел 21 февраля 1945 г., когда ему были засчитаны 9 тяжелых английских бомбардировщиков — 30-тонных «Ланкастеров». Два из них были сбиты в ранние утренние часы, а еще семь — поздним вечером.

В ночь на 7 марта 1945 г. майор Шнауфер заявил о трех своих последних победах над неопознанными четырехмоторными бомбардировщиками.

В мае 1945 г. майор Шнауфер был взят в плен наступавшими британцами.

Имя Шнауфера было хорошо известно в Британии, и его пребывание в плену не было злоключением: скорее это была длительная и насыщенная, не лишенная удовольствий туристическая поездка в Великобританию.

Хайнц Вольфганг Шнауфер был результативнейшим ночным асом Второй мировой войны. Ему засчитана 121 победа, одержанная в 164 боевых вылетах. Среди его побед – 114 английских четырехмоторных бомбардировщиков. Никто из асов люфтваффе не нанес Королевским воздушным силам Великобритании больших потерь, чем этот летчик, а в общем зачете войны с западными союзниками он стал третьим немецким асом. Это распространенное мнение автор считает очевидной несообразностью по своей сути, имеющей корни в надуманной и политизированной, принципиально различной на Западном и Восточном фронте системе зачета побед в люфтваффе.

Шнауфер после того, как его освободили англичане, въернулся к своему стариинному фамильному делу – винопроизводству и виноторговле.

Хайнц Вольфганг Шнауфер попал на автомобиле в страшную аварию и умер во французском госпитале 15 июля 1950 г.

Его боевой истребитель Ме-110 Г-4 был доставлен в Лондон, где некоторое время экспонировался в Гайд-парке.



ВОЙНА В КОРЕЕ

Евгений Георгиевич Пепеляев
(СССР)

Пепеляев родился 18 марта 1918 г. в городе Бодайбо в семье машиниста. Окончив школу ФЗУ и 1-й курс железнодорожного техникума в Омске, работал токарем в авиационных мастерских в Одессе, занимался в аэроклубе. С 1936 г. в РККА. В 1938 г. окончил Одесскую военную авиационную школу пилотов.

Великую Отечественную войну Пепеляев встретил в должности заместителя командира эскадрильи. Как многие летчики, несшие службу в восточных округах, Пепеляев стремился на фронт. Однако в действующую армию ему удалось попасть только в ноябре 1943 г., на стажировку в 162-й истребительный авиационный полк 309-й истребительной авиационной дивизии. Там Пепеляев летал на самолетах Як-7Б, совершил 12 боевых вылетов.

Вернувшись со стажировки, Евгений Пепеляев продолжил службу в том же 330-м полку. В 1945 г. эта часть входила в состав уже 254-й истребительной авиадивизии 10-й воздушной армии, которая с началом советско-японской войны поддерживала войска 2-го Дальневосточного фронта. Дивизия действовала по наземным целям японцев, так как в воздухе противник сопротивления не оказывал. В этих боях Пепеляев, будучи уже заместителем командира полка, совершил около 30 боевых вылетов на



Як-9Т, уничтожив паровоз и потопив катер противника на реке Сунгари.

Сразу после окончания Второй мировой войны отношения СССР с бывшими союзниками быстро накалились. После ухода Советской армии из Маньчжурии в китайских портах Желтого моря стали высаживаться американские войска. В ответ в Северо-Восточный Китай были вновь посланы части 6-й гвардейской

танковой армии и авиация, в том числе и 300-й ИАП, которым командовал Пепеляев. Полк базировался в Мукдене. Самолеты выполняли разведывательные вылеты. Это продолжалось до весны 1946 г., когда американцы, наконец, ушли. Вернулись в Забайкалье и наши войска.

Осенью 1946 г. Пепеляева направили на Высшие летно-тактические курсы усовершенствования офицерского состава в Липецк.

Закончив курсы, в конце ноября 1947 г. подполковник Пепеляев был назначен заместителем командира 196-го истребительного авиаполка ВВС Московского округа. Здесь он активно осваивал новую реактивную технику, принимал участие в авиационных парадах и праздниках. Так, в 1949 г., в Тушине, Пепеляев впервые демонстрировал высший пилотаж на новом тогда Ла-15, а в следующем году вместе с В.В. Лапшиным подготовил встречный пилотаж на МиГ-15 — один из самых рискованных и впечатляющих видов воздушного представления, когда сближающиеся с предельной скоростью самолеты расходятся в нескольких метрах. Предполагалось показать его на тушинском празднике, который, увы, не состоялся из-за непогоды. Зрители увидели этот номер через год, но уже без участия Пепеляева.

В конце 1950 г., через некоторое время после начала корейской войны 196-й авиаполк, под командованием подполковника Пепеляева, отправили в Китай. В январе 1951 г. 196-й ИАП перебазировался на аэродром Дуньфын, где в течение 4 месяцев проходил интенсивную подготовку к предстоящим боям. 1 апреля полк Пепеляева вместе с 176-м ГИАП, вторым полком, входившим в 324-ю ИАД под командованием И.Н. Кожедуба, прибыл на пограничный аэродром Аньдун на берегу реки Ялуцзян. Основной задачей дивизии было прикрытие ГЭС и железнодорожного моста через реку.

Первый бой часть приняла в составе дивизии вечером того же дня. Тогда наши летчики сбили два «Сейбра», но и сами потеряли два МиГа. Пепеляев же открыл свой победный счет в большом бою 20 мая 1951 г., когда четырем советским летчикам (Алфееву, Пепеляеву, Кирисову и Шебанову) были засчитаны сбитыми четыре «Сейбра». Был сбит и один из МиГов — капитан Назаркин успешно катапультировался.

В августе 1951 г. Пепеляеву присвоили воинское звание полковника.

В один из сентябрьских дней 1951 г. ведомая им группа МиГов с запозданием была поднята на перехват 12 самолетов «Старфайр-Ф-94». По итогам боя летчикам были записаны сбитыми 7 машин, из них две — на счет командира полка.

6 октября 1951 г. Пепеляев подбил «Сейбр», совершивший вынужденную посадку на территории, контролируемой северокорейскими войсками. На снижении подбитый самолет был повторно атакован летчиком 176-го гвардейского ИАП К.Я. Шеберстовым. Американскому летчику, вполне возможно, это был Д. Джабарра — второй по итогам войны в Корее ас, удалось посадить подбитую машину в полосе прибоя и на спасательной лодке уйти в море, где его подобрал спасательный вертолет. В считанные часы подбитый самолет

был вывезен с места вынужденной посадки и эвакуирован в Советский Союз. Это был первый захваченный «Сейбр».

Последнюю свою победу полковник Пепеляев одержал 15 января 1952 г., сбив очередной «Сейбр». Всего же с 1 апреля 1951 г. по 1 февраля 1952 г. он совершил 108 боевых вылетов на МиГ-15 и МиГ-15-бис, в 38 воздушных боях сбил 20 самолетов официально, и еще 3 было не засчитано. За каждые 5 вылетов Пепеляев сбивал по самолету противника. В двух боях он уничтожил по 2 самолета.

Полку под его командованием было засчитано сбитыми 109 неприятельских машин различных типов. Большего числа сбитых самолетов не было засчитано ни одному из почти 30 истребительных авиационных полков, воевавших в Корее в 1950—1953 гг. В боях погибли 4 летчика 196-го ИАП, было потеряно 12 МиГ-15. Потери, понесенные его полком, также минимальны.

22 апреля 1952 г., после возвращения в Союз, Евгению Георгиевичу Пепеляеву было присвоено звание Героя Советского Союза. В дальнейшем он служил в различных местах и на разных должностях. В 1958 г. закончил Военную академию Генерального штаба. Командовал дивизией в Ярославле, был заместителем командира истребительного авиационного корпуса. Всего за свою летную жизнь налетал 2020 часов и освоил 22 типа самолетов, среди них реактивные истребители: Як-15, Як-17, Як-25, Ла-15, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, Су-9. Летал он до 1962 г. С 1973 г. полковник в запасе.

Пепеляев около 12 лет, до 1986 г. проработал в Московском институте приборной автоматики.

Герой Советского Союза полковник Е.Г. Пепеляев награжден двумя орденами Ленина, тремя Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени, Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Джозеф Макконнел (США)

Выдающийся американский летчик родился 30 января 1922 г. в Дувре, в штате Нью-Гэмпшир, США. С детства мечтал о карьере летчика. В годы Второй мировой войны вступил в ВВС армии США в качестве авиационного кадета. Вскоре ему удалось попасть в военную авиацию, но не в истребительную, как он хотел, а в бомбардировочную. Штурманом бомбардировщика B-24 он совершил несколько боевых вылетов в Европе.

После окончания войны Макконнел достиг своей цели: в 1948 г. его перевели в истребительную авиацию.

Когда в 1950 г. началась война в Корее, Макконнел сразу подал рапорт о направлении его на театр военных действий. На этот момент ему было уже почти 30 лет, и командование считало его староватым для летчика-истребителя. Тем не менее Макконнел вновь сумел добиться своего. В августе 1952 г. он был переведен в 39-ю эскадрилью 51-го авиакрыла истребителей-перехватчиков. В первые месяцы службы ему ни разу не удалось встретить МиГ противника, хотя он, как и некоторые другие пилоты, нарушал запрет на полеты в воздушном пространстве Китая, надеясь встретить вражеские самолеты неподалеку от аэродромов их базирования. Лишь 14 января 1953 г. Макконнел сбил свой первый МиГ-15.

Во время службы в Корее Макконнел летал на трех модификациях F-86. В январе 1953 г. он сбил четыре самолета, в феврале — один, в марте — два.

12 апреля 1953 г. капитан Макконнел был сбит единственным раз за свою летную карь-



еру. В тот день он участвовал в прикрытии налета на гидроэлектростанцию в Супхуне в Китае. Его самолет подбил капитан Семен Федорец из 913-го истребительного авиационного полка. МиГ-15 Федорца также был поврежден удачной очередью Макконнела. Федорец катапультировался. Макконнел сумел дотянуть на своем «Сейбре» до Желтого моря, где тоже катапультировался, и после приводнения его подобрал вертолет американской поисково-спасательной службы.

Специфическое летное зрение позволяло Макконнелу обнаруживать самолеты противника на большом расстоянии. Особенно удачным для него стал день 18 мая, когда он в одном вылете сбил два МиГ-15, а в другом — еще один, доведя тем самым свой список побед до 16, став первым из двух американских «тройных» асов корейской войны. Все победы записаны капитану Макконнелу над истребителями МиГ-15.

По иронии судьбы, этот же день стал последним в его боевой карьере. Командующий Дальневосточными ВВС США генерал-лейтенант Гленн Баркус сказал: «Я хочу, чтобы этот человек находился по дороге домой в США до того, как я закончу эту фразу». Вместе с Макконнеллом от участия в боевых действиях был отстранен и его соперник Мануэль Фернандес, чей счет побед достигал 14,5 самолета. Командование ВВС США не желало возможной потери на театре военных действий кого-либо из получивших широкую известность асов.

Расчетный коэффициент достоверности побед американских асов в корейской войне примерно равняется коэффициенту достоверности асов советских и, для большинства, колеблется в пределах от 0,4 до 0,6.

После корейских боев капитан Макконнел стал летчиком-испытателем.

25 августа 1954 г. этот отважный летчик погиб при проведении испытательного полета на новой модификации «Сейбра-F-86Н». Расследовавшая катастрофу комиссия, в

работе которой принимал участие известнейший американский летчик-испытатель Чарльз Йегер, пришла к заключению, что самолет разбился из-за ошибки наземного технического персонала, готовившего его к полету. По одной из версий, катастрофа произошла из-за отсутствия крепежного болта.

За время службы в Корее капитан Джозеф Макконнел одержал 16 подтвержденных ВВС США воздушных побед (все — над МиГ-15), совершив 106 боевых вылетов. Он является самым результативным американским летчиком-истребителем в корейской войне. Кроме того, он до сих пор остается наиболее результативным летчиком-истребителем в истории реактивной авиации США.

Николай Васильевич Сутягин (СССР)

Николай Сутягин родился 5 мая 1923 г. в селе Смагино Бутурлинского района Нижегородской области, в семье крестьянина. Окончил 10 классов и аэроклуб имени Баранова в Горьком. В РККА с 1941 г. В 1942 г. окончил Черниговскую военную авиационную школу пилотов. Служил в составе 5-го истребительного авиаполка на Дальнем Востоке. Летал на И-16, а с 1944 г. — Як-7Б и Як-9. Летом 1945 г. ему было присвоено звание младшего лейтенанта. Во время кратковременной войны с Японией участвовал в воздушных штурмовках японских войск, произвел несколько разведывательных полетов на Як-9.

В 1946 г. прошел курсы повышения квалификации, а затем



получил назначение в 17-й ИАП, который был вооружен самолетами МиГ-15 и летом 1950 г. отправлен на Дальний Восток.

Весной 1951 г. 17-й ИАП (303-я ИАД), где в должности заместителя командира эскадрильи служил капитан Сутягин, прибыл на аэродром Аньдун, и уже через несколько дней летчики полка провели свой первый бой с американскими самолетами.

Свой первый боевой вылет Сутягин совершил 14 апреля 1951 г. Через 5 дней одержал первую победу — сбил истребитель Ф-86, а к концу июня — еще 3 (22 июня сбивает сразу 2 Ф-86, потом еще один).

Лето 1951 г. для Николая Сутягина стало особенно результативным — с июля по сентябрь он сбил 8 самолетов. Столь же результативной была осень — с октября по декабрь — еще 8 уничтоженных машин. Всего через полтора месяца боев на счету капитана Сутягина было 15 побед. В августе, за 7 лично сбитых самолетов, он был представлен к званию Героя Советского Союза. Указ о присвоении звания был подписан 10 октября 1951 г.

В декабре 1951 г. капитан Сутягин одержал 5 воздушных побед.

В начале 1952 г. он стал реже вылетать на боевые задания, как асу ему было поручено выступать перед летчиками полков второго эшелона, готовившимися к боям. Тем не менее в январе 1952 г. он сбил еще 3 самолета противника.

Взлет Н.В. Сутягина как аса был столь стремителен, что он даже не успел получить и так и не получил впоследствии ни одного любимого и распространенного среди летчиков ордена Красного Знамени, сразу став Героем Советского Союза, что является редчайшим случаем.

В январе 1952 г., за сбитые в воздушных боях еще 10 самолетов противника и проявленные при этом мужество и героизм, Николай Сутягин был представлен ко второй «Золотой Звезде». Однако это представление не прошло.

На счету Николая Сутягина 15 «Сейбров-Ф-86», 2 «Тандерджета-Ф-84», 2 «Шутинг-стара-Ф-80» и 2 английских «Метеора».

За исключением «Шутинг-старов-Ф-80» и «Метеоров», которые, несмотря на настойчивые модернизации, устарели ко времени корейской войны, соперники Сутягина летали на новейших машинах того времени и как воздушные бойцы отнюдь не были новичками. Советские асы одерживали свои победы на МиГ-15 — самолете, олицетворившем достижения советской техники и по большинству летно-технических характеристик превзошедшем лучшие зарубежные истребители. Тем более нелепыми кажутся тенденциозные материалы, публиковавшиеся на Западе о воздушной войне в Корее, где приводится уничижительное для бывшего противника соотношение потерь.

За время боевых действий в Корее (с 17 июня 1951 г. по 2 февраля 1952 г.) Сутягин произвел 149 боевых вылетов, в 66 воздушных боях уничтожил 23 самолета противника, став официально результативнейшим асом в этой войне.

По возвращении из Кореи, в феврале 1952 г., Николай Васильевич продолжал служить в ВВС. В 1956 г. подполковник Н.В. Сутягин окончил Военно-воздушную академию. Освоил более 20 типов летательных аппаратов. Общий налет — 3298 часов.

После окончания в 1964 г. Военной академии Генерального штаба до 1968 г. был начальником Харьковского высшего военного авиационного училища имени дважды Героя Советского Союза Сергея Грицевца.

В 1970 г. был направлен во Вьетнам в качестве военного советника. Во Вьетнаме генерал-майор авиации Сутягин совершил не менее 50 вылетов на МиГ-15 УТИ, МиГ-17, МиГ-21. Содержание полетов в документах не указано. За вьетнамскую командировку летчик был награжден третьим орденом Красной Звезды. Командировка во Вьетнам подорвала здоровье стареющего аса. Вско-

ре после возвращения из Вьетнама врачи запретили ему летать на реактивных самолетах, оставив допуск только на транспортные корабли и вертолеты.

В августе 1971 г. Н.В. Сутягину было присвоено почетное звание заслуженного военного летчика СССР.

После Вьетнама Сутягин назначен на должность заместителя командующего 16-й воздушной армией по истребительной авиации и ПВО в Группе советских войск в Германии.

Демобилизовался он в звании генерал-майора авиации в мае 1978 г. После увольнения в запас жил в Киеве. Работал на должности начальника штаба гражданской обороны Киевского научно-исследовательского института гидротехники и мелиорации.

Умер 12 ноября 1986 г. Похоронен в Киеве на Байковом кладбище.

Герой Советского Союза (10.10.1951) генерал-майор авиации Н.В. Сутягин награжден орденами Ленина, Отечественной войны I степени, 3 орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР» III степени, медалями.



ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА

Ролан Гаррос (Франция)

Ролан Гаррос родился в Сент-Дени 6 октября 1888 г. Учился в Париже. Карьеру летчика начал в 1909 г., летая на аэроплане Сантос-Дюмона «Демуазель», весьма чувствительного к весу летчика. В 1911 г. был аттестован как пилот аэроплана Блерио. Еще до Первой мировой войны был в числе известнейших в мире летчиков, выступал с демонстрационными полетами, побывал в Соединенных Штатах и в Южной Африке. В 1913 г., освоив моноплан «Моран-Солнье», Гаррос, перелетев с юга Франции в Тунис, стал первым летчиком, пересекшим Средиземное море.

Вскоре после начала войны Гаррос вступил во французскую армию. Поскольку одновременно управлять самолетом и целиться оказалось слишком сложно, он первым совместил пулемет с продольной осью самолета и предложил конструкцию, которая позволяла стрелять из пулемета, расположенного за ведущим винтом. Для этого он использовал щитки, при стрельбе «через винт» отражающие пули на лопастях воздушного винта. На своем «Моране-Солнье-L» Гаррос одержал первую победу 1 апреля, вторую и третью — 15 и 18 апреля 1915 г.

18 апреля 1915 г. Ролан Гаррос был сбит огнем с земли, захвачен немецкими солдатами при попытке избавиться от

своей военной новинки, заключен в лагерь. Пробыл военнопленным до февраля 1918 г., после ему удалось бежать.

Гаррос вернулся в 26-ю эскадрилью, освоил новый для него SPAD, стал вновь летать на боевые задания. 5 октября 1918 г. он был сбит в воздушном бою в предгорьях Арденн и погиб за месяц до конца войны и за день до своего тридцатилетия. Победителем Гарроса принято считать немецкого аса Германа Габича.

Именем летчика назван теннисный комплекс в Париже, который Ролан Гаррос посещал, когда учился. В комплексе проводился открытый чемпионат Франции по теннису. Сам чемпионат также нередко называют турниром «Ролан Гаррос».

Курт Танк (Германия)

Курт Танк родился 24 февраля 1892 г. в городе Бромберг-Шведенхое. Участвовал в Первой мировой войне как командир роты на Западном фронте. Закончил войну капитаном, с ранением и несколькими наградами за храбрость.

С 1920 г. обучался в Берлинской электротехнической школе. С 1923 г. Танк работал на металлическом заводе Рорбах в Берлине, где принимал участие в создании летающих лодок и пассажирских самолетов Ro.VIII «Роланд». В 1925 г. Танк устроился на работу летчиком-испытателем в фирму «Альбатрос». 1 января 1930 г. он принял руководство конструкторским бюро Баварских авиазаводов в Аугсбурге до их присоединения к фирме «Фокке-Вульф». В 1931 г. Курт Танк стал главой конструкторского бюро и летных испытаний на несравненно большем предприятии «Фокке-Вульф» в Бремене. Здесь под его руководством создавали ряд широко известных самолетов: ФВ-44, ФВ-56, ФВ-58, ФВ-62. До 1938 г. Танк

лично совершал первый полет на каждой созданной под его руководством машине.

В 1936 г. конструкторская бригада под руководством Танка приступила к разработке тяжелого четырехмоторного самолета «Кондор» ФВ-200. Изначально «Кондор» проектировался как трансатлантический воздушный лайнер и первый свой полет в июле 1937 г. совершил именно в этом качестве. Во время Второй мировой войны ФВ-200 использовался как дальний разведчик для поиска союзных конвоев в Северной Атлантике. После обнаружения конвоя самолет сам атаковал транспорты либо наводил на них немецкие подлодки.

В 1937 г. полетел истребитель ФВ-187, на следующий год — разведчик-корректировщик ФВ-189, хорошо известный на Восточном фронте под прозвищем «рама».

Летом 1938 г. конструкторы фирмы «Фокке-Вульф» во главе с Танком приступили к созданию ФВ-190. Первый опытный экземпляр самолета показал скорость 595 км/ч. Танк совершил не менее десяти испытательных вылетов. Испытания скоростных машин становились все более сложными, и Танку пришлось отказаться от личного участия в испытаниях. Длинноносый ФВ-190D-9 (Дора-9) уже имел скорость 680 км/ч, до 730 км/ч с водометаноловым ускорителем и превосходил по этому показателю все истребители союзников.

К осени 1942 г. стало ясно, что армия США намеревалась собрать на Британских островах, а позднее и в Италии крупные силы бомбардировочной авиации для действий против Третьего рейха. Возникла острая необходимость в высотном немецком истребителе. Танку и



Мессершмитту было предложено выдвинуть идеи по так называемому «суперистребителю», способному выполнять роль высотного разведчика и перехватчика. В результате еще до конца 1942 г. появились новые истребители с обозначением Та-152.

В начале 1943 г. Курту Танку было присвоено звание профессора Брауншвейгской технической школы. Более того, все типы новых самолетов, созданных под его руководством, в соответствии со специальным приказом, подписанным Герингом, обозначались двумя первыми буквами его фамилии — «Та».

В конце войны Танк разработал дискообразный вертолет, который, однако, так и не был испытан.

В сентябре 1946 г. состоялась встреча начальника ОКБ-1 Олехновича с Куртом Танком, который интересовался, могут ли его использовать в проектах ОКБ.

Однако после этого Танк с советскими конструкторами на связь больше не вышел.

Позднее Танка пытались привлечь и англичане, но он и с новыми работодателями не сошелся.

В конце 1946 г. Танк уехал в Аргентину, где участвовал в создании военных реактивных самолетов для правительства Х. Перона. Всего было построено 5 самолетов, однако катастрофа одного из них во время парада положила конец дальнейшим разработкам.

В 1954 г. немецких специалистов из Аргентины выдворили. Танк был вынужден переехать в Индию. Здесь ему была поручена разработка и постройка первого военного самолета HF-24 «Марут» («Дух Ветра»). Прототип совершил первый полет в 1961 г., первый промышленный экземпляр полетел в ноябре 1967 г. и использовался в боевых действиях в течение 1971 г. на границе с Пакистаном.

В 1970 г. Танк возвратился в Германию. Работал консультантом компании «Мессершмитт-Бельков-Блом» в Берлине.

Курт Танк умер в Мюнхене 5 июня 1983 г.

Григорий Александрович Седов (СССР)

Григорий Седов родился 2 января 1917 г. в городе Баку в семье капитана танкера. С восьмого класса Седов совмещал учебу в школе с работой техника-калькулятора вагоноремонтной базы в Баку, а затем лаборанта в физической лаборатории азербайджанской Академии наук.

В сентябре 1936 г. Седов уехал в Ленинград, где стал студентом политехнического института. Одновременно он занимается в Ленинградской летной школе.

В 1938 г. Седов зачислен в число курсантов Борисоглебской военной авиационной школы пилотов.

Самостоятельно подготовившись к поступлению, Седов поступает в ВВА имени Н.Е. Жуковского на инженерный факультет. В июле 1942 г. он оканчивает академию. Лучший выпускник направляется на должность летчика-испытателя-инженера в НИИ ВВС отрабатывать новую авиатехнику для фронта.

В 1942—1943 гг. Седов провел испытания нескольких модификаций Як-9 и Як-3. Участвовал в испытаниях цельнометаллического Як-3.

В 1943—1950 гг. летчик-испытатель и ведущий инженер ГК НИИ ВВС провел государственные испытания реактивных истребителей Як-15, Як-23, Як-30; участвовал в государственных испытаниях реактивных истребителей МиГ-9 и МиГ-15. В 1950—1958 гг. — старший летчик-испытатель ОКБ А.И. Микояна. В 1952 г. Седов первым в стране в горизонтальном полете достиг скорости звука на опытном самолете И-360. Поднял в небо и провел испытания: первого отечественного серийного сверхзвукового истребителя МиГ-19; первого отечественного самолета с треугольным крылом Е-4; многочисленных модификаций истребителя МиГ-17, а также опытных самолетов И-350, И-360, Е-2А.

Участвовал в испытаниях самолетов И-3У, СМ-50, И-7У, И-75, МиГ-21.

Генерал-майор авиации Г.А. Седов с 1938 по 1957 г. совершил 3389 полетов, время налета составило 1515 часов 34 минуты. На реактивных самолетах — 1339 полетов, время в воздухе 711 часов 07 минут.

В 1970—1998 гг. Седов был главным конструктором ОКБ имени А.И. Микояна; руководил разработкой сверхзвуковых самолетов МиГ-23, МиГ-27.

С 1977 г. генерал-майор авиации Г.А. Седов — в запасе.

Живет в Москве.

Сергей Николаевич Анохин (СССР)

Сергей Анохин родился 19 марта 1910 г. в Москве в семье служащих. В 1926 г. окончил 7 классов средней школы в Замоскворечье. В 1928 г. Сергей Анохин окончил автомобильные курсы и стал работать шофером. В 1929 г. он начал летать на планере ИТ-4-бис, построенном в кружке планеристов при клубе имени Кухмистерова. В 1930 г. Анохин окончил Московскую планерную школу, продолжая работу в автобусном парке, занимался подготовкой планеристов в Московской планерной школе.

С января 1931 г. Анохин — в Высшей летно-планерной школе (ВЛПШ) в Коктебеле. В ноябре того же года он закончил ее и, как один из лучших выпускников, был оставлен в ней командиром учебного отряда. В 1932 г. Анохин закончил Центральную летную школу Осоавиахима в Тушине, а в 1933 г. — Высшую парашютную школу.

1 сентября 1933 г. на планерных состязаниях в Коктебеле Анохин впервые, используя восходящие воздушные потоки, на планере обогнул гору Карадаг. 15 сентября

того же года установил всесоюзный рекорд продолжительности полета на одноместном планере — 15 часов 47 минут.

В мае 1934 г. он участвовал в первом буксировочном перелете трех планеров Г-9 за самолетом Р-5. Аэропоезд стартовал из Москвы 22 мая 1934 г. и, через день, с промежуточными посадками достиг Коктебеля.

2 октября 1934 г. С.Н. Анохин провел рискованный эксперимент по оценке прочностных характеристик планера «Рот-Фронт-1» с преднамеренным разрушением в воздухе. Эксперимент был задуман учеными и конструкторами ЦАГИ. По расчетам аэродинамика В.П. Ветчинкина планер должен был разрушиться на скорости 220 км/ч. По мнению другой группы ученых и конструкторов, среди которых был и конструктор планера, впоследствии известный авиаконструктор О.К. Антонов, это должно было произойти на скорости около 300 км/ч. При испытании в воздухе планер разрушился на скорости, очень близкой к той, которую рассчитал В.П. Ветчинкин. С.Н. Анохин приземлился с парашютом.

18 октября 1934 г. Анохин установил всесоюзный рекорд продолжительности полета — 32 часа 11 минут. Через несколько дней он выполнил экспериментальный прыжок с парашютом со сверхнизкой высоты (менее 30 м) методом срыва на планере «П.П. Постышев» и установил всесоюзный рекорд высоты полета — 2340 м.

В те годы в ВЛПШ обучалась группа турецких планеристов, среди которых находилась и приемная дочь президента Турции Ататюрка — Сабиха Гет Чен. Турки освоили парение на планере, прыжки с парашютом. Затем Ататюрк обратился к правительству СССР с просьбой направить в Турцию инструкторов ВЛПШ для организации



общества «Турецкая птица» (аналог нашего Осоавиахима) и обучения турок планеризму и парашютным прыжкам. Для этого в Турцию были командированы инструкторы ВЛПШ С.Н. Анохин и М.Ф. Романов. В Турции Анохин проработал почти пять лет.

После возвращения в СССР Анохин работал в Центральном аэроклубе в Тушине: сначала командиром планерного звена, потом — командиром планерного отряда. В 1940 г. у С.Н. Анохина при выполнении пилотажа на планере отвалился элерон, но летчик сумел совершить посадку. В ноябре 1941 г. С.Н. Анохину было присвоено звание «Мастер парашютного спорта СССР».

С декабря 1941 г. старший лейтенант С.Н. Анохин — в армии. Он назначен командиром отряда испытательной эскадрильи ВДВ и проводит испытания десантной техники на полигоне на Медвежьих Озерах. В одном из полетов на планере в 1942 г. в воздухе сорвалась обшивка с центроплана и разрушилась проводка управления элеронами. Анохин сумел мастерски выполнить посадку. Зимой 1942 г. у самолета-буксировщика СБ, пилотируемого Анохиным, оторвалась лыжа. И вновь летчик сумел благополучно посадить самолет.

В августе—сентябре 1942 г. Анохин проводит испытания тяжелого планера А-40, предназначенного для десантирования легкого танка Т-60.

Параллельно с испытательной работой Анохин участвует в боевых действиях в должности командира летного отряда 19-й гвардейской воздушно-десантной бригады на Калининском фронте. В течение 1942—1943 гг. он совершил несколько боевых вылетов в тыл врага к партизанам на планерах, доставляя им боеприпасы, медикаменты, продукты.

В апреле 1943 г. С.Н. Анохиным и летчиком Ю. Желтовым был выполнен единственный за время Великой Отечественной войны взлет планера с партизанского аэродрома. Обычно планеры после выполнения перелета к

партизанам уничтожались, а пилоты возвращались на самолетах. Но в тот раз это правило было нарушено. Несмотря на ограниченные размеры партизанского аэродрома и загрузку планера (на нем находились раненые партизаны, которых было необходимо срочно доставить в госпиталь), Анохин мастерски произвел взлет на буксире за самолетом СБ.

В сентябре 1943 г. С.Н. Анохин переходит в ЛИИ на постоянную работу.

17 мая 1945 г. при выполнении С.Н. Анохиным контрольных испытаний истребителя Як-3 на прочность у самолета отломилось крыло, и машина перешла в ускоряющееся вращение вокруг продольной оси. Анохин сумел выпрыгнуть с парашютом из вращающегося самолета, получил тяжелые травмы и потерял левый глаз.

В декабре 1945 г. Анохин вернулся к летно-испытательной работе в ЛИИ.

В августе 1947 г. ему была присвоена квалификация «летчик-испытатель 1-го класса».

В 1947 г. Анохина прикомандировывают к ОКБ А.С. Яковлева. Там он выполняет первые полеты и проводит испытания множества типов Яков. 22 марта 1950 г. на самолете Як-50 Анохиным была достигнута рекордная в стране скорость у земли — 1170 км/ч.

3 июня 1949 г. при проведении испытаний Су-15 Анохину пришлось покинуть самолет из-за возникших вибраций. Катапульта не сработала, и летчик был вынужден выпрыгнуть с парашютом.

В 1951—1953 гг. совместно с С. Амет-Ханом, Ф.И. Бурцевым и В.Г. Павловым Анохин проводил испытания пилотируемого аналога самолета-снаряда КС («Комета-3»). За проведение этих испытаний Анохин был удостоен звания Героя Советского Союза.

17 февраля 1959 г. Анохину первым среди 10 летчиков-испытателей было присвоено почетное звание заслуженного летчика-испытателя СССР с № 1.

В 1960 г. Сергей Николаевич выполнил несколько десятков полетов на летающей лаборатории Ту-104, созданной для исследования режима невесомости. Тут он впервые столкнулся с космонавтикой, лично познакомился со многими будущими космонавтами.

Параллельно с испытаниями самолетов Анохин занимается и испытаниями планеров.

В августе 1962 г. Анохин был по здоровью списан с летно-испытательной работы. После этого он работал заместителем начальника летно-испытательного комплекса ЛИИ по методическим вопросам. В марте 1964 г. Анохин вышел в отставку.

Старый знакомый Анохина по планеризму генеральный конструктор космических систем С.П. Королев пригласил его на работу в свое ОКБ. С мая 1964 г. он стал начальником методического отдела ОКБ-1 (НПО «Энергия»).

За время своей летной деятельности Анохин освоил около 200 типов самолетов и планеров, провел уникальные по своей сложности испытания; им выполнено более 250 парашютных прыжков (из них 6 – вынужденных).

Герой Советского Союза полковник С.Н. Анохин умер 15 апреля 1986 г. в Москве. Похоронен на Новодевичьем кладбище.

Именем героя названа улица в городе Жуковском, малая планета. На доме в Москве, где он жил, установлена мемориальная доска.

Джозеф Волкер (США)

Джозеф Альберт Волкер родился в Вашингтоне 21 февраля 1921 г. Перед уходом в армию получил степень бакалавра физики в колледже Вашингтона и Джонса Хопкинса.

В 1944–1945 гг. Волкер совершил около 50 боевых вылетов на разведку на двухфюзеляжном «Лайтнинг-Р-38».

После окончания колледжа Волкера приняли на должность физика-экспериментатора, а позднее летчика-испытателя в Национальный консультативный комитет по аэронавтике (NACA) и в 1951 г. направили на станцию высокоскоростных полетов на авиабазе Эдвардс. Там Волкер занимал пост шеф-пилота станции, работал в нескольких исследовательских проектах, интереснейшим из которых были полеты на ракетопланах фирмы «Белл» X-1-2, X-1A, X-1E, запускающихся в воздухе с самолета-носителя.

Важнейшим событием в жизни Волкера стало участие в знаменитой программе X-15, в частности, в той ее нереализованной части, что получила название «Первый человек в космосе». Волкер стал первым летчиком-испытателем NASA (преобразовалось из NACA в 1958 г.), совершившим полет на ракетоплане X-15. Волкер летал на ракетоплане 24 раза. Американцы называют эти суборбитальные полеты полетами в космос и тешат себя тем, что считают Волкера первым человеком, совершившим два «космических» полета.

Споры, были ли полеты американцев на X-15 космическими, не стихают до сих пор. С одной стороны, они превысили условную границу космоса (более 100 км от поверхности Земли), с другой — не достигли высоты, сопоставимой с высотой, достигнутой советскими космическими кораблями (108 км у американцев; 327 км в апогее, 181 км в перигее при полете Гагарина), и их полет не был орбитальным — ракетоплан далеко не достигал необходимой для этого первой космической скорости, но полеты американцев от начала и до конца были управляемыми.



Маневрирование же первых советских космических кораблей от действий космонавта было неясно выраженным, экспериментальным, вспомогательным.

Джозеф Альберт Волкер погиб 8 июня 1966 г., когда его «Старфайтер» столкнулся в воздухе со сверхзвуковой тяжелой «Валькирией-ХВ-70».

Имя Волкера представлено на Аэрокосмической аллее славы и в Международном космическом зале славы. Его именем названа средняя школа в Калифорнии и элементарная школа в Лагонде, Пенсильвания. Волкер был удостоен «крыльышек» астронавта посмертно в 2005 г.

Альберт Скотт Кроссфилд (США)

Скотт Кроссфилд родился в Беркли в Калифорнии 2 октября 1921 г. Служил летчиком-инструктором и летчиком-истребителем в авиации ВМФ США во время Второй мировой войны. С 1946 по 1950 г. учился в Вашингтонском университете, где в 1949 г. получил степень бакалавра и в 1950 г. — магистра аeronавтики.

В 1950 г. Кроссфилд устроился на работу летчика-испытателя в Национальный наблюдательный комитет аeronавтики (NASA, отличать от более позднего NASA) на Высокоскоростную летную станцию (сегодня Драйденовский летный исследовательский центр NASA) на базе воздушных сил в Эдвардсе, Калифорния.

В течение пяти лет Кроссфилд испытал все экспериментальные самолеты в Эдвардсе, включая X-1, XF-92, X-4, X-5, «Дуглас» D-558-I «Всполох» и «Дуглас» D-558-II «Небесная ракета». 20 ноября 1953 г. он стал первым человеком, летавшим на «Небесной ракете» со скоростью выше, чем скорость звука. Совершивший к тому времени 99 полетов на ракетопланах Кроссфилд стал самым опытным пилотом этого типа летательных аппаратов. В 1955 г.

он покинул авиабазу Эдвардс, чтобы перейти на работу в фирму «Норт Америкен».

После полета первого спутника, запущенного в СССР, ускоренными темпами стала развиваться программа «Меркурий». При этом планировалось запустить капсулу с человеком по баллистической траектории. Эта капсула была идеей широко известного в воздушных силах бригадного генерала Дона Фликингера. Проект Фликингера получил название «В космос — скорее». Сидящий в капсуле являлся объектом аэромедицинского исследования, и не более того. По замыслу Фликингера, в первых полетах в капсуле должен был находиться шимпанзе. Фликингер, естественно, стал одним из тех пятерых, кому поручили отобрать для «Меркурия» астронавтов — так они должны были называться. То, что NASA вот-вот начнет отбирать людей для полета в космос, не предавалось гласности, но Скотт Кроссфилд об этом знал. Кроссфилд, Фликингер и еще семь человек были избраны в особый комитет по подготовке к космическим полетам. А ведь Кроссфилд знал Фликингера давно. Он познакомился с ним еще при испытаниях компенсирующих костюмов во время работы по проекту «Х-15». Теперь он подошел к генералу и прямо сказал, что хочет стать астронавтом. Фликингер не просто любил Кроссфилда, а восхищался им. И он ответил:

— Скотти, даже не пытайся, тебе откажут. Ты слишком независимый.

Теперь, когда Йегер покинул Эдвардс, Кроссфилд оставался самым опытным и многообещающим из пилотов, летавших на реактивных самолетах и ракетопланах. Фликингер рассказал ему, что проект «Меркурий» не



подходит для летных братьев прошлых лет, когда не было ни начальства, ни корреспондентов, когда пилот с борт-инженером забивались в ангар, а потом поднимали машину в воздух, долетая почти до звезд, приземлялись на дне высохшего озера и вечером заходили к Панчо попить пивка. Фликингер объяснил, что первым в космос должен полететь шимпанзе. Ну что ж, все ясно, Кроссфилда это больше не интересовало.

В 1960 г. Кроссфилд поставил новый рекорд скорости, пролетев на ракетоплане X-15, запущенном с бомбардировщика B-52, со скоростью 2,97М и достигнув высоты в 25 000 м. 8 июня 1960 г. во время проведения наземных испытаний двигателя XLR-99, из-за короткого замыкания в проводке, раздался сильнейший взрыв. Кроссфилд находился в кабине ракетоплана, в двух метрах от эпицентра и, единственный из присутствовавших на площадке специалистов, за исключением легкой контузии, совершенно не пострадал.

15 ноября 1960 г. он совершил на X-15 с двигателем XLR-99 первый полет. Совершив на этом ракетоплане еще два полета, он предлагал совершить такой полет на X-15, чтобы разогнать его до 1-й космической скорости и выйти в космос. Едва ли это было возможно, и генералы строго пресекли попытку, сказав что-то вроде: «Оставайся в небе и не лезь в космос».

Всего он совершил 16 полетов в X-15, установленном на B-52, один из них закончился планирующим полетом, и 13 самостоятельных полетов X-15 с запуском двигателя. Он был очень расстроен, когда программа X-15 была закрыта, в особенности после достижения на ракетоплане рекорда скорости в 6,72М. Кроссфилд считал, что X-15 был одним из немногих самолетов, которые еще заставят человека плакать о том, что о них забыли. В полете 11 февраля 1960 г. он достиг высоты в 26 858 м.

Он остался в «Норт Америкен» как системный директор испытаний и качественных гарантий компаний, уча-

ствовал в работах по системе управления «Аполло» и по ракете «Сатурн». В 1966 г. стал директором управления исследовательской инженерии и испытаний.

Работал вице-президентом в Восточных воздушных линиях. Был вовлечен в работу над проектом коммерческого самолета малой дальности HS 146 (Hawker Siddeley 146). В 1977 г. он вошел в Комитет представителей науки и технологий Соединенных Штатов и до своего ухода на пенсию в 1993 г. был главной поддерживающей силой большинства действительно новых авиационных программ.

Роль Кроссфилда сыграл известный американский актер Скотт Вильсон в дорогом голливудском фильме 1983 г. о преодолении скорости звука «Парни что надо» (The Right Stuff).

С 2001 по 2003 г. Кроссфилд тренировал нескольких американских пилотов, предполагавших пролететь на «самолете братьев Райт» (реплике) абсолютно в их духе. К сожалению, ряд технологических проблем не позволили совершить полет к 100-летию со дня первого полета, и хотя реплика самолета братьев Райт в Кити Хаук успешно летала немного позднее столетнего юбилея, но средства массовой информации уже потеряли к нему интерес.

Когда Кроссфилда спрашивали о его любимом самолете, он обычно отвечал: «Тот самый, на котором я когда-нибудь летал», подчеркивая, что в каждой машине он находил что-то особенное и неповторимое.

Автор мемуаров Always Another Dawn — «Всегда другой закат» (1960).

Кроссфилд был женат, имел шестерых детей.

Как сообщили СМИ 20 апреля 2006 г., Скотт Кроссфилд был обнаружен мертвым в обломках самолета в горах северной Джорджии, в 80 км от Атланты. Хотя поисковые бригады не сразу опознали тело в разбившемся самолете, зять Кроссфилда — Эд Флеминг сообщил журналистам,

что власти сразу известили семью о том, что в самолете был именно он. Летчик совершил перелет на своем одномоторном самолете «Сессна» из Алабамы домой — в Вирджинию. Якобы в тот период, когда контакт с самолетом был потерян, в этом районе был зарегистрирован ураган. Кроссфилд оставался летчиком до самого конца. Тогда, 19 апреля 2006 г., ему шел 85-й год.

Похоронен Кроссфилд на Арлингтонском национальном кладбище.

Награжден высшей наградой NASA — «За общественные заслуги», десятками других наград и премий общественных организаций.

Владимир Николаевич Махалин (СССР)

Родился 2 февраля 1921 г. в селе Дядьково ныне Дмитровского района Московской области. В 1939 г. окончил два курса Московского гидрометеорологического техникума, в 1940 г. — Реутовский аэроклуб. В РККА с марта 1940 г. В 1940 г. окончил Качинскую военную авиационную школу летчиков, до августа 1944 г. служил летчиком-инструктором.

В октябре—ноябре 1943 г. Махалин находился на боевой стажировке в 427-м ИАП (2-й Украинский фронт). Совершил несколько боевых вылетов на истребителе Як-9.

В 1944—1950 гг. — летчик-инструктор Высшей офицерской школы воздушного боя. В 1948 г. экстерном окончил Высшие офицерские летно-тактические курсы.

В 1950—1956 гг. Махалин — на летно-испытательной работе в Государственном краснознаменном научно-испытательном институте ВВС (ГК НИИ ВВС). Принимал участие в государственных испытаниях сверхзвуковых истребителей МиГ-15бис, МиГ-17, МиГ-19, провел

ряд ответственных испытательных работ на самолетах-истребителях.

В мае—июне 1951 г. в составе группы опытных летчиков-испытателей («группы Благовещенского») прибыл в Китай с заданием «приземлить на своей территории» американский истребитель F-86 «Сейбр». Участвовал в воздушных боях в Корее. Совершил 20 боевых вылетов на истребителе МиГ-15-бис, сбил один самолет противника.

В январе 1956 г. Махалин прикомандирован к ОКБ П.О. Сухого. Впервые поднял в небо опытные самолеты С-2 и Т-3. Провел испытания опытных сверхзвуковых самолетов.

9 июня 1956 г. первым в стране на самолете С-1 достиг скорости, превышающей 2000 км/ч — 2070 км/ч, достиг высоты 18 500 м. 24 июня 1956 г. провел Т-3 в парадном строю при полете в Тушино.

1 сентября 1956 г. при выполнении задания на штопор при совершении второго захода с высоты 10 000 м остановился двигатель. Махалин, не потеряв самообладания, вывел Т-3 из штопора и, в полете со снижением, с 5-й попытки сумел запустить двигатель АЛ-7Ф, после чего благополучно посадил самолет.

В конце 1956 г. отстранен от летной работы из-за болезни. С июля 1957 г. подполковник В.Н. Махалин — в отставке.

После ухода с летной работы Махалин продолжал работать в ОКБ П.О. Сухого. Был заместителем начальника летно-испытательной станции ОКБ по летной части, инженером-конструктором, ведущим конструктором, начальником сектора посадочных устройств.



Умер Герой Советского Союза А.Н. Махалин 30 октября 1983 г. Похоронен на «малой родине» — в селе Очево Дмитровского района Московской области.

Невилл Дьюк (Великобритания)

Невилл Дьюк родился в Тонбридже, в Кенте, 11 января 1922 г.

В 1940 г. он вступил в ряды Королевских ВВС Великобритании, прошел первоначальное обучение и в феврале 1941 г. сдал на летчика. Был направлен в 92-ю эскадрилью. Летая на истребителе «Супермарин-спитфайр», уже к августу 1941 г. объявил сбитыми два Ме-109.

В 1946 г. Дьюк окончил школу летчиков-испытателей в Крэнфилде и был направлен в подразделение скоростных полетов. В 1948 г. он уволился из Королевских ВВС и присоединился к вспомогательным ВВС, где в 1950—1951 гг. был командиром 615-й эскадрильи, почетным командиром которой был Уинстон Черчилль.

Тогда же, в 1947 г. Дьюк пришел на фирму «Хаукер», где стал помощником главного летчика-испытателя. В 1951 г. он занял пост главного летчика-испытателя. Дьюк принял участие в испытаниях истребителя «Хаукер-хантер».

7 сентября 1953 г. Дьюк установил новый рекорд скорости на истребителе «Хантер-WB188» — 1171 км/ч.

За испытания, предпринятые для преодоления звукового барьера, Дьюк был награжден орденом Британской империи.



В августе 1955 г. при совершении вынужденной посадки Дьюк получил тяжелые травмы. В мае 1956 г. — новая авария и новые травмы, сделавшие его неподвижным на несколько месяцев.

Дьюк был вынужден уйти из испытателей. Он основал собственную консультационную фирму «Дьюк авиэйшн лимитед». Компания работала до 1982 г., пока Дьюк не продал ее.

7 апреля 2007 г. Дьюк приземлил свой частный самолет на аэродроме Попхэм. Выходя из него — упал. Ас умер вечером того же дня в госпитале.

Степан Анастасович Микоян (СССР)

Степан Микоян родился 12 июля 1922 г. в Тбилиси в семье советского партийного работника А.И. Микояна. Окончил 10 классов и московский аэроклуб. В РККА с 1940 г. В 1941 г. окончил Качинскую военную авиационную школу летчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны Микоян — с декабря 1941 г. Воевал в составе 11-го ИАП, оборонывшего Москву на северо-западном направлении. В 13-м боевом вылете истребитель Микояна был по ошибке сбит другим советским истребителем.

По возвращении из госпиталя воевал в составе прославленного 434-го ИАП под Сталинградом и на Северо-Западном фронте. 18 сентября под Сталинградом погиб младший брат Микояна — Володя, летчик того же полка. Допустить



потери Степана Микояна было нельзя. О нем ежедневно требовали докладов в штаб дивизии и выше. В 1943 г. Микоян был переведен в 12-й гвардейский истребительный авиационный полк ПВО Москвы. За время войны совершил 46 боевых вылетов на Як-1, Як-7Б, Як-9.

В 1951 г. Микоян окончил ВВИА имени Н.Е. Жуковского и перешел на летно-испытательную работу. С 1951 г. работал летчиком-испытателем в НИИ ВВС имени В.П. Чкалова. С 1959 г. — начальник испытательного управления.

В 1965 г. Микоян стал первым заместителем начальника НИИ ВВС. В этой должности он провел, наверное, главные испытания своей жизни, совершив более 120 испытательных полетов на сверхзвуковом трехмачтовом перехватчике МиГ-25. Эта машина, сконструированная в ОКБ родного дяди Степана — Артема Ивановича Микояна, отличалась не виданными нигде в мире характеристиками: при весе в 30 тонн этот корабль нес самые грозные вооружения и мог разогнаться до скорости километр в секунду.

Старшему летчику-испытателю генерал-майору авиации С.А. Микояну за овладение новой техникой и проявленное при этом мужество присвоено звание Героя Советского Союза. Летал он до 1978 г. в общей сложности на 102 типах (в том числе опытных) и модификациях летательных аппаратов.

С 1978 г. Микоян работал заместителем генерального директора по летным испытаниям НПО «Молния», принимал участие в создании и испытании знаменитого космического корабля «Буран», руководил работами по орбитальной летающей модели «Бор-4».

Герой Советского Союза, генерал-лейтенант авиации, заслуженный летчик-испытатель СССР, кандидат технических наук С.А. Микоян живет в Москве.

Михаил Михайлович Громов (СССР)

Михаил Громов родился 24 февраля 1899 г. в Твери, в семье врача. Окончив реальное училище Воскресенского, он поступил в Императорское техническое училище (ныне МГТУ имени Баумана), а вскоре, в 1917 г., перешел на открывшиеся при ИТУ Теоретические курсы авиации, которыми руководил Н.Е. Жуковский.

После окончания курсов Жуковского обучался летному искусству в Центральной московской школе авиации, которую закончил в 1918 г. С 1918 г. Громов в рядах Рабоче-крестьянской Красной армии. Участвовал в Гражданской войне на Восточном фронте.

Вернувшись с фронта, работал летчиком-инструктором в летной школе, затем летчиком-испытателем, сначала в НИИ ВВС Красной армии, а с 1927 г. — в ЦАГИ. С 1936 г. — шеф-пилот ЦАГИ. При участии М.М. Громова было испытано большинство самолетов ЦАГИ. Среди них и самый большой в мире самолет Ант-20 «Максим Горький».

Учитывая высокую квалификацию и талант первоклассного летчика, Громову поручали сложнейшие летные задания, прославившие нашу Родину.

В 1925 г. Громов принял участие в первом дальнем перелете Москва—Пекин—Токио. За образцовое выполнение задания его наградили орденом Красного Знамени, а японское правительство представило к высшей награде своей страны Ордену восходящего солнца. В этом же году Громову было присвоено звание заслуженного летчика СССР.



В 1926 г. вместе с механиком Е. Родзевичем Громов совершил рейд по столицам Европы на самолете Ант-3 «Пролетарий». Первый советский цельнометаллический самолет пролетел 7150 км за 34 часа 15 минут.

В 1929 г. на пассажирском самолете Ант-9 «Крылья Советов» Громов выполнил еще один дальний перелет по маршруту Москва—Берлин—Париж—Рим—Лондон—Варшава, покрыв расстояние 9037 км за 53 летных часа.

В 1934 г. экипаж в составе М.М. Громова, А.И. Филина и И.Т. Спирина на самолете Ант-25 установил мировой рекорд дальности беспосадочного полета по кривой — 12 411 км за 75 часов (предыдущий мировой рекорд в 9104 км принадлежал французским летчикам).

28 сентября 1934 г. за героизм и самоотверженность, проявленные при испытаниях самолета Ант-25, Громову было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1936 г. на новом двухмоторном самолете Ант-35 Громов совершил перелет из Москвы в Ленинград и обратно в рекордно короткий срок: расстояние 1266 км пройдено за 3 часа 38 минут.

В июле 1937 г. на самолете Ант-25 (РД-1) экипаж в составе М.М. Громова, А.Б. Юмашева, С.А. Данилина осуществил беспосадочный перелет по маршруту Москва—Северный полюс—Сан-Джасинто (США). Расстояние 10 148 км пройдено за 62 часа 17 минут. Советские летчики установили мировой рекорд дальности по прямой. Члены экипажа были удостоены звания Героев Советского Союза, а уже имевший это звание Громов был награжден орденом Красного Знамени.

Международная авиационная федерация наградила участников перелета медалью де Лаво за лучшее достижение 1937 г. В течение трех лет перед этим медаль никому не присуждалась за отсутствием достойных кандидатов.

В 1937 г. ВАК СССР присвоила М.М. Громову ученое звание профессора по технической эксплуатации самолетов и моторов.

В 1941 г. Громова назначают директором только что созданного Летно-исследовательского института (ЛИИ) Наркомата авиационной промышленности.

В начале Великой Отечественной войны с группой советских летчиков командируется в США за получением самолетов по ленд-лизу.

С первых чисел декабря 1941 г. Громов — в действующей армии: сначала командир 31-й смешанной авиационной дивизии, затем командующий ВВС Калининского фронта. С мая 1942 г. — командующий 3-й воздушной армией, с мая 1943 г. — командующий 1-й воздушной армией. За умелое руководство французскими летчиками эскадрильи «Нормандия», входившей в состав 1-й воздушной армии, Громов был награжден Командорским орденом Почетного легиона. В 1944 г. ему присвоено звание генерал-полковника авиации.

В июне 1944 г. Громов был назначен на должность начальника Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации, а затем, в 1946 г., — заместителем командующего дальней авиацией по боевой подготовке.

В 1949—1955 гг. Громов — на руководящей работе в Министерстве авиационной промышленности. Он был инициатором и идейным руководителем единственной в стране школы по подготовке летчиков-испытателей.

На протяжении всей своей жизни и деятельности М.М. Громов вел большую общественную работу. Дважды избирался депутатом в Верховный Совет СССР. В последние годы много сил и энергии он отдавал работе в Совете ветеранов 1-й воздушной армии, председателем которого являлся с первого дня его организации и до последнего дня своей жизни.

Умер Громов в Москве 22 января 1985 г. Похоронен на Новодевичьем кладбище.

26 апреля 1986 г. Летно-исследовательскому институту МАП присвоено имя Героя Советского Союза Михаила Михайловича Громова.

Петр Михайлович Стефановский (СССР)

Петр Стефановский родился 2 января 1903 г. в деревне Чирковичи в Белоруссии в крестьянской семье. Окончил сельскую школу. Работал в сельском хозяйстве. В РККА с 1925 г. В 1927 г. окончил Ленинградскую военно-теоретическую, а в 1928 г. Качинскую военную авиационную школу летчиков.

Работал летчиком-инструктором, затем летчиком-испытателем НИИ ВВС.

Во время Великой Отечественной войны подполковник П.М. Стефановский был назначен командиром 402-го истребительного авиационного полка, в составе которого воевали летчики-испытатели НИИ ВВС. За первые три дня участия в боевых действиях полк подполковника Петра Стефановского сбил двенадцать самолетов противника, не потеряв ни одного своего самолета. Всего же за годы войны летчики-истребители этого полка совершили более 13 000 боевых вылетов и сбили и уничтожили на земле 810 неприятельских самолетов. Сам Стефановский совершил 86 боевых вылетов на МиГ-3, в воздушных боях сбил 3 бомбардировщика и истребитель противника.

Когда в Ставке Верховного главнокомандующего И.В. Сталина решался вопрос о защите неба Москвы, Стефановского пригласили в Кремль и Сталин лично назначил его одним из заместителей командира 6-го истребительного авиационного корпуса ПВО, в задачу которого входила оборона воздушного пространства западного сектора столицы. Летчики этого авиа-корпуса не допустили массовых



налетов гитлеровских бомбардировщиков на Москву. В конце осени — начале зимы 1941 г., когда танковые группировки немецко-фашистских войск рвались к Москве, авиация ПВО прикрывала советские войска с воздуха, с тем чтобы остановить наступление на столицу танковой группировки фашистского генерала Г. Гудериана.

В мае 1942 г. Стефановский был отозван с фронта в НИИ ВВС, где продолжил летные испытания новейших истребителей и бомбардировщиков. За время летно-испытательной работы в этом прославленном институте Стефановскому пришлось испытать более пятидесяти типов самолетов.

В 1948 г. за освоение новой военной техники и проявленные при этом мужество и отвагу заместителю начальника управления испытания самолетов НИИ ВВС генерал-майору авиации Стефановскому было присвоено звание Героя Советского Союза.

С 1954 г. летчик-испытатель 1-го класса, генерал-майор авиации Стефановский в запасе, а затем в отставке. По причине быстрого забвения чужих заслуг, часто бытующего в России, он не был удостоен почетного звания заслуженного летчика-испытателя, как не были удостоены звания заслуженного военного летчика СССР выдающиеся асы трижды Герои И.Н. Кожедуб и А.И. Покрышкин.

Умер Стефановский 23 февраля 1976 г. Похоронен в Москве в колумбарии Новодевичьего кладбища.

Владимир Константинович Коккинаки (СССР)

Владимир Коккинаки родился 25 июня 1904 г. в Новороссийске. Работал в колхозе, был матросом и грузчиком в порту. В РККА с 1925 г. До 1927 г. служил в пехоте. В 1928 г. Коккинаки окончил Ленинградскую



военно-теоретическую школу ВВС, в 1930 г. — Борисоглебскую военную авиационную школу летчиков. Служил в строевых частях ВВС. В 1932—1935 гг. — летчик-испытатель НИИ ВВС. Провел государственные испытания истребителей И-16 и ДИ-4, участвовал в государственных испытаниях истребителя

И-15, а также в испытаниях «Звена» (самолет ТБ-3 с истребителями И-5 на крыльях).

21 ноября 1935 г. на самолете И-15 достиг высоты 14 575 м (неофициальный мировой рекорд).

В 1935—1964 гг. Коккинаки был старшим летчиком-испытателем ОКБ С.В. Ильюшина. Поднял в небо и провел испытания всех самолетов ОКБ, выпущенных в эти годы.

27—28 июня 1938 г. на самолете ЦКБ-30 «Москва» с штурманом А.М. Бряндинским совершил беспосадочный перелет по маршруту Москва—Дальний Восток протяженностью 7580 км по прямой. За этот перелет Коккинаки награжден «звездой» Героя Советского Союза.

28—29 апреля 1939 г. на самолете ЦКБ-30 «Москва» с штурманом М.Х. Гордиенко совершил беспосадочный перелет Москва—Новгород—Хельсинки—Тронхейм—остров Исландия—мыс Фарвель (южная оконечность Гренландии)—США (остров Мискоу) протяженностью 8000 км. С 1959 г. этот маршрут используется для регулярных беспосадочных перелетов из Москвы в Нью-Йорк и обратно.

14 января 1965 г. решением Международной авиатранспортной ассоциации (ИККА) Коккинаки награжден бриллиантовым ожерельем «Цепь пионера розы ветров» как первопроходец кратчайшего авиационного пути между Европой и Америкой.

В годы Великой Отечественной войны герой совмещал работу летчика-испытателя и начальника Главной инспекции Наркомата авиационной промышленности и начальника летно-испытательной службы авиационной промышленности.

Коккинаки установил 20 мировых авиационных рекордов: 7 рекордов скорости и грузоподъемности на самолете ЦКБ-26; 13 рекордов скорости и грузоподъемности на самолете Ил-18. За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, 17 сентября 1957 г. ему вторично присвоено звание Героя Советского Союза.

Умер генерал-майор авиации В.К. Коккинаки 7 января 1985 г. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Именем Героя названа улица в Москве, в Новороссийске установлен бронзовый бюст.

Сергей Александрович Корзинщиков (СССР)

Родился 4 февраля 1904 г. В 1923 г. окончил теоретическую школу авиации в Егорьевске, затем, в 1924 г. — 1-ю военную школу летчиков и Высшую военно-авиационную школу воздушной стрельбы и бомбометания в Серпухове. Служил летчиком-истребителем в ВВС, затем летчиком-испытателем в Научно-испытательном институте ВВС. С 1930 г. на летно-испытательной работе в ЦАГИ. 20 сентября 1934 г. он выполнил первый полет автожира А-7.

В январе 1935 г. Корзинщиков участвовал в поездке в Англию с целью закупки автожира С-30. Летом 1935 г. он проводил в ЦАГИ сравнительные испытания автожиров С-30, А-8 и А-4.

Помимо летных испытаний, Корзинщиков приложил много сил для создания инженерных кадров летчиков-

испытателей. Многие из них провели выдающиеся испытания, стали заслуженными летчиками-испытателями СССР, оставили яркий след в истории отечественной авиации.

В годы Великой Отечественной войны Корзинников был летчиком-испытателем авиазавода № 84.

30 августа 1943 г. при перегоне истребителя Як-7Б Корзинников погиб. Катастрофа произошла при попытке совершить вынужденную посадку на аэродроме Захарково.

Эрих Варзиц (Германия)

Эрих Варзиц родился в Геттингене 18 октября 1906 г. в семье предпринимателя.

В конце 1936 г. Варзиц был представлен В. фон Брауну и Э. Хейнкелю. Его ценили как опытнейшего летчика-испытателя своего времени и человека, обладавшего при этом незаурядными инженерными знаниями. В 1937 г., тесно работая с фон Брауном, Варзиц самостоятельно предпринял испытательный полет на Хе-112 с ракетным ускорителем. Хотя Варзиц приземлил машину на брюхо, с загоревшимся от работы ускорителя фюзеляжем, полет был признан успешным, а применение ускорителя — полезным.

В то же время Хейнкель вел напряженную работу над перехватчиком Хе-176. По замыслу, это была фантастическая машина. Взлетев почти вертикально, она должна была атаковать неприятельские самолеты на высокой скорости и, после единственной атаки, уже с пустыми баками, уходить на посадку. Ме-163, созданный Мессершмиттом в годы войны, работал именно по схеме, замысленной для Хе-176.

Хе-176 был разработан в тесном сотрудничестве с Рехлинским испытательным центром люфтваффе, но, несмо-

тря на очевидные успехи разработки, Хейнкель не получил поддержки, на которую так надеялся. Надвигалась война, и этот проект не попал в число первоочередных. Параллельно с Хе-176 был спроектирован упрощенный и более дешевый Хе-178, которому и было суждено открыть реактивную эру. 27 августа 1939 г. Эрих Варзиц впервые в истории совершил полет на маленьком реактивном самолете конструкции Хейнкеля

Хе-178 с установленным на нем турбореактивным двигателем Ханса фон Охайна — Хе-S3. Позднее этот самолет будет назван эпохальным в истории развития мировой авиации.

После директивы фюрера, запретившего все государственные разработки, не обещавшие немедленного (в течение года) эффекта, Эрих Варзиц полностью посвятил себя работе в качестве шеф-пилота испытателя на ракетном полигоне Пенемюнде. В 1941 г. он также работал в Нанте и Эйндховене над носителями ракет воздух—поверхность — роль носителей тогда выполняли Хе-111 и Ю-52. В 1942 г., во время испытательного полета, на одной из модификаций Ме-109 произошла авария, вызванная неправильной работой указателя уровня топлива. Разбиравшие аварию специалисты были суровы, да и время того требовало, и Варзиц на год был отстранен от полетов.

После окончания войны СССР предложил Варзицу подписать пятилетний контракт для работ того же типа, которыми он занимался в Пенемюнде и у Хейнкеля. По данным, публикуемым англоязычной прессой, Варзиц отказался, однако был увезен «в Сибирь», в колонию, где



и отработал эти пять лет. На самом деле Варзиц работал на закрытом советском предприятии, под руководством С.П. Королева.

После возвращения из СССР в 1950 г. он основал собственную фирму, специализирующуюся на выпуске изделий точной механики, и работал на ней до своего ухода на пенсию в 1965 г.

Э. Варзиц умер 12 июля 1983 г.

Жаклин Кокран (США)

Жаклин Кокран, урожденная Бесси Ли Питман, родилась 11 мая 1906 г. Совсем юной вышла замуж и в 14 лет родила сына. Через несколько лет развелась и вернулась к родителям. Ее сын в четырехлетнем возрасте погиб по недосмотру. Она устроилась работать парикмахером и вскоре продолжила работу в модном салоне «Сакс» на Пятой авеню. Именно в это время девушка сменила имя, став Жаклин Кокран. Вскоре она встретила Флойда Одлума — одного из богатейших людей Америки.

Однажды пролетев в самолете, Жаклин увлеклась полетами и за три недели освоила аэроплан, а еще через два года получила профессиональную лицензию пилота. В 1936 г. она вышла замуж за Одлума, который поддерживал ее летные начинания. В предвоенные годы Жаклин много летала, принимая участие в десятках авиационных гонок.

В годы войны Кокран вступила в резервную организацию женщин-летчиц и в конце войны возглавила ее. Она принимала участие в подготовке сотен летчиц для женской службы воздушных сил. В 1948 г. Жаклин была переведена в резерв ВВС США, где дослужилась до звания полковника.

Установив десятки рекордов, Кокран стала первой в США женщиной, совершившей полет на реактивном самолете, а 18 мая 1953 г. на поздней модификации «Сейбра» она стала первой женщиной, превысившей в полете скорость звука. Своими успехами в освоении реактивной техники она была во многом обязана выдающемуся летчику Чарльзу Йегеру, с которым долгие годы ее связывала настоящая дружба. Также она стала первой женщиной, пересекшей Атлантику на бомбардировщике, первой женщиной, совершившей посадку по приборам, первой женщиной, принявшей участие в престижной трансконтинентальной гонке, единственной женщиной, бывшей в 1958–1961 гг. президентом Международной авиационной федерации.

В 60-х гг. Жаклин Кокран стала спонсором программы «Меркурий-13», рассматривавшей возможность участия женщин в космических полетах. Но после полета Валентины Терешковой Кокран отказалась от дальнейших работ в этом направлении.

Жаклин Кокран – единственная женщина, удостоенная Золотой медали Международной авиационной федерации.

Кокран поддерживала дружеские отношения с большинством известных летчиков и авиационных авторитетов, в частности с А.Н. Туполевым.

Жаклин Кокран умерла в своем доме в Индио, в Калифорнии 9 августа 1980 г. Похоронена на кладбище Долины Коачелла.

Именем Жаклин Кокран назван аэропорт Индио. В ее честь названо несколько воздушных шоу.



Михаил Александрович Нюхтиков (СССР)

Михаил Нюхтиков родился 16 июня 1906 г. в г. Чарджоу в Туркменистане в семье служащего. Окончил 9 классов средней школы. В 1927 г. успешно окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков. Служил на должности инструктора Осоавиахима в Стародубе. С 1927 г. в рядах Красной армии, год спустя окончил Качинскую военную авиационную школу летчиков. С 1933 г. на летно-испытательной работе в НИИ ВВС.

Нюхтиков участвовал в боях с японскими милитаристами у озера Хасан в 1938 г., на реке Халхин-Гол летом 1939 г., в Великой Отечественной войне.

10 ноября 1936 г. М.А. Нюхтиков и М.А. Липкин с воентехниками С. Обыденковым и А. Елтышевым установили новый международный рекорд высоты полета с контрольной нагрузкой в 10 000 кг, поднявшись на ДБ-А 4АМ-34Р на 7032 м, а 11 ноября с грузом 10 000 кг — уже на 12 695 м. 20 ноября они установили на ДБ-А рекорд поднятия груза в 13 000 кг на высоту 4535 м. В мае 1939 г. летчик участвовал в испытаниях первой в СССР системы автоматического взлета и посадки тяжелого самолета ТБ-3.

6 июля 1941 г. бомбардировщик 103-У потерпел катастрофу. Штурман А.М. Акопян погиб, М.А. Нюхтиков покинул машину, которая врезалась в землю.

25 августа 1944 г. в качестве пилота-лидера А-20К «Бостон» участвовал в беспосадочном перелете Бельцы—Бари (Италия) эскадрильи Як-9ДД для помощи Народной освободительной армии Югославии.

С 1954 г. Нюхтиков на летно-испытательной работе в ОКБ А.Н. Туполева. Освоил 232 типа самолетов и 15 планеров.

1 мая 1957 г. за освоение новой военной авиационной техники, проявленные при этом мужество и отвагу лет-

чику-испытателю полковнику М.А. Нюхтикову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Первыми, в 1959 г., звания заслуженного летчика-испытателя СССР были удостоены летчики: М.А. Нюхтиков, В.К. Коккинаки, Н.С. Рыбко, М.Л. Галлай, Ф.Ф. Опадчий, Б.К. Галицкий, Г.М. Шиянов, Г.А. Седов, А.Г. Кочетков.

С 1963 г. полковник М.А. Нюхтиков — в запасе. Жил в городе Жуковском Московской области.



Константин Афанасьевич Груздев (СССР)

Константин Груздев родился в 1908 г. в семье воло-
годского железнодорожника. Рано лишился роди-
телей. Воспитывался в детдоме. Окончил школу. Учился
в техническом училище. С 1928 г. в рядах РККА. Окон-
чил Борисоглебскую военную летную школу. С 1935 г.
служил в НИИ ВВС.

В 1937 г. Груздев был отобран для боевой работы в Испании, но по пути его задержали и арестовали. В 1938 г. Груздев освобожден и вернулся на родину.

С июля 1941 г. майор Груздев воевал на фронте в со-
ставе 402-го ИАП особого назначения, сформированного
из летчиков-испытателей. На Калининском фронте первым
открыл боевой счет полка. Уже в первые месяцы войны он одержал в воздухе 19 побед. Летчик-испытатель
блестяще знал вражескую авиационную технику, ее силь-
ные и слабые стороны.

В сентябре 1941 г. Груздев был представлен к званию Героя Советского Союза, но награжден орденом Ленина.



(В 1968 г. инициаторами второго, посмертного представления выступили ветераны НИИ ВВС, но и оно осталось только на бумаге.)

В 1942 г. Груздева отзывали с фронта, чтобы назначить начальником летной части НИИ ВВС.

12 января 1943 г. Груздев выполнил один полет на БИ-1. При выпуске шасси перед посадкой оторвалась одна лыжа, но пилот благополучно посадил самолет.

Груздев принимал участие в испытаниях на плоский штопор ленд-лизовского истребителя «Аэрокобра» на аэродроме Кольцово, под Свердловском, куда был эвакуирован институт.

Константин Груздев погиб 2 февраля 1943 г. в испытательном полете на штопор на самолете «Аэрокобра». Похоронен в поселке Белый Исток.

Андрей Григорьевич Кочетков (СССР)

Родился 15 мая 1908 г. в Санкт-Петербурге в семье рабочего. Окончил 7 классов. Работал чернорабочим. В РККА с 1927 г. Окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, Качинскую военную авиационную школу, Военно-воздушную академию РККА имени Н.Е. Жуковского. С 1938 г. на летно-испытательной работе в НИИ ВВС.

Поднял в небо и провел испытания множества типов самолетов.

Во время Великой Отечественной войны руководил отделом испытаний истребителей, неоднократно выезжал

на фронт для оказания помощи строевым частям в освоении новой техники, переучил около 1500 летчиков.

В марте—сентябре 1944 г. Кочетков находился в служебной командировке в США, где испытывал самолеты, поступающие в СССР по ленд-лизу. В присутствии специалистов фирмы «Белл» он выполнил, рискуя жизнью, полет, который убедительно доказал дефект конструкции самолета. Летчику пришлось выпрыгнуть с парашютом из неуправляемой «Аэрокобры». Фирма приняла меры к устранению дефекта.

Одним из первых Кочетков освоил реактивные самолеты. Ранним утром 15 августа 1945 г. инженер-летчик Кочетков первым в СССР вылетел на турбореактивном немецком Ме-262. Кочетков выполнил на нем 18 полетов, последовательно наращивая скорость, скороподъемность, высоту, совершая различные предусмотренные маневры.

3 августа 1947 г. Су-9, пилотируемый Кочетковым, был показан во время воздушного парада в Тушине среди новейших образцов авиационной техники, а накануне, во время генеральной репетиции, при пролете мимо трибуны на высоте 200 м самолет резко накренился и стал переворачиваться. Кочетков сумел погасить скорость, которая была около 900 км/ч. Руководители полетов на командном пункте решили, что летчик специально делает такой эффектный маневр. Кочетков же боролся за свою жизнь и жизнь машины.

В марте 1950 г. Кочетков был направлен в ОКБ С.А. Лавочкина.

В декабре 1950 — январе 1951 г. находился в командировке в Китае.



В ОКБ П.О. Сухого Кочетков поднял в небо и провел испытания самолета С-1. Выполнив 12 полетов, он вернулся в ОКБ С.А. Лавочкина, где приступил к испытаниям Ла-250.

При первом же полете могучего Ла-250 произошла авария, летчик отделался ушибами. Сразу после отрыва самолет стал энергично раскачиваться с крыла на крыло, и, поскольку шасси было уже убрано, Кочетков сел на брюхо, повредив крыло, фюзеляж и шасси.

28 ноября 1957 г. полет на втором экземпляре Ла-250 закончился тяжелой аварией при посадке из-за внезапно наступившего тумана и отказа двигателей. Кочетков с переломом переносицы и повреждением трех ребер попал в больницу.

Кочетков испытал 110 типов самолетов.

В феврале 1959 г. в числе первых девяти летчиков ему было присвоено почетное звание заслуженного летчика-испытателя СССР, а через несколько дней он был уволен в запас: сказывались последствия аварии на Ла-250.

Герой Советского Союза А.Г. Кочетков умер 1 мая 1990 г. Похоронен в Москве на Кунцевском кладбище.

Джеффри де Хэвилленд-младший (Великобритания)

Сын известного британского авиаконструктора сэра Джеймса де Хэвиллена Джеймс де Хэвилленд-младший родился 18 февраля 1910 г. В возрасте восьми месяцев отец взял ребенка в полет на одном из своих первых бипланов. В январе 1928 г. Джеймс окончил школу и в течение трех лет набирался опыта на отцовской фирме, на различных должностях.

Пройдя подготовку в летной школе Стэйдж-Лайн, де Хэвилленд два года проработал инструктором летной подготовки. В 1934 г. он принял участие в пятих авиа-

гонках на королевский кубок, где занял почетное третье место.

1 октября 1937 г. он был назначен старшим летчиком-испытателем на фирме отца «Де Хэвилленд». Принимал участие в испытаниях «Альбатрос-ДХ-91», в 1938 г. провел испытания нового самолета «Фламинго-ДХ-96».

25 ноября 1940 г. с аэродрома в Хэт菲尔де де Хэвилленд поднял в небо прототип знаменитого впоследствии разведчика, бомбардировщика и истребителя «Москито».

С 1943 г. фирма де Хэвилленда переключилась на разработку и производство реактивных самолетов. 29 сентября 1943 г. де Хэвилленд-младший поднял в воздух прототип «Вампира» — ДХ-100. В 1944 г. он поднял в воздух ДХ-103 «Хорнет», на котором вскоре установил официальный, не превзойденный до настоящего времени мировой рекорд скорости для поршневых самолетов — 780 км/ч.

В мае 1946 г. был создан специальный экспериментальный прототип авиалайнера «Комет», и де Хэвилленд-младший выполнил первый полет на этой машине. В июле появился второй прототип экспериментальной машины ТГ-306, на котором де Хэвилленд-младший продолжил испытательные полеты. Всего был выполнен 51 полет на самолетах этого типа.

27 сентября 1946 г. при выполнении пикирования произошло разрушение самолета ТГ-306 и де Хэвилленд-младший погиб. Самолет упал в море.

Георгий Михайлович Шиянов (СССР)

Георгий Шиянов родился в Москве 7 декабря 1910 г. В 1928 г. он окончил Московский радиотехникум, где получил специальность радиомонтажника. Затем около



года работал грузчиком и слесарем. С 1930 по 1932 г. работал на заводе «Красный пролетарий». С 1932 г. Шиянов — в ЦАГИ в качестве старшего техника по испытаниям. В 1934—1935 гг. служил в армии в воздушно-десантной части. В 1935 г. закончил летную школу при ЦАГИ. В 1936 г. экстерном окончил Качинскую военную летную школу и стал летчиком-испытателем.

В 1935—1941 гг. Шиянов участвовал в испытаниях многих типов самолетов. Проводил испытания экспериментальных самолетов СК-1, ИС-1 и СК-2.

В июле—августе 1941 г. в составе 2-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи Москвы совершил 10очных боевых вылетов на самолете МиГ-3.

В 1941—1967 гг. работал летчиком-испытателем в Летно-исследовательском институте в городе Жуковском. Поднял в небо и провел испытания множества типов самолетов.

Испытывал первый советский реактивный самолет МиГ-9. 13 апреля 1957 г. впервые в СССР совершил старт с катапульты на опытном самолете МиГ-19. В ходе испытаний системы он выполнил 7 таких стартов. 1 мая 1957 г. был удостоен звания Героя Советского Союза.

В 1967—1986 гг. Шиянов работал в Летно-исследовательском институте ведущим инженером, заместителем председателя методсовета.

Г.М. Шиянов умер в Москве 13 декабря 1995 г. Похоронен в Москве на Кунцевском кладбище.

Алексей Николаевич Гринчик (СССР)

Алексей Гринчик родился 26 декабря 1912 г. в поселке Зима Иркутской области. Окончил 10 классов, школу ФЗУ, в 1932 г. поступил в МАИ.

Будучи студентом МАИ, в 1934—1937 гг. подрабатывал расчетчиком-прочнистом в КБ С.В. Ильюшина. В 1935 г. окончил аэроклуб МАИ, потом был в нем летчиком-инструктором. В 1936 г. окончил МАИ. С 1937 г. — инженер ЦАГИ. В 1937 г. Гринчик окончил летную школу ЦАГИ. В 1937—1941 гг. был летчиком-испытателем ЦАГИ. С 1941 г. на летно-испытательной работе в ЛИИ.

С сентября 1941 г. Гринчик — летчик 2-й отдельной истребительной академии. У некоторых фронтовых летчиков сложилось мнение, будто самолет ЛаГГ-3 тяжеловат и не обладает достаточной маневренностью. Гринчик на деле доказал, что в умелых руках ЛаГГ — грозная боевая машина. В одном из вылетов Гринчик вел бой с группой вражеских истребителей. Действуя решительно, смело, он сбил 2 машины. Отношение летчиков к самолету ЛаГГ-3 стало меняться.

На войне Гринчик совершил 57 боевых вылетов, лично сбил 2 и в группе 4 самолета противника, был дважды ранен.

3 марта 1942 г. военинженер 2-го ранга Гринчик был отозван с фронта. Он вернулся к летно-испытательной работе.

С мая 1942 г. Гринчик работал испытателем в ЛИИ. С 1943 г. был заместителем начальника ЛИИ по летной части. Первым обосновал, представил и согласо-



вал планы испытаний на штопор. Провел испытания многих типов самолетов на штопор и устойчивость.

За время работы в ЛИИ Гринчик освоил 120 типов летательных аппаратов.

С 1946 г. Гринчик работал в ОКБ А.И. Микояна, с которым познакомился еще до войны.

11 июля 1946 г. Гринчик погиб в 20-м полете опытного образца первого советского реактивного истребителя МиГ-9 при показе самолета группе авиационных чиновников, во главе с министром авиационной промышленности М.В. Хруничевым и главкомом ВВС К.А. Вершининым. Причиной катастрофы явилась конструкторская ошибка.

Похоронен А.Н. Гринчик на Новодевичьем кладбище в Москве.

Именем героя названа улица в городе Жуковском.

Ханна Реч (Германия)

Ханна Реч родилась в Хиршберге, в Польше, 29 марта 1912 г. Первоначально она хотела работать медицинским работником, однако позднее решила стать и стала пилотом планеров.

В полетах на планерах Реч установила несколько спортивных рекордов. Принимала участие в испытаниях самолетов. В 1936 г. Реч была пилотом самолета, на котором Адольф Гитлер летел на партийный съезд в Нюрнберг. Этот эпизод вошел в фильм Лени Рифеншталь «Триумф воли».

В 1937 г. Ханна Реч переходит на службу в люфтваффе пилотом-инструктором. Одним из ее достижений на новом поприще стали успешные испытания первого в мире двухдвигательного вертолета поперечной схемы — ФВ-61. В 1937 г. она установила мировой рекорд даль-

ности полета на геликоптере, пролетев 107 км. В 1938 г. Реч летала на нем внутри немецкого выставочного павильона в Берлине.

В 1943 г. Реч принимала участие в испытаниях ракетного самолета-крыла Ме-163. В 1944 г. испытывала летающие бомбы и прообразы будущих ракетопланов — «Рейхенберг», созданных на базе ФАУ-1. Скорость, зафиксированная в одном из полетов, превысила 900 км/ч и продолжала увеличиваться. Чудом, буквально в последний момент ей удалось вывести машину из пикования. При посадке на повышенной скорости ракетоплан разрушился, но Ханна Реч осталась невредима. Испытывала она и турбореактивные Ме-262 и Хе-162. Во время войны она, единственная женщина, была удостоена Железного креста II и I степеней.

В апреле 1945 г. Реч сопровождала генерала Роберта фон Грейма — нового командующего люфтваффе во время посещения им бункера Гитлера в Берлине. Отважная летчица была готова вывезти фюрера из окруженногоБерлина на самолете «Физлер-Шторх», аккуратно приземленном ею в Тиргартене, неподалеку от Бранденбургских ворот.

После окончания войны Ханна Реч несколько лет провела в американском плену.

В 1952 г. она получила бронзовую медаль на чемпионате мира по планеризму в Испании. В 1962—1966 гг. руководила школой планеризма в Гане. В 1960—1970-х гг. установила несколько рекордов по планеризму. Она стала первой женщиной, перелетевшей на планере через Альпы.

Ханна Реч умерла во Франкфурте 24 августа 1979 г.



Иван Евграфович Федоров (СССР)

Иван Федоров родился 23 февраля 1914 г. в Харькове, в семье рабочего. Детство и юность провел в Луганске. В 1929 г. окончил школу Осоавиахима, летал на планерах. Работал слесарем, помощником машиниста и машинистом на паровозостроительном заводе. В 1930 г. окончил вечерний рабфак при Донецком институте народного образования, в 1931 г. — школу ФЗУ, в 1932 г. — первый курс Луганского пединститута. С 1932 г. в РККА. В 1932 г. окончил Ворошиловградскую военную авиационную школу пилотов. Служил в строевых частях ВВС.

Федоров с мая 1937 г. воевал в Испании. На самолете И-16 сбил 2 самолета противника. За бои в Испании удостоен ордена Красного Знамени.

После возвращения в Советский Союз в 1937 г. Федоров был командиром отдельного отряда, помощником командира полка и командиром истребительного авиационного полка в Житомире. В 1939 г. окончил Высшие авиационные курсы усовершенствования офицерского состава в Липецке. Продолжил службу в должности командира истребительного авиационного полка в городе Великие Луки. С лета 1940 г. был летчиком-испытателем авиазавода № 21 в Горьком, испытывал серийные истребители И-16. С ноября 1940 г. был в командировке в Китае. В то время с помощью советских специалистов в городе Урумчи был построен авиазавод № 600, на котором строились истребители И-16. Начальником летно-испытательной станции авиазавода был назначен майор Федоров.

В феврале 1942 г. вернулся на авиазавод № 21, где испытывал серийные истребители ЛаГГ-3. В июле 1942 г. самовольно на боевом истребителе перелетел на фронт. Воевал на Калининском, Центральном, 2-м и 3-м Прибалтийских фронтах. В июле—сентябре 1942 г. был

старшим инспектором по технике пилотирования управления 3-й воздушной армии, командиром группы штрафников на Калининском фронте.

В 1943 г. Федоров окончил Курсы начальствующего состава. В январе—апреле 1943 г. был командиром 256-й истребительной авиационной дивизии Калининского фронта.

За время Великой Отечественной войны Федоров совершил около 120 боевых вылетов на Яках, Ла-5 и Ла-7, провел около 20 воздушных боев, в которых сбил 17 самолетов противника.

С сентября 1945 г. Федоров — старший летчик-испытатель ОКБ С.А. Лавочкина. В числе первых начал испытывать отечественные реактивные истребители. В 1947 г. поднял в небо и провел испытания первого отечественного самолета со стреловидным крылом Ла-160. В 1948 г. при испытаниях самолета Ла-168 первым в стране достиг скорости 1000 км/ч. В том же году он провел испытания реактивного истребителя Ла-15.

В декабре 1948 г. во время испытаний самолета Ла-176 Федоров первым в СССР достиг скорости звука в полете со снижением.

5 марта 1948 г. летчику-испытателю полковнику Федорову за проведение испытаний и освоение новой военной техники и проявленные при этом мужество и отвагу было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1949—1950 гг. Федоров был летчиком-испытателем ОКБ-1 в Дубне. В 1949 г. летал на опытном самолете немецких конструкторов 140-Р. В 1950—1954 гг. был летчиком-испытателем Научно-исследовательского института самолетного оборудования. Принимал участие в испыта-



ниях различного самолетного оборудования на самолетах Як-3, Як-9В, Ту-2, Ил-12, Ил-28.

С 1954 г. полковник И.Е. Федоров — в запасе.

Умер Герой Советского Союза И.Е. Федоров 19 февраля 2011 г. Похоронен на Кунцевском кладбище.

Василий Гаврилович Иванов (СССР)

Василий Иванов родился 15 февраля 1916 г. в деревне Сосновка ныне Вяземского района Смоленской области.

Иванов участвовал в Великой Отечественной войне. С июня 1941 г. до мая 1943 г. был заместителем командира авиаэскадрильи 27-го ИАП. В мае—августе 1943 г. — командиром авиаэскадрильи 165-го ИАП.

8 августа 1942 г. Иванов был тяжело ранен в воздушном бою, полгода находился на излечении.

Иванов совершил 335 боевых вылетов на истребителях МиГ-3, «Харрикейн» и Ла-5, в воздушных боях сбил лично 5 и в группе 6 самолетов противника.

С сентября 1943 г. Иванов перешел на летно-испытательную работу в ГК НИИ ВВС. Провел государственные испытания истребителей Яков, реактивных МиГов, сверхзвуковых истребителей-перехватчиков. В 1954 г. первым в НИИ ВВС он преодолел на МиГ-19 звуковой барьер. Первым из военных летчиков-испытателей выполнил взлет на самолете СМ-30 с наземной стартовой установки — катапульты.

Незаурядные способности позволили Иванову стать не только многосторонним испытателем, но и руководителем самих испытаний. С 1950 г. он замначальника 1-го испытательного отдела ГК НИИ ВВС по летной работе. С 1959 г. — замначальника 1-го управления и начальник летной службы. В 1959 г. ему, в числе первых, было

присвоено звание заслуженного летчика-испытателя СССР.

Герой Советского Союза полковник В.Г. Иванов умер 8 мая 1969 г. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

В поселке Чкаловский, на доме (улица Ленина, дом 3), где проживал Герой, установлена мемориальная доска. Его именем названа улица в городе Ахтубинск Астраханской области.



Виктор Николаевич Юганов (СССР)

Виктор Юганов родился 23 февраля 1922 г. в Москве. В 1936—1937 гг. работал мотористом Сталинского аэроклуба Москвы. В 1937 г. окончил этот аэроклуб. С декабря 1937 г. в РККА. В декабре 1938 г. окончил Борисоглебскую ВАШЛ. Служил в строевых частях ВВС.

Юганов участвовал в боях на реке Халхин-Гол. Совершил 120 боевых вылетов. Добровольцем воевал в советско-финляндской войне в составе 19-го ИАП.

С апреля 1941 г. по март 1945 г. Юганов на летно-испытательной работе в ЛИИ.

В июле—августе 1941 г. на Великой Отечественной войне как летчик 2-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи совершил 19 боевых вылетов. В январе—марте 1942 г. был помощником командира АЭ 521-го ИАП, совершил 56 боевых вылетов на МиГ-3, в 15 воздушных боях сбил лично 2 и в группе 8 самолетов противника.

В 1945—1946 гг. Юганов — инспектор по технике пилотирования штаба ВВС Московского военного округа. С 1946 г. — капитан запаса.



С декабря 1946 по декабрь 1949 г. Юганов на летно-испытательной работе в ОКБ А.И. Микояна.

30 декабря 1947 г. совершил первый полет на И-310 — прототипе МиГ-15. По замечаниям и рекомендациям Юганова были устранены недостатки и проведены усовершенствования машины. В 1950 г. Юганову присвоена квалификация летчика-испытателя 1-го класса.

Умер В.Н. Юганов 24 июля 1964 г. Похоронен в Москве, на Введенском кладбище.

Чарльз Йегер (США)

Чарльз Йегер родился в поселке Мира, Западная Виргиния, 13 февраля 1923 г. в семье небогатого фермера.

Во время Второй мировой войны летавший на «Мустангах» P-51 второй лейтенант Йегер одержал 11 официальных побед, включая одну из побед над реактивным Me-262, встав в ряд 12 летчиков мира, одержавших победу над машиной этого типа.

В 1947 г. молодой пилот, ветеран Второй мировой войны Чарльз Йегер стал первым человеком, которому довелось передвигаться быстрее скорости звука.

Самолет назывался X-1, и построила его компания «Белл». Йегер назвал самолет «Пленительная Гленис» в честь жены.

В 1940-х гг. ракетные двигатели рассматривались как новая технология, которая могла бы здорово улучшить ха-

рактеристики самолетов. Испытания в аэродинамической трубе не могли дать всей необходимой информации. А вот опытный пилот мог оценить управляемость, проблемы с винтомоторной группой и, конечно, воздействие сверхзвуковых скоростей на тело человека. Пилоты, которым удавалось приблизиться к скорости звука, чувствовали жесточайшие ударные волны, возникавшие у носа и хвоста самолета. Эти волны так скручивали воздушный аппарат и создавали настолько сильную вибрацию, что мешали перейти звуковой барьер. Несколько человек погибли, когда их самолеты развалились в таких экспериментах.

И пока никто не перешел звуковой барьер, не было ясности, что же будет с самолетом и человеком, летящими быстрее звука.

Компания «Белл», работавшая на NACA (прообраз NASA), уже в 1943 г. начала исследования с целью создания сверхзвуковых самолетов. К 1947 г. и инженеры «Белл», и Йегер со своим вторым пилотом Бобом Гувером были уже готовы. Йегер и Гувер, при помощи инженеров компании, изучили все особенности необычного самолета. Отрепетировали аварийные процедуры, провели высотные компенсирующие костюмы и прошли тест на выносливость. Сейчас это стандартная процедура при подготовке космонавтов, а тогда было в новинку. Чтобы сэкономить топливо, да и для повышения безопасности был выбран воздушный старт — X-1 собирались подвесить к брюху специально для этого подготовленного бомбардировщика B-29.

Йегер совершил серию тренировочных полетов. Быстрая пересадка из B-29 в X-1 нравилась ему меньше всего. Ему приходилось очень быстро спускаться по убираемой



лестнице и втискиваться в узкую кабину, почти как в аттракционе «Человек-змея».

14 октября 1947 г. Йегер держал ситуацию под контролем. Когда началась тряска, Йегер посмотрел на махометр, который колебался на величине 0,96 и неожиданно прыгнул на 1,06 (1300 км/ч на высоте 13,1 км). Пилот решил, что это ошибка, вызванная ударными волнами. И вдруг все стихло. Не стало ни вибрации, ни ударных волн — ничего. Йегер преодолел звуковой барьер.

Смелость, целеустремленность и высокий профессионализм стали причиной перехода Йегера в летчики-испытатели. После триумфального полета на X-1 онставил и другие рекорды, выбирался из штопора при падении с высоты 15,5 км за 51 секунду, командовал огромным числом разных подразделений BBC, а также тренировал астронавтов и пилотов бомбардировщиков.

В 1954 г. Йегер прекратил испытания реактивных самолетов и вернулся в военную авиацию. Сначала он отправился на Окинаву испытывать советский истребитель МиГ-15, на котором перелетел северокорейский перебежчик.

Затем Йегер отправился в Германию, где летал на «Сейбрах» и обучал американских и немецких военных летчиков.

4 октября 1957 г. Йегер вернулся в США, на военно-воздушную базу Джордж, командовать эскадрильей истребителей F-100 «Суперсейбр».

Йегер всецело посвятил себя летной работе. Десятки реактивных машин он провел по самым изощренным маршрутам. В 1962 г. он попал в авиационную аварию, едва не стоившую ему жизни.

В 1968 г. Йегер отправился во Вьетнам. Там он совершил 127 боевых вылетов, большинство на легком бомбардировщике B-57 «Канберра».

В 1975 г. ушел в отставку. За годы службы Йегер получил столько наград, что под их весом вряд ли взлетел бы небольшой самолет.

В последний раз Чарльз Йегер пилотировал самолет в 1997 г., на пятидесятиую годовщину своего знаменитого полета на Х-1. Забавы ради спустя полвека он снова преодолел звуковой барьер на истребителе F-15.

Сегодня Йегер в Калифорнии.

Александр Александрович Щербаков (СССР)

Александр Щербаков родился 15 сентября 1925 г. в Сормове (ныне в черте Н. Новгорода). Окончил 9 классов 1-й Московской военно-морской спецшколы. В 1943 г. — Вязниковскую военную авиационную школу летчиков. В РККА с 1943 г.

Щербаков — участник Великой Отечественной войны с сентября 1943 г. Воевал в составе отдельного «маршальского» 176-го гвардейского ИАП. В самом конце войны полк вел воздушные бои на Кюстринском плацдарме, всего в 60 км от Берлина. В полку служили прославленные асы И.Н. Кожедуб, П.Ф. Чупиков, А.С. Куманичкин, Н.С. Руденко, А.Я. Баклан, О.С. Беликов, В.А. Громаковский, Е.А. Азаров.

Щербаков совершил 25 боевых вылетов и в одном из них в паре с ведущим, впоследствии Героем Советского Союза однофамильцем И.И. Щербаковым, сбил истребитель Ме-109 прямо над Берлином. На фронтовом аэродроме Шенвальде главный маршал авиации А.А. Новиков вручил лейтенанту Щербакову первую в жизни награду — орден Отечественной войны II степени.



После войны Щербаков учился на инженерном факультете Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского и еще год провел в Школе летчиков-испытателей Министерства авиапромышленности (МАП).

В мае 1953 г. майора Щербакова направили в ЛИИ МАП в городе Жуковском.

После сотен испытаний различных типов боевых самолетов Щербаков стал признанным профессионалом испытаний на штопор. Позже он обобщил накопленный опыт в диссертации «Летные испытания самолета на штопор» и защитил ученую степень кандидата технических наук.

В 1953–1986 гг. Щербаков работал летчиком-испытателем ЛИИ имени Громова. Выполнил 22 (наибольшее в мире число) испытания самолетов на штопор.

Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР, полковник А.А. Щербаков в отставке с 1986 г. Живет в Москве, работает ведущим инженером в ОКБ имени Микояна.

Владимир Сергеевич Ильюшин (СССР)

Владимир Ильюшин родился 31 марта 1927 г. в Москве в семье известного авиаконструктора С.В. Ильюшина. Работал мотористом на авиазаводе Центрального аэродрома. Одновременно учился летать под руководством летчика-испытателя В.К. Коккинаки. В 1941 г. в составе дружины ПВО дежурил на крышах московских домов, тушил зажигательные бомбы. В 14 лет получил медаль «За оборону Москвы». В РККА с 1944 г. В 1951 г. окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н.Е. Жуковского. Одновременно в 1947 г. окончил 3-й Московский городской аэроклуб и в 1949 г. экстерном Балашовское военное авиационное училище летчиков.

С октября 1952 г. по март 1953 г. Ильюшин — летчик-испытатель Новосибирского авиа-завода. Поднял в небо и провел испытания МиГ-17Ф. Испытывал серийные МиГ-17, МиГ-17Ф и их модификации. С апреля 1953 г. по декабрь 1957 г. — на летно-испытательной работе в ЛИИ. Участвовал в проведении ряда испытательных работ на самолетах-истребителях по тематике института.

С декабря 1957 г. по сентябрь 1981 г. Ильюшин — летчик-испытатель ОКБ П.О. Сухого.

Установил 3 мировых авиационных рекорда: в 1959 г. — рекорд высоты полета на Су-9, в 1962 г. — 2 рекорда (из них 1 — абсолютный) высоты горизонтального полета на Су-9.

Ильюшин в период с 1943 г. по 1981 г. выполнил 6420 полетов на 145 типах самолетов и вертолетов и их модификациях.

С 1981 г. генерал-майор авиации В.С. Ильюшин — в запасе. Работал в ОКБ имени П.О. Сухого заместителем главного конструктора, консультантом — членом Совета старейшин.

Герой Советского Союза, генерал-майор В.С. Ильюшин умер 1 марта 2010 г. Похоронен в Москве на Химкинском кладбище.

Айвен Кинчлоу (США)

Айвен Кинчлоу родился 2 июля 1928 г. в Детройте в США. Проявил интерес к авиации в юном возрасте и получил первые уроки пилотирования в 14 лет. Закон-





чив школу, он поступил в университет Индианы на факультет аeronавтики, где в июне 1949 г. получил степень бакалавра.

Кинчлоу, будучи студентом, записался на программу подготовки резервистов ВВС, в рамках которой прошел летную подготовку. Был принят на службу в ВВС 9 июля 1949 г. на авиабазе Вильямс и 4 августа 1950 г. получил нашивки военного летчика.

В сентябре 1951 г. Кинчлоу отправился на войну в Корее, где вначале сопровождал бомбардировщики, а в декабре 1951 г. перешел в эскадрилью истребителей-перехватчиков.

В апреле 1952 г. Кинчлоу стал асом, сбив пятый МиГ-15. Всего в Корее он выполнил 131 боевой вылет, сбил 10 самолетов.

В феврале 1954 г. Кинчлоу поступил в Британскую королевскую школу летчиков-испытателей в Фарнборо. В декабре 1954 г. получил вторую инженерную степень по аeronавтике в Оксфорде, Великобритания.

Тогда же, в декабре 1954 г., по завершении обучения, был назначен в Летно-испытательный центр ВВС США на авиабазе Эдвардс, в Калифорнии. 4 августа 1957 г. он стал старшим летчиком-испытателем. Вернувшись в США, был инструктором по вооружению в звании старшего лейтенанта на авиабазе Неллис в Неваде.

7 сентября 1956 г. Кинчлоу, пилотируя ракетоплан «Белл-Х-2», поставил рекорд высоты, достигнув 38 466 м.

В сентябре 1957 г. он назначается основным пилотом X-15, первым пилотом от ВВС США. Готовясь к полету, проходил тренировки на центрифуге, участвовал в экс-

периментах на имитаторе невесомости, провел много часов в макете кабины X-1. Испытывал в вакуумной камере новый космический скафандр, рассчитанный на полет на высоте 100 миль. В июне 1958 г. ознакомился с практически готовым экземпляром X-1.

В июне 1958 г. Кинчлоу был выбран для подготовки в качестве астронавта в рамках программы «Человек в космосе». Однако после того, как в августе 1958 г. все работы по первому пилотируемому полету были отданы НАСА, программа была свернута.

26 июля 1958 г. капитан Кинчлоу стартовал с авиабазы Эдвардс для проведения испытательного полета истребителя «Старфайтер-Ф-104». Двигатель самолета в полете воспламенился, и самолет стал резко терять высоту. Первые модели Ф-104 были оборудованы системой катапультирования, направленной вниз. Пытаясь спастись и находясь на небольшой высоте, Кинчлоу предпринял попытку развернуть самолет на 180 градусов вокруг оси полета, но самолет, почти завершив разворот, разрушился. Пилот погиб, охваченный пламенем.

Айвен Кинчлоу похоронен на Арлингтонском кладбище.

Его именем названа база ВВС в Мичигане. Обществом американских летчиков-испытателей учреждена Премия Кинчлоу.

Вильям Найт (США)

Вильям Найт родился 29 декабря 1929 г. Вырос в городе Нобльсвиль, штат Индиана. Зачислен в ВВС США в 1951 г. Предварительное летное обучение завершил в 1953 г.

В звании лейтенанта 438-й эскадрильи истребителей-перехватчиков Ф-89Д выиграл престижный приз



«Эллисон-джет» в сентябре 1954 г. Получил специальное образование со степенью в области авиационной техники в Технологическом институте ВВС.

Найт в 1958 г. был принят в качестве летчика-испытателя Воздушных сил США на авиабазу Эдвардс, в том же году получил степень бакалавра.

Найт стал одним из пяти пилотов, долетавших до космоса

на ракетоплане, и был удостоен «Крыльев астронавта».

После почти десяти лет испытаний на авиабазе Эдвардс, в 1968 г. Найт отправился во Вьетнам как строевой летчик, где совершил в общей сложности 253 боевых вылета на истребителе Ф-100. После завершения военной командировки он получил назначение на должность тест-директора по испытаниям нового истребителя Ф-15, по специальной системной программе в штате Огайо. В этом качестве он стал десятым пилотом, взлетевшим на «Игл-Ф-15», и завершил целый ряд ответственных испытаний истребителя.

В 1979 г. Найт вернулся на авиабазу Эдвардс. В последний период своей работы, несмотря на загруженность официальными мероприятиями, он оставался активным летчиком-испытателем Ф-16, принимая участие в комбинированных, многорежимных испытаниях машины. После 32 лет службы и 6000 часов в кабинах 100 различных самолетов он ушел в отставку из ВВС США в звании полковника в 1982 г.

Полковник В. Найт умер 8 мая 2004 г.

Его имя занесено на скрижали Национального авиационного зала славы, Аэрокосмической аллеи почета, Международного космического зала славы. Одной из школ города Палмдейл присвоено имя Вильяма Найта.

Александр Васильевич Федотов (СССР)

Александр Федотов родился 23 июня 1932 г. в Сталинграде. В 1950 г. окончил Сталинградскую спецшколу ВВС.

В Советской армии с июля 1950 г. В 1952 г. окончил Армавирское военное авиационное училище летчиков, был оставлен в нем летчиком-инструктором. С декабря 1957 г. капитан А.В. Федотов — в запасе. Вновь был зачислен в ряды армии в 1981 г. с присвоением воинского звания полковник.

В 1958 г. окончил Школу летчиков-испытателей, в 1965 г. — Московский авиационный институт.

С августа 1958 г. Федотов — старший летчик-испытатель в ОКБ А.И. Микояна. За это время поднял в небо и провел испытания всех самолетов, разработанных и построенных в ОКБ за эти годы. В октябре 1977 г. выполнил первый полет и в последующем провел испытания всемирно известного ныне истребителя МиГ-29. Провел испытания истребителя МиГ-23 на критических режимах полета. Неоднократно попадал в сложнейшие аварийные ситуации, трижды был вынужден катапультироваться. В 1961—1977 гг. установил 18 мировых авиационных рекордов (из них 3 — абсолютные) на самолетах Е-166 и МиГ-25.

За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, летчику-испытателю А.В. Федотову присвоено звание Героя Советского Союза.

Федотов погиб 4 апреля 1984 г. в испытательном полете на самолете МиГ-31.



Похоронен в Жуковском, на Быковском кладбище.

Именем Героя названа Школа летчиков-испытателей и улицы в Жуковском и Волгограде. На доме, где он жил в Жуковском, установлена мемориальная доска. Мемориальная доска в память о Герое установлена на фасаде здания контрольно-пропускного пункта Армавирского учебного авиационного центра подготовки летного состава истребительной авиации.

Виктор Георгиевич Пугачев (СССР)

Виктор Пугачев родился 8 августа 1948 г. в Таганроге. Окончил среднюю школу. В Советской армии с 1966 г. В 1970 г. окончил Ейское высшее военное авиационное училище летчиков, был оставлен в училище летчиком-инструктором. С 1977 г. капитан Пугачев — в запасе.

В 1978 г. Пугачев окончил Школу летчиков-испытателей, в 1980 г. — вечернее отделение Жуковского филиала Московского авиационного института (МАИ).

В 1978—1980 гг. — летчик-испытатель Летно-исследовательского института (ныне — ЛИИ имени М.М. Громова). Провел ряд сложных испытательных работ на сверхзвуковых самолетах МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-31, Су-17, Су-24 и их модификациях.

В 1980—2001 гг. Пугачев — летчик-испытатель ОКБ имени П.О. Сухого. Поднял в небо и провел испытания самолетов Су-27К (Су-33) и Су-33УБ. Провел испытания самолетов Су-25, Су-27, Су-33, Су-35 на критических режимах и на штопор. Участвовал в испытаниях Су-17, Су-24, Су-25, Су-27, Су-33, Су-34, Су-35 и их модификаций.

Совершил уникальные перелеты на самолете Су-27 в северных широтах над Северным Ледовитым океаном

с дозаправкой в воздухе и посадкой на ледовый аэродром острова Грэм-Белл.

28 апреля 1989 г. Пугачев первым в мире на самолете Су-27 выполнил маневр, получивший название «кобра Пугачева», которая сделала всемирно известным имя летчика-испытателя для широкого круга людей.

Название элемента — «кобра» — придумал генеральный конструктор ОКБ имени П.О. Сухого М.П. Симонов, сравнив поведение самолета в воздухе со стойкой кобры перед атакой. Это название используется и поныне, даже в официальных документах. Чтобы довести «кобру» до совершенства, Пугачеву пришлось очень многое доработать, в том числе и конструктивно, ведь выполнять показательную программу ему предстояло на видимой высоте в несколько сотен метров. А это обязывало соблюдать строгие требования техники пилотирования и тщательно проверять надежность работы материальной части. Выполненный прием в течение нескольких лет производил на посетителей авиасалона и специалистов ошеломляющее впечатление. Су-27 с его уникальными маневренными характеристиками стал явным фаворитом выставки.

1 ноября 1989 г. Пугачев первым в стране на самолете Су-27К выполнил посадку на палубу тяжелого авианесущего крейсера «Тбилиси» (ныне ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов») (самолеты вертикального взлета и посадки садились на палубу и раньше).

В 1986—1993 гг. летчик установил 13 мировых авиационных рекордов скороподъемности и грузоподъемности на самолете Су-27.

Летчик-испытатель В.Г. Пугачев освоил более 60 типов самолетов. Проводил летные испытания истребителей-бомбардировщиков Су-17, штурмовиков Су-25, фронтовых бомбардировщиков Су-24, истребителей-перехватчиков Су-27, истребителей палубного базирования Су-33 и Су-27КУБ, их двигателей и систем, в том числе систем вооружения. Общий налет — более 3400 часов, в том чис-

ле более 2000 часов испытательных полетов. Установил восемь мировых рекордов скороподъемности на самолете Су-27 (П-42) в 1986–1987 гг., не превзойденных до настоящего времени.

В 1989 г. В.Г. Пугачев впервые продемонстрировал уникальные летные характеристики самолета Су-27 на самом престижном авиасалоне мира в Ле-Бурже. Он участник крупнейших мировых авиасалонов: Фарнборо (Англия), Дубай (ОАЭ), Сингапур, МАКС (г. Жуковский), а также авиашоу в десятках стран мира.

В 1980-х гг. принимал непосредственное участие в создании в нашей стране палубной авиации и возглавлял группу летчиков-испытателей, проводивших испытания истребителя корабельного базирования Су-33.

Герой Советского Союза полковник В. Пугачев живет в городе Жуковском Московской области. С 1991 г. — заместитель главного конструктора ОКБ имени П.О. Сухого по летным испытаниям.



ЛЕТЧИКИ-КОСМОНАВТЫ

Георгий Тимофеевич Береговой (СССР)

Георгий Береговой родился 15 апреля 1921 г. в селе Федоровка Полтавской области Украины. По окончании в 1938 г. средней школы работал на Енакиевском металлургическом комбинате. В 1938 г. стал курсантом Ворошиловградской школы военных летчиков.

С июня 1941 г. Береговой — пилот 314-го разведывательного авиационного полка 28-й авиационной дивизии Центрального фронта. С 3 октября 1941 г. — пилот 15-го запасного авиационного полка Приволжского военного округа. С февраля 1942 г. — пилот 150-го ближнебомбардировочного авиационного полка Приволжского военного округа.

Участник Великой Отечественной войны с августа 1942 г.

За период Великой Отечественной войны гвардии капитан Береговой совершил 185 боевых вылетов.

После войны Береговой закончил Высшую офицерскую школу. До 1964 г. служил летчиком-испытателем в ГК НИИ ВВС имени В.П. Чкалова. Им было испытано более шестидесяти типов самолетов.

В 1956 г. Береговой без отрыва от летно-испытательной работы окончил ВВА. 14 апреля 1961 г. удостоен звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР».



С 1964 г. полковник Береговой в отряде космонавтов. С 26 по 30 октября 1968 г. он совершил полет на космическом корабле «Союз-3», во время которого было осуществлено многократное маневрирование космического корабля на орбите и его двукратное сближение с беспилотным космическим кораблем «Союз-2», произведен ряд технических экспериментов по

отработке систем и оборудования космического корабля «Союз», а также наблюдения в целях изучения околоземного космического пространства. Продолжительность полета составила 3 суток 22 часа 50 минут 45 секунд.

С 1969 г. генерал-майор авиации Береговой — заместитель начальника, а с 1972 г. — начальник Центра подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина. В 1977 г. Береговому присвоено воинское звание генерал-лейтенанта авиации.

В 1987 г. Береговой вышел в отставку.

Дважды Герой Советского Союза Г.Т. Береговой умер 30 июня 1995 г. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

В Енакиеве Герою установлен бронзовый бюст и памятная стела. В поселке Чкаловском на доме, в котором жил Герой, установлена мемориальная доска.

Джон Хершел Гленн (США)

Родился 18 июля 1921 г. в городе Кембридж, штат Огайо. В 1939 г. в Нью-Конкорде окончил среднюю школу второй ступени, которая позже получила его имя.

С сентября 1939 г. учился в колледже Маскингама в Нью-Конкорде. В январе 1942 г. оставил учебу и ушел в армию. Получил степень бакалавра наук уже в июне 1962 г., на основе прослушанного курса в университете Мэриленда.

В марте 1942 г. поступил на службу в ВМС США и стал курсантом авиационного училища ВМС. В 1943 г. окончил курсы начальной летной подготовки в Айове и был направлен для прохождения службы в Корпус морской пехоты (КМП) США. В течение года он проходил летную подготовку на авиастанции Корпус-Кристи, штат Техас.

В 1944 г. Гленн был направлен в 155-ю истребительную эскадрилью КМП. Принимал участие в боевых операциях на Тихом океане. На истребителе F-4U выполнил 59 боевых вылетов с Маршалловых островов.

В 1945 г. вернулся в США и служил в 9-м авиакрыле КМП. В 1946–1948 гг. проходил службу в 218-й истребительной эскадрилье КМП, которая базировалась на острове Гуам, и участвовал в патрульных полетах над Северным Китаем.

С июня 1948 по декабрь 1950 г. Гленн служил летчиком-инструктором на авиастанции КМП Корпус-Кристи в Техасе, а затем в Боевой школе самолетов-амфибий G-2/G-3 в Квантико, штат Вирджиния.

Участвовал в войне в Корее, сначала в качестве пилота 311-й истребительной эскадрильи КМП на самолете F-9F «Пантер» на базе Похонг-донг в Корее, и выполнил 63 боевых вылета. Затем был временно переведен в BBC и с февраля по сентябрь 1953 г. выполнил 27 боевых вылетов на самолете F-86 «Сейбр». Зачтены сбитыми 3 ис-



требителя МиГ-15 во время боев над рекой Ялуцзян на границе Китая и Северной Кореи.

В 1953 г. поступил в Школу летчиков-испытателей ВМС в Пэтьюксент-Ривер, штат Мэриленд, которую окончил в июле 1954 г. С ноября 1956 г. по апрель 1959 г. служил в Отделе конструирования истребителей Управления аeronautики ВМС США в Вашингтоне, округ Колумбия.

16 июля 1957 г., будучи офицером проекта самолета F8U «Крусадер», Джон Гленн установил трансконтинентальный рекорд скорости, перелетев на этом самолете из Лос-Анджелеса в Нью-Йорк за 3 часа 23 минуты 8,4 секунды со средней скоростью 1164,39 км/ч, улучшив предыдущий рекорд на 21 минуту.

В январе 1965 г. вышел в отставку из КМП США в звании полковника. Общий налет около 9000 часов, 3000 — на реактивных самолетах.

В апреле 1959 г. был зачислен в первый отряд астронавтов НАСА. Прошел полный курс подготовки и специализировался по всем вопросам, связанным с конструкцией, контрольно-измерительным оборудованием и системами управления капсулы «Меркури» и ее тренажера.

Гленн был дублером Алана Шепарда во время суборбитального полета 5 мая 1961 г. на «Меркури-MR-3» («Фридом-7») и Вирджила Грассома во время суборбитального полета 21 июля 1961 г. на «Меркури-MR-3».

Полет состоялся 20 февраля 1962 г. на корабле «Меркури-МА-6». Выполнил три витка вокруг Земли. Стал первым американским астронавтом, совершившим орбитальный космический полет. Продолжительность полета составила 4 часа 55 минут 23 секунды.

В январе 1963 г. Гленн был переведен на программу «Аполлон» и принимал участие в разработке лунного корабля. 16 января 1964 г. ушел из отряда астронавтов НАСА с целью участия в выборах в сенат конгресса

США. В 1997 г. предложил НАСА свою кандидатуру для проведения на орбите медицинских (геронтологических) экспериментов. 16 января 1998 г. НАСА официально объявило о том, что Джон Гленн назначен специалистом по полезной нагрузке в экипаж STS-95.

С 29 октября по 7 ноября 1998 г. Гленн совершил полет в качестве специалиста полета шаттла «Дискавери-STS-95». Так как Джон Гленн в этот момент еще оставался сенатором, то он стал уже вторым сенатором-астронавтом (после Джейка Гарна). Установил мировой рекорд, совершив свой второй полет в возрасте 77 лет. Перерыв между полетами составил более 36 лет. Продолжительность полета составила 8 суток 21 час 44 минуты 55 секунд.

В ноябре 1974 г. Гленн был избран сенатором США от штата Огайо от Демократической партии. Переизбирался еще трижды — в 1980, 1986 и 1992 гг. Оставался сенатором до января 1999 г. Являлся членом Комитета по Вооруженным силам и лидером демократов в сенатском комитете по правительенным делам. В 1984 и 1988 гг. Гленн выдвигался кандидатом от Демократической партии на пост президента США, но оба раза его кандидатура не была поддержана на конвентах демократов в качестве основной кандидатуры.

Его именем назван один из исследовательских центров НАСА в Кливленде, штат Огайо, имя внесено в Зал славы американских астронавтов.

Джеймс Артур Ловелл-младший (США)

Родился 25 марта 1928 г. в городе Кливленд, штат Огайо. В 1946 г. окончил среднюю школу. Отучился два года в Висконсинском университете, а затем перевелся в Военно-морскую академию.



В 1952 г. окончил Военно-морскую академию США и получил степень бакалавра наук.

В 1971 г. прошел обучение в Гарвардской школе бизнеса по военной программе разработки перспективных средств управления.

С марта 1973 г. работал в компании, занимавшейся горными разработками, портовыми

и прибрежными буксирными перевозками и изготовлением торфяных брикетов для промышленного садоводства и сельского хозяйства. В марте 1975 г. стал президентом и главным исполнительным директором этой компании.

С января 1977 по январь 1981 г. занимал пост президента телефонной компании в Хьюстоне, производящей оборудование для бизнес-коммуникаций, затем, по февраль 1991 г., работал в родственной корпорации сначала в должности вице-президента, курирующего группу отделений корпорации, занимающихся бизнес-коммуникациями, а затем исполнительным вице-президентом и членом совета директоров.

18 октября 2000 г. вошел в совет директоров компании «Спейс медиа».

Основал собственную компанию «Ловелл комюникейшн» и является ее президентом. Одна из задач компании — распространение информации о космических программах США.

В ВМС с 1952 г., служил в различных авиационных соединениях. В 1958 г. окончил Школу летчиков-испытателей ВМС в Мэриленде. В течение четырех лет работал летчиком-испытателем в летно-испытательном центре ВМС. Был руководителем программы F4H «Фантом», одним из главных летчиков-испытателей этой машины.

С 1971 г. (после окончания Гарвардской школы бизнеса) служил пилотом-инструктором и инженером по технике безопасности в 101-й истребительной эскадрилье на авиастанции в Вирджинии. Ушел в отставку из ВМС в марте 1973 г. в звании капитана I ранга.

В сентябре 1962 г. был зачислен в отряд астронавтов НАСА во время второго набора.

Первый полет в космос Джеймс Ловелл совершил с 4 по 18 декабря 1965 г. в качестве пилота корабля «Джемини-7». Во время полета было проведено сближение на расстояние 30 см с выведенным позже кораблем «Джемини-6». После 5-часового совместного полета корабли вновь разошлись. Сам полет являлся на тот момент рекордным по продолжительности: 13 суток 18 часов 35 минут 1 секунда.

В январе 1966 г. был назначен дублером командира корабля «Джемини-10», и предполагалось, что он будет командиром корабля «Джемини-13» (тогда еще не было известно, что последним станет полет «Джемини-12»). Однако после гибели в авиакатастрофе в феврале 1966 г. основного экипажа корабля «Джемини-9» Эллиота Си и Чарльза Бассета экипаж Джеймса Ловелла стал дублирующим экипажем «Джемини-9» и, соответственно, основным экипажем «Джемини-12».

Второй полет в космос Ловелл совершил с 11 по 15 ноября 1966 г. в качестве командира корабля «Джемини-12». Это был последний полет корабля этой серии, за время которого он сделал 59 оборотов. Продолжительность полета составила 3 суток 22 часа 34 минуты 31 секунду.

Незамедлительно Ловелл был переведен на программу «Аполлон». В 1967 г. был назначен в дублирующий экипаж корабля «Аполлон-8». В июле 1968 г. заменил в основном экипаже Майкла Коллинза.

С 21 по 27 декабря 1968 г. в качестве пилота командного модуля корабля «Аполлон-8» совершил полет к Луне. 24 декабря корабль перешел на сelenоцентрическую орби-

ту, на которой оставался 20 часов 7 минут, сделав 10 витков. Таким образом, впервые в истории пилотируемый корабль вышел на орбиту Луны. Продолжительность полета составила 6 суток 3 часа 00 минут 42 секунды.

Ловелл был назначен командиром дублирующего экипажа корабля «Аполлон-11», во время полета корабля работал оператором связи с экипажем в Центре управления. Был назначен командиром экипажа «Аполлона-14». Однако после того, как комиссия НАСА отказалась утвердить кандидатуру вновь получившего летный статус А. Шепарда командиром «Аполлона-13» (считая, что ему необходимо дать больше времени для подготовки), в августе 1969 г. Ловелл предложил перевести свой экипаж на корабль «Аполлон-13».

Четвертый полет Д. Ловелл совершил с 11 по 17 апреля 1970 г. в качестве командира корабля «Аполлон-13». Программа полета предполагала посадку на Луну в районе Фра-Мауро, которую должны были выполнить Джеймс Ловелл и Фред Хейсом. Однако из-за взрыва кислородного баллона и выхода из строя энергетической установки корабля на трассе Земля—Луна (на 328 000 км от Земли) командный модуль «Одиссей» потерял управление, и полет с посадкой на Луну стал невозможен. Тогда в сеансе связи и прозвучала ставшая знаменитой фраза: «Хьюстон, у нас проблема». Используя многократное включение двигателя посадочной ступени лунного модуля «Акварис» (в принципе рассчитанного только на однократное включение), экипажу удалось, обогнув Луну по пролетной траектории, возвратиться на Землю. Во время облета Луны удаление экипажа от Земли превысило 400 000 км — рекордное расстояние, на котором удалось побывать человеку. Продолжительность полета составила 5 суток 22 часа 54 минуты 41 секунду.

С мая 1971 г. Ловелл работал заместителем директора космического центра имени Джонсона по научным и прикладным вопросам. Ушел из отряда астронавтов 1 марта 1973 г.

В 1974 г. в Ирландии, на конгрессе ФАИ встретился с И.Н. Кожедубом. О взаимном общении остались самые добрые воспоминания.

В июне 1967 г. Президент США Линдон Джонсон назначил Ловелла консультантом по физической культуре и спорту, в этом качестве он работал до 1978 г.

Имя астронавта Ловелла внесено в Зал славы американских астронавтов.

Нейл Армстронг (США)

Нейл Армстронг родился в городке Вапаконета в Огайо 5 августа 1930 г. Отец, Стефан Армстронг, работал в правительственные учреждениях, и его семье приходилось постоянно путешествовать вместе с ним. За первые пятнадцать лет своей жизни Нейл жил в двадцати различных городах штата Огайо. В 1947 г. Армстронг поступил в университет Индианы и стал изучать самолетостроение. Армстронг получил степень бакалавра наук в области самолетостроения в 1955 г. и, уже после своего знаменитого полета, степень магистра аэронавтики в университете Южной Калифорнии в 1970 г.

Призванный во флот в январе 1949 г., Армстронг в течение 18 месяцев проходил подготовку на борту легких авианосцев «Кабот» и «Райт».

12 августа 1950 г. Нейл получил сообщение о том, что он отобран для службы в качестве морского летчика.

Свой первый полет на реактивной машине он совершил 5 января 1951 г., взлетев на «Пантере-Ф9Ф-2В». Шесть месяцев спустя он впервые совершил посадку на авианосец «Эссекс». В конце месяца «Эссекс» с эскадрильей ВФ-51 на борту направился в сторону Кореи, где предполагалось использовать эти самолеты для штурмовки наземных войск. К тому времени Армстронг совершил около 600 вы-



летов на самолетах различных типов. Свой первый боевой вылет он совершил 29 августа 1951 г. на сопровождение разведывательного самолета.

Всего Армстронг совершил в Корее 78 вылетов, провел в воздухе 121 час, в одной из штурмовок был подбит, но сумел приземлить самолет на брюхо на своей территории. Он был

награжден Воздушной медалью за двадцать боевых вылетов, «Золотой Звездой» за следующие 20 вылетов, а также Корейской медалью за службу.

Армстронг был уволен со службы 23 августа 1952 г. и стал лейтенантом морского резерва США. Став летчиком-испытателем, он испытывал новейшие реактивные самолеты. В 1962 г. был зачислен в отряд гражданских пилотов в рамках проекта NACA (впоследствии преобразованного в NASA). В ноябре 1960 г. совершил свой первый полет на ракетоплане «Норт американ-Х-15».

В марте 1966 г. был командиром космического корабля «Джемини-8», совершив свой первый полет в космос. В ходе этого полета он и астронавт Дэвид Скотт осуществили первую орбитальную стыковку двух космических кораблей.

В июле 1969 г. Армстронг командовал космическим кораблем «Аполлон-11», выполнившим полет к Луне. 21 июля он стал первым человеком, ступившим на поверхность Луны. Произнесенная им при этом фраза: «Маленький шаг для человека и гигантский скачок для всего человечества», — вошла в историю. Армстронг и его напарник Эдвин Олдрин провели на Луне 2,5 часа.

В 1970—1971 гг. астронавт занимал должность в штаб-квартире NASA, в отделе передовых исследований и технологий.

Оставил работу в NASA в 1971 г., после чего до 1979 г. преподавал в университете Цинциннати. С 1985 по 1986 г. был членом Национального комитета по космонавтике. В 1986 г. был вице-председателем следственной комиссии, изучавшей обстоятельства гибели шаттла «Челленджер». Занимается бизнесом.

В США не менее десятка различных школ и колледжей носят имя Армстронга. В его честь написаны песни, книги, поставлены фильмы. Лунный кратер, находящийся в 50 км от места приземления лунного модуля «Аполлона-11», назван именем Армстронга. Его именем названы также астероид 6469, оно высечено в Зале славы астронавтов.

Юрий Алексеевич Гагарин (СССР)

Юрий Гагарин родился 9 марта 1934 г. в селе Клушино Гжатского района Смоленской области в семье крестьянина.

В 1941 г. поступил в 1-й класс средней школы села Клушино, но из-за немецкой оккупации смог возобновить учебу лишь в 1943 г. В 1949—1951 гг. учился в ремесленном училище № 10 города Люберцы Московской области, получил специальность формовщик-литейщик. В 1951 г. окончил 7-й класс в школе рабочей молодежи № 1 города Люберцы и был направлен Московским областным управлением трудовых резервов на учебу в Саратовский индустриальный техникум. В 1955 г. с отличием его окончил по специальности «литейное производство». С 4 сентября 1954 г. по 1 октября 1955 г. занимался в Саратовском областном аэроклубе на самолете Як-18. Выполнил 196 полетов, 14 марта 1955 г. совершил свой первый прыжок с парашютом с высоты 800 м.

В 1957 г. окончил Первое чкаловское военное авиационное училище летчиков имени К.Е. Ворошилова.



С 1 сентября 1961 г. по 2 марта 1968 г. Гагарин был слушателем инженерного факультета Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е. Жуковского. Окончил академию с отличием по специальности «Пилотируемые воздушные и космические летательные аппараты и двигатели к ним» и получил квалификацию летчик-космонавт-инженер.

С 29 декабря 1957 г. до зачисления в отряд космонавтов служил летчиком 769-го ИАП в Мурманской области.

25 января 1961 г. Гагарин был назначен на должность космонавта и получил квалификацию «космонавт ВВС». С октября 1960 г. по апрель 1961 г. он проходил подготовку к полету на космическом корабле «Восток» в составе группы.

8 апреля 1961 г. решением Госкомиссии Гагарина назначили пилотом космического корабля «Восток-1».

12 апреля 1961 г. Юрий Гагарин в качестве пилота космического корабля «Восток-1» совершил первый в истории космический полет продолжительностью 108 минут.

23 мая 1961 г. Гагарина назначили старшим инструктором-космонавтом, командиром 1-го отряда, а 16 января 1963 г. — командиром отряда космонавтов. С 20 декабря 1963 г. он был заместителем начальника ЦПК по летно-космической подготовке и начальником отдела летно-космической подготовки. 20 марта 1964 г. был назначен начальником 3-го отдела, заместителем начальника ЦПК. С 14 марта 1966 г. до своей гибели вновь был заместителем начальника ЦПК по летно-космической подготовке.

Алексей Архипович Леонов (СССР)

Алексей Леонов родился 30 мая 1934 г. в небольшом селе Листвянка в 600 км к северу от города Кемерово. В 1953 г. окончил среднюю школу и поступил в школу первоначального обучения летчиков в Кременчуге. С 1955 по 1957 г. учился в Чугуевском военном авиационном училище летчиков. После училища с 1957 по 1959 г. летал в строевых частях ВВС.

В 1960 г. Леонов был зачислен в отряд космонавтов.

После трехгодичной подготовки 18–19 марта 1965 г. Леонов совместно с П.И. Беляевым совершил полет на космическом корабле «Восход-2» в качестве второго пилота. Во время полета, длившегося 1 сутки 2 часа 2 минуты и 17 секунд, впервые в мире 18 марта 1965 г. вышел в открытую космическую пространство, удалился от космического корабля на расстояние 5,35 м и провел в открытом космосе 23 минуты 41 секунду, из них 12 минут 9 секунд вне шлюзовой камеры.

В 1965–1967 годах Леонов — старший инструктор, космонавт, заместитель командира отряда космонавтов — летчик-космонавт СССР. С 1967 по 1970 г. командовал лунной группой космонавтов. В 1968 г. окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н.Е. Жуковского.

С 1970 по 1972 г. Леонов — начальник 1-го управления НИИ ЦПК, с 1972 по 1991 г. — заместитель начальника Центра подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина, командир отряда космонавтов.

В начале 1973 г. Академия наук СССР и НАСА объявили состав основных и дублирующих экипажей кораблей «Союз» и «Аполлон». СССР представляли летчики-космонавты А.А. Леонов и В.Н. Кубасов. Со стороны США — астронавты Т. Страффорд, В. Бранд, Д. Слейтон.



С 15 по 21 июля 1975 г. состоялся совместный полет кораблей двух стран. Была выполнена стыковка на орбите советского «Союза-19» и американского «Аполлона». Впервые в истории были опробованы в действии новые средства стыковки в целях обеспечения безопасности полетов человека в космическом пространстве, проведены астрофизические, медико-биологические, технологические и геофизические эксперименты. Продолжительность полета составила 5 суток 22 часа 30 минут 51 секунду.

За годы научно-практической работы и во время космических полетов Леоновым выполнен целый ряд исследований и экспериментов. Он неоднократно принимал участие в научных конференциях и международных конгрессах, сделал около 30 докладов.

Леонов избран действительным членом Международной академии астронавтики, академиком Российской академии астронавтики, сопредседателем Международной ассоциации участников космических полетов, имеет учennуую степень кандидата технических наук.

Дважды Герой Советского Союза А.А. Леонов в отставку вышел в звании генерал-майора авиации.

Бронзовый бюст Героя установлен на Аллее космонавтов в Москве и в Кемерове. Именем А.А. Леонова назван один из кратеров на Луне и планета в созвездии Весов.

Валентина Владимировна Терешкова (СССР)

Валентина Терешкова родилась 6 марта 1937 г. в деревне Масленниково Тутаевского района Ярославской области. Детство и юность провела в Ярославле.

В 1955 г. окончила 9-й класс школы рабочей молодежи. Работала на ярославском шинном заводе, ярославском комбинате технических тканей «Красный Перекоп». С 1959 г. занималась парашютным спортом в Ярославском аэроклубе, выполнила 90 прыжков.

В 1960 г. окончила Ярославский заочный техникум легкой промышленности по специальности техник-технолог по хлопкопрядению. Стажировалась в ремонтно-механическом цехе фабрики № 2. Была освобожденным секретарем комитета ВЛКСМ комбината «Красный Перекоп». В Советской армии с марта 1962 г.

12 марта 1962 г. Терешкова зачислена в отряд космонавтов, где ее назначили старшей группы.

16–19 июня 1963 г. Терешкова совершила космический полет в качестве командира космического корабля (КК) «Восток-6» продолжительностью 2 суток 22 часа 50 минут. Это был первый в мире полет женщины-космонавта.

Запуск КК «Восток-6» был осуществлен в период нахождения на орбите КК «Восток-5», пилотируемого космонавтом В.Ф. Быковским.

За успешное осуществление полета и проявленные при этом мужество и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июня 1963 г. летчику-космонавту СССР Терешковой Валентине Владимировне присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

После космического полета В.В. Терешкова продолжала проходить подготовку в отряде космонавтов, но большую часть ее времени стала занимать общественная работа.



В 1969 г. первый космонавт-женщина закончила инженерный факультет Военно-воздушной инженерной академии (ВВИА) имени Н.Е. Жуковского. Получила квалификацию «летчик-космонавт-инженер».

В 1966—1989 гг. В.В. Терешкова — депутат Верховного Совета СССР; в 1968—1987 годах — председатель Комитета советских женщин; с 1969 г. — вице-президент Международной демократической федерации женщин; в 1971—1989 гг. — член ЦК КПСС.

Указом Президента Российской Федерации В.В. Терешковой присвоено звание генерал-майора авиации. Отчислена из отряда космонавтов в связи с достижением предельного возраста.

Валентина Терешкова — почетный гражданин десятков городов всего мира. Ее именем названы кратер на Луне и малая планета № 167. Бронзовый бюст Героини установлен в городе-герое Москве на Аллее героев космоса.

Светлана Евгеньевна Савицкая (СССР)

Светлана Савицкая родилась 8 августа 1948 г. в Москве в семье генерал-лейтенанта, впоследствии маршала авиации дважды Героя Советского Союза Евгения Яковлевича Савицкого. Окончила МАИ и Центральную летно-техническую школу ДОСААФ СССР. До зачисления в отряд космонавтов работала летчиком-инструктором. Освоила несколько типов реактивных самолетов: МиГ-15, МиГ-17, Е-33, Е-66Б, установив на них 18 мировых авиационных рекордов.

В 1970 г. была абсолютной чемпионкой мира по высшему пилотажу на поршневых самолетах, и в том же году стала заслуженным мастером спорта СССР. Установила 3 мировых рекорда в групповых прыжках с парашютом из

стратосферы. В 1978—1981 гг. Светлана Евгеньевна занимала должность летчика-испытателя Московского машиностроительного завода «Скорость» ОКБ А.С. Яковлева. Освоила 20 типов самолетов, налетав более 2000 часов.

В 1980 г. была принята в отряд космонавтов и включена в группу женщин-космонавтов № 2, где прошла полный курс подготовки к полетам в космос на кораблях типа «Союз-Т» и орбитальной станции «Салют».

Первый космический полет продолжительностью 7 суток 21 час 52 минуты и 24 секунды Савицкая совершила 19—27 августа 1982 г. в качестве космонавта-исследователя на КК «Союз Т-7» и орбитальной станции «Салют-7» совместно с командиром экипажа Л.И. Поповым и бортинженером А.А. Серебровым. В ходе полета на орбитальном комплексе «Салют-7» — «Союз Т-5» — «Союз Т-7» экипаж в составе А.Н. Березового, В.В. Лебедева, Л.И. Попова, А.А. Сереброва и С.Е. Савицкой провел технические, гео- и астрофизические исследования, выполнил ряд медико-биологических экспериментов.

Второй космический полет продолжительностью 11 суток 19 часов 14 минут и 36 секунд Герой Советского Союза Савицкая совершила 17—29 июля 1984 г. в качестве бортинженера КК «Союз Т-12» и орбитальной станции «Салют-7» совместно с командиром экипажа В.А. Джанибековым и космонавтом-исследователем И.П. Волком. В ходе полета на орбитальном комплексе «Салют-7» — «Союз Т-11» — «Союз Т-12» космический экипаж в составе Л.Д. Кизима, В.А. Соловьева, О.Ю. Атькова, В.А. Джанибекова, И.П. Волка и С.Е. Савицкой провел ряд совместных экспериментов и исследований. Общая



продолжительность двух полетов составила 19 суток 17 часов и 7 минут. 25 июля 1984 г. впервые в истории женщина-космонавт Савицкая осуществила выход в открытый космос, пробыв вне космического корабля 3 часа 35 минут. Вместе с В.А. Джанибековым ею были проведены в условиях открытого космоса уникальные эксперименты.

Завершив полеты в космос, до 1989 г. Савицкая работала на посту заместителя начальника главного конструкторского отдела НПО «Энергия», первого заместителя председателя Советского фонда мира. В 1992—1995 гг. доцент МАИ.

Дважды Герой Советского Союза, кандидат технических наук С.Е. Савицкая с 1989 г. активно занимается политической деятельностью, член КПРФ.

Именем Савицкой названы два астероида — № 4118 (Света) и № 4303 (Савицкая).

КОМАНДУЮЩИЕ

Генри Арнольд (США)

Родился 25 июня 1886 г. в Глэдвиле, в Пенсильвании, в семье врача. Окончил школу в 1903 г. В этом же году зачислен в армию США. Окончил Военную академию США в Вест-Пойнте в 1907 г. Служил в 29-м пехотном полку на Филиппинах, с 1911 г. — в штате Нью-Йорк. Затем вернулся в США и перевелся в войска связи.

Арнольд стал одним из первых летчиков в армии США, для чего в 1911 г. прошел обучение летному делу у братьев Райт. В сентябре 1911 г. он совершил первый полет. В 1912 г. установил мировой рекорд высоты полета (2083,4 м), совершил несколько успешных перелетов. Участвовал в создании летной школы корпуса связи в Мэриленде.

С 1912 г. Арнольд — помощник начальника службы связи в Вашингтоне. Потом вновь служил на Филиппинах. С 1916 г. в звании капитана служил в авиационной секции корпуса связи армии США. Во время



Первой мировой войны руководил информационным отделением штаба авиационной секции Корпуса связи США, занимался подготовкой летчиков. Сам в боевых действиях не участвовал.

В 1924 г. Арнольд окончил армейский индустриальный колледж, а затем командно-штабную школу. С 1925 г. служил в штабе авиации в Вашингтоне, в 1927 г. его перевели в кавалерию.

Арнольду удалось добиться возвращения в Воздушный корпус армии США, но на должность начальника склада. С 1930 г. он служил в материально-техническом управлении штаба авиации, а в 1931 г. его назначили командующим авиационной областью в Калифорнии.

В 1935 г. Арнольд был назначен командиром авиационного крыла и произведен в бригадные генералы. Через год — он уже заместитель командующего Воздушным корпусом армии США, а после гибели в авиакатастрофе командующего корпусом назначается на его место, тогда же производится в генерал-майоры.

Арнольд участвовал в создании компании «Пан-Америкэн», инициировал перевод ряда автомобильных заводов на производство самолетов, добился финансирования производства «Летающих крепостей» B-17, организовывал работу реактивной авиации.

Арнольд возглавлял ВВС США в течение всей Второй мировой войны. Под его руководством производство самолетов в США увеличилось с 4000 единиц в 1941 г. до 262 000 единиц в 1944 г., численность личного состава — с 25 000 человек в 1941 г. до 2 000 000 человек в 1944 г.

Арнольд планировал все боевые операции ВВС США в ходе Второй мировой войны. Воинское звание генерал армии ему было присвоено конгрессом США 21 декабря 1944 г.

В 1946 г. после инфаркта генерал уволился в запас. В 1947 г. было принято решение, которого Арнольд добивался многие годы, — ВВС США были выделены из

состава армии США в отдельный род войск. В мае 1949 г. он был произведен в генералы ВВС и до сего дня является единственным военнослужащим, получившим это воинское звание.

Умер Арнольд 15 января 1950 г. Похоронен на Арлингтонском кладбище.

Кейт Парк (Новая Зеландия — Великобритания)

Кейт Парк родился в городке Тэмза в Новой Зеландии 15 июня 1892 г. Окончив колледж и высшую школу, он начал службу кадетом, затем стал солдатом новозеландской полевой артиллерии. В 1911 г. он пошел на морскую службу.

С началом Первой мировой войны Парк вернулся в свой артиллерийский батальон и участвовал в боях в Европе. Стал командиром артиллерийского батальона.

В конце 1915 г. Парк принял решение перевестись из Новозеландской в Британскую конную полевую артиллерию. В октябре 1916 г. он был ранен и попал в госпиталь, где получил заключение — «не годен для службы как кавалерист». В 1916 г. Парка приняли в Королевский летучий корпус.

Пройдя летную подготовку в Англии, в июне 1917 г. Парк был направлен во Францию, в состав 48-й эскадрильи, которую позже возглавил. Летая на двухместном «Бристоле», он записал на свой счет 20 самолетов противника. Командование удостоило его Военным крестом. В воздушных боях Парка дважды сбивали.

После войны Парк был направлен в колледж кадров Королевских воздушных сил. В январе 1930 г., уже в звании подполковника, он командовал авиакрылом. В июле 1938 г. он стал помощником генерал-полковника авиации Хью Даудинга.



В 1940 г. Парк возглавил 11-ю авиагруппу Королевских воздушных сил, отвечавшую за оборону Юго-Восточной Англии и Лондона. В многом благодаря его энергии летчики смогли оказать должное сопротивление люфтваффе в битве за Британию.

Парк неоднократно лично вылетал на «Харрикейне» в зону боевых действий, в боях вел

прицельный огонь, однако о победах не заявлял, чем заслужил искреннее уважение летного состава. Из-за интриг в январе 1942 г. Парка перевели командиром авиационного соединения в Египет, позднее — на Мальту, где он командовал частями, прикрывавшими с воздуха высадки союзников в Северной Африке и на Сицилии.

В 1942 г. Парка посвятили в рыцарское звание. В феврале 1944 г. он был назначен командующим Королевскими ВВС в Юго-Восточной Азии.

В декабре 1946 г. Парк уволился из Королевских ВВС и вернулся в Новую Зеландию, в Окленд.

Умер Кейт Парк 6 февраля 1975 г.

В память Парка названа одна из дорог и локомотив в Англии. В честь 70-летия битвы за Британию на площади Ватерлоо в Лондоне установили статую героя.

Герман Геринг (Германия)

Геринг родился 12 января 1893 г. в Розенхайме, в Баварии. Его отец — личный друг Бисмарка — в 1885 г. получил пост генерал-губернатора немецкой Юго-Западной Африки.

Геринг учился в кадетской школе, откуда он был переведен в Берлинскую военную школу. С 1912 г. служил в пехоте. В начале Первой мировой войны участвовал в боях в качестве пехотного лейтенанта.

В октябре 1914 г. Геринг добился перевода в военную авиацию. Летал сначала наблюдателем, потом — пилотом разведывательной авиации. Осенью 1915 г. он стал летчиком-истребителем.

Геринг был признан одним из лучших летчиков-истребителей Германии, в мае 1917 г. он получил должность командира 27-й эскадрильи. К началу 1918 г. он одержал 21 победу в воздушных боях, и уже в мае он был награжден орденом «За заслуги».

Геринга перевели в эскадрилью № 1, известную под названием «Эскадрилья Рихтхофена», названную так в честь ее первого командира Манфреда фон Рихтхофена. Вскоре он ее возглавил. Всего за время боев эскадрилья одержала 644 победы.

После войны Геринг поступил на первый курс Мюнхенского университета. Мирная жизнь аса не складывалась. На одной из манифестаций в центре Мюнхена Геринг впервые увидел Гитлера. Через неделю Геринг посетил одно из собраний нацистской партии, где Гитлер выступил с речью. Лейтмотивом его выступления была борьба против «версальского диктата». Поскольку Версальский договор 1919 г. сделал из блестящего офицера Геринга полунищего альфонса, живущего за счет жены, мысли оратора нашли у него живой отклик. В начале января 1923 г. Герман Геринг принял на себя командование нацистскими ударными силами.



В результате сентябрьских выборов 1930 г. Геринг прошел в рейхстаг во главе группы нацистских депутатов.

1 марта 1935 г. Геринг был назначен главнокомандующим военно-воздушными силами Германии и энергично взялся за организацию производства новейших военных самолетов и подготовку пилотов. К тому времени он стал второй фигурой в Третьем рейхе.

30 августа 1939 г. Гитлер назначил Геринга председателем имперского совета по обороне, а на следующий день провозгласил его своим преемником в случае смерти.

Во время блицкрига Геринг, находясь на передовых наблюдательных пунктах, лично руководил действиями авиации в Польше, Франции и позднее в Советском Союзе, за что ему было присвоено звание рейхсмаршала.

Однако поражение в воздушной войне, участившиеся бомбардировки Германии вызвали резкое недовольство Гитлера. Когда налеты авиации союзников участились, Геринг окончательно утратил доверие Гитлера.

Рейхсмаршал был арестован военнослужащими 7-й армии США 9 мая 1945 г. В 1946 г. он предстал перед Международным военным трибуналом в Нюрнберге. Был признан виновным за военные преступления и приговорен к высшей мере наказания.

15 октября 1946 г. за два часа до повешения Геринг принял яд, несмотря на всю бдительность охраны. По распоряжению суда его останки были кремированы в одной из оставшихся печей Дахау и тайно развеяны.

Джеймс Дулиттл (США)

Дулиттл родился 14 декабря 1896 г. в Аламеде, в Калифорнии, в семье бедного плотника. Когда мальчик заканчивал школу в 1910 г., он впервые увидел аэроплан,

прилетевший на Международную воздушную встречу в Лос-Анджелес.

В 1917 г. Дулиттл поступил в резервный авиационный корпус для подготовки пилотов. Вскоре был произведен в лейтенанты. В 1922 г. он совершил свой первый перелет на «Де Хэвилленд» DH-4 из Пабло-Бич во Флориде в Сан-Диего в Калифорнии с одной дозаправкой менее чем за 24 часа. Он преодолел расстояние в 4460 км за 21 час 20 минут.

Дулиттл участвовал в популярных воздушных соревнованиях, выигрывая призы.

Одновременно работал в лаборатории Гуггенхайма, разрабатывая приборы для полета в плохих погодных условиях. 24 сентября 1929 г. он впервые выполнил взлет, полет и посадку только по приборам.

Дулиттл вышел в отставку в 1930 г. в звании майора. Вернулся в BBC он в 1940 г. в звании подполковника. После разгрома Перл-Харбора у Джеймса родился дерзкий и смелый план мести. Он планировал поднять B-25 с авианосца и атаковать японские города, после чего приземлиться на аэродромы Китая. 2 апреля 1942 г. его группа под прикрытием конвоя перелетела из Сан-Франциско на борт американского авианосца «Хорнет».

Десять самолетов атаковали Токио, два — Иокогаму, один совершил налет на Йокосуку, и три нанесли удар по Кобе. Не все прошло гладко. Операцию по ряду обстоятельств проводили ночью, радио на китайских аэродромах было выключено. Без системы радионаведения многие экипажи потеряли ориентировку, и, израсходовав топливо, пилоты были вынуждены садиться на



воду или прыгать с парашютом. Дулиттл стал генералом. Президент США наградил его Почетной медалью конгресса.

После войны Дулиттл ушел в запас и стал вице-президентом «Шелл-Ойл», где проработал с 1946 до 1958 г. С 1957 по 1958 г. он занимал пост председателя Совета по аэронавтике США. С 1955 до 1965 г. был членом Службы внешней разведки в Президентском совете.

Джеймс Дулиттл умер 27 сентября 1993 г.

Айра Икер (США)

Айра Икер родился в Филд-Крике, штат Техас, 13 апреля 1896 г. С отличием окончил Юго-Восточный колледж в Оклахоме, после чего поступил на службу в армию.

После летной подготовки Икер был переведен в ВВС США. В январе 1929 г. он и 2-й пилот К. Спац на самолете «Фоккер-С-2А» установили рекорд по продолжительности полета, проведя в самолете 150 часов и много-кратно дозаправляясь в воздухе.

Летом 1935 г. майора Икера прикомандировали к ВМФ. Он летал с авианосца «Лексингтон», а через год был переведен в тактическую школу авиации в Алабаме. 7 июня 1936 г. Икер установил новый рекорд, перелетев на истребителе «Боинг-Р-12» из Нью-Йорка в Лос-Анджелес исключительно по приборам.

Когда японцы атаковали Перл-Харбор, Икер в Великобритании изучал тактику действий английских истребителей. По заданию из Вашингтона он начал формирование 8-й воздушной армии США в Англии. Ему было присвоено звание бригадного генерала. В январе 1942 г. Икера назначили заместителем командующего 8-й воздушной армией.

17 августа 1942 г. на бомбардировщике B-17 Икер лично направился в первый дневной рейд американской авиации в Западной Европе. В сентябре 1943 г. он получил звание генерал-лейтенанта. Однако потери американских бомбардировщиков в массированных налетах на Германию росли. В декабре 1943 г. Икера на посту командующего 8-й воздушной армией сменил Д. Дулиттл.

В феврале 1944 г. Икера назначили командующим 12-й и 17-й воздушными армиями США и английскими экспедиционными силами на Средиземноморье. Он участвовал в работе конференции в Касабланке, где настаивал на продолжении применения тактики дневного точечного бомбометания, что должно было дополнить ковровыеочные бомбардировки британской авиации. Предлагалось бомбить Германию 24 часа в сутки. В историю это вошло как «план Икера».

В августе 1944 г. Икер руководил действиями BBC во время операции «Драгун» — высадки союзников в Южной Франции.

30 апреля 1945 г. Икер вернулся в США. Был назначен на пост заместителя командующего и начальника штаба армейской авиации BBC США. В августе 1947 г. он ушел в отставку.

Впоследствии Икер занимал руководящие посты в частной авиационной и авиастроительной промышленности: был вице-президентом «Хьюз Туль корпорейшн», принадлежавшей Говарду Хьюзу, затем главой «Дуглас Эйркрафт».

Умер после тяжелой болезни 6 августа 1987 г., похоронен на Арлингтонском кладбище.



Евгений Яковлевич Савицкий (СССР)

Евгений Савицкий родился 24 декабря 1910 г. в Новороссийске, в семье стрелочника. После смерти отца в 12 лет он стал беспризорником. Потом были детский дом, школа, комсомол, профессия дизелиста, шоferа. В конце 1929 г. в составе группы содействия ГПУ в бою с местной бандой Савицкий принял боевое крещение. Его направили в Сталинградскую военную авиационную школу, которую он закончил в первом выпуске в 1932 г. 2 года он служил в училище летчиком-инструктором, а строевую службу начал в Киеве командиром отряда. Вскоре его назначили командиром 61-го отдельного отряда особого назначения и перевели на Дальний Восток.

На фронт Савицкий попал в ноябре 1941 г. на стажировку. В первом же боевом вылете сбил Ме-109, но и сам попал под удар — спасла бронеспинка. Под Новый год его вызвал командующий Западным фронтом Г.К. Жуков и приказал уничтожить здание, где располагался штаб немецкого корпуса. Несмотря на сложные погодные условия, майор четко провел результативную штурмовку.

Летом 1942 г. полковник Савицкий был назначен командиром 205-й ИАД. С новым назначением он потерял в должности, но попал в действующую армию. С момента возвращения на фронт Савицкий воевал исключительно на Яках, в совершенстве освоив все типы истребителей этой марки.

В боях под Харьковом и Сталинградом он проявил себя зрелым и грамотным командиром.

В начале 1943 г. Савицкий был назначен командиром 3-го ИАК и приступил к формированию этого соединения. В начале апреля его вызвал В.И. Сталин, который обрисовал задачи корпуса в грядущем сражении, и уже 20 апреля в составе 4-й ВА летчики корпуса провели свои первые бои, сбив за день 47 самолетов противника. Один неприя-

тельский бомбардировщик уничтожил сам командир корпуса. А через неделю его Як-1 был сбит очередью стрелка Ю-87. Савицкий приводнился с парашютом. Ему повезло: он был подобран советским катером в море, неподалеку от своего родного Новороссийска.

В составе Южного, позднее 4-го Украинского фронта 3-й ИАК под командованием уже генерал-майора Савицкого участвовал в боях на реке Молочной, под Никополем, в Крыму. За 107 боевых вылетов и 15 самолетов противника, сбитых к марта 1944 г., ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Вечером 11 мая 1944 г. в воздушном бою над мысом Херсонес самолет Савицкого, атаковавший Ме-109, был подбит прямым попаданием зенитного снаряда. Он сумел дотянуть до своей территории и посадил машину на фюзеляж. В результате — компрессионный перелом трех позвонков. Вечером того же дня он узнал о присвоении ему воинского звания генерал-лейтенанта.

Из Крыма корпус Савицкого был переведен в Белоруссию, где принял участие в поддержке с воздуха частей, занятых в операции «Багратион». Позднее его летчики обеспечивали прикрытие и поддержку 5-й армии и 3-го гвардейского механизированного корпуса, осуществлявших наступление на Вильнюс.

В ходе Висло-Одерской операции его корпусу, только что полностью перевооруженному на Як-3, было поручено прикрытие переправ через Вислу. В условиях быстрого наступления советских войск вопросы базирования возникали весьма остро. В паре со своим ведомым С. Саймоловым он неоднократно лично разведывал новые



аэродромы и площадки, опробовал их пригодность. В Восточной Пруссии во время весенней распутицы несколько полков корпуса взлетали и садились на участок шоссе, длина и ширина которого были вдвое меньше нормативных требований. Первым с импровизированного аэродрома взлетел Савицкий.

В небе Германии он совершил свой последний, 216-й боевой вылет, одержав 3 победы, доведя счет до 22 самолетов противника сбитых лично, и 2 самолета он уничтожил в группе.

Вскоре после войны Савицкий был назначен начальником Управления боевой подготовки истребительной авиации BBC.

В годы корейской войны Савицкий пристально наблюдал за боевой работой советских истребителей.

Савицкому довелось освоить десятки типов истребителей — от И-2 до МиГ-21 и Су-11, налетать 12 943 часа, совершить 5586 посадок. Свой последний полет он совершил 1 июня 1974 г. в возрасте 63 лет. Вероятно, Е.Я. Савицкий является абсолютным официальным рекордсменом мира по налету среди летчиков-истребителей. В числе первых в 1965 г. ему было присвоено почетное звание заслуженного военного летчика СССР.

Дочь Савицкого Светлана стала летчиком-космонавтом, совершила два полета в космос и также дважды удостоена звания Героя Советского Союза.

Умер Евгений Савицкий в 1990 г. в Москве.

Павел Васильевич Рычагов (СССР)

Павел Рычагов родился 2 января 1911 г. в деревне Нижние Лихоборы (ныне территория Северного округа Москвы) в семье крестьянина. Окончил неполную среднюю школу. В РККА с 1928 г. В 1930 г. окончил

Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС, в 1931 г. — Борисоглебскую военную школу летчиков. Служил в строевых частях ВВС. За личные успехи по освоению новой авиатехники старший лейтенант Рычагов был награжден орденом Ленина.

С октября 1936 г. по февраль 1937 г. участвовал в боевых действиях в Испании. В многочисленных боях эскадрилья И-15 под его командованием сбила около 40 самолетов франкистских мятежников. Лично Рычагов сбил 6 самолетов.

Звание Героя Советского Союза Рычагову Павлу Васильевичу присвоено 31 декабря 1936 г. за мужество и героизм, проявленные при выполнении воинского долга.

В 1937 г. поступил на учебу в Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского.

В ноябре 1937 г. Рычагова направили в Китай, чтобы возглавить боевую деятельность советских летчиков-истребителей в боях с японскими захватчиками. Там пригодился его испанский боевой опыт. В Китае Рычагов формировал авиационные группы в должности советника по истребительной авиации. Под его руководством был осуществлен ряд авианалетов по аэродромам в Ханьчжоу и Тайване. Разгром базы ВВС на Тайване 23 февраля 1938 г., где было уничтожено около 50 самолетов и трехлетний запас топлива, вызвал шоковое состояние у японцев. В течение целого месяца самолеты оттуда не взлетали.

В марте 1938 г. Рычагов стал командующим ВВС Московского военного округа. С мая 1938 г. — командующим ВВС и членом Военного совета Приморской группы войск Дальневосточного фронта и отдельной краснозна-



менной Дальневосточной армии. В боях у озера Хасан в 1938 г. он руководил боевыми действиями авиационной группировки.

В советско-финляндской войне был командующим ВВС 9-й армии.

С июня 1940 г. Рычагов назначен заместителем начальника, с августа — начальник Главного управления ВВС РККА. В 1940 г. в возрасте 29 лет ему было присвоено звание генерал-лейтенанта авиации. С марта 1941 г. он уже заместитель наркома обороны СССР.

На одном из заседаний ЦК Рычагов выступил с резкой критикой новых самолетов, обвинив в плохой организации работ советских авиаконструкторов и лично И.В. Сталина. После чего его сняли с поста заместителя наркома обороны. В ночь на 24 июня 1941 г. Рычагова арестовали.

28 октября 1941 г. Рычагова расстреляли в поселке Барбыш под Самарой.

Посмертно реабилитирован.

Именем П.В. Рычагова названа улица в Северном округе Москвы, где стоял дом, в котором жил Герой.

Адольф Галланд (Германия)

Адольф Галланд родился в семье управляющего в городе Вестерхольте 19 марта 1912 г. С ранних лет Адольф стал охотником, добыв свой первый трофей — зайца в возрасте 6 лет. Кроме охоты, энергичный подросток активно интересовался различной техникой. Этот интерес привел его в 1927 г. в планерную школу Гельзенкирхена.

В 1932 г., окончив гимназию, Адольф Галланд поступил в школу воздушных сообщений в Брауншвейге. После окончания школы он получил приглашение на краткосроч-

ные секретные курсы военных летчиков. После окончания курсов Галланд был направлен в Италию на стажировку. С осени 1934 г. Галланд летал вторым пилотом на пассажирском «Юнкерсе Г-24». В феврале 1934 г. Галланд был призван в армию, в октябре ему присвоили звание лейтенанта и направили на инструкторскую службу в Шлейхсайм. Когда 1 марта 1935 г. было объявлено о создании люфтваффе, Галланд был переведен во 2-ю группу 1-й истребительной эскадрильи (ИЭ). Обладая отменным вестибулярным аппаратом и безуказненной вазомоторикой, он быстро стал отличным пилотажником. В те годы он потерпел несколько аварий, едва не стоивших ему жизни. Только исключительная настойчивость, а порой и хитрость позволили Галланду остаться в авиации.

В 1937 г. он добился направления в Испанию, где совершил 187 боевых вылетов на штурмовку на биплане Хе-51Б. Воздушных побед не имел. За бои в Испании был награжден Немецким Испанским крестом в золоте с мечами и бриллиантами.

В ноябре 1938 г., по возвращении из Испании, Галланд стал комэском 433-й ИЭ, перевооружаемой на Ме-109, но перед началом боевых действий в Польше был направлен в другую группу, вооруженную бипланами Хе-123. В Польше Галланд совершил 87 боевых вылетов, получил звание капитана.

12 мая 1940 г. капитан Галланд одержал свои первые победы, на Ме-109 сбив сразу три английских «Харрикейна». К 6 июня 1940 г., когда он был назначен командиром 3-й группы 26-й ИЭ, на счету Галланда были 12 побед.



22 мая он сбил свой первый «Спитфайр». 17 августа 1940 г. на совещании в имении Геринга Каринхалле майор Галланд был назначен командиром 26-й эскадры. 7 сентября 1940 г. он участвовал в массированном налете люфтваффе на Лондон, в составе 648 истребителей, прикрывавших 625 бомбардировщиков. Для Ме-109 это был вылет практически на предельную дальность, более чем у двух десятков «Мессершмиттов» на обратном пути, над Кале, кончилось топливо, и они упали в воду. Проблемы с топливом возникли и у Галланда, но его машину спасло мастерство планериста, дотянувшего до французского берега.

25 сентября 1940 г. Галланд был вызван в Берлин, где Гитлер вручил ему третью в истории дубовые листья к Рыцарскому кресту.

Вечером 30 октября, заявив об уничтожении двух «Спитфайров», Галланд записал на свой счет 50-ю победу. 17 ноября, сбив над Кале три «Харрикейна», Галланд с 56-ю победами вышел на первое место среди асов люфтваффе. Галланду присвоили звание подполковника.

После 19 мая 1941 г., когда Гесс перелетел в Англию, налеты на остров практически прекратились.

21 июня 1941 г., за день до нападения на Советский Союз, «Мессершмитт» Галланда, засмотревшегося на подожженный им «Спитфайр», был сбит в лобовой атаке другим «Спитфайром». Галланда ранили в бок и руку. С трудом он отцепил парашют от стойки антенны и относительно благополучно приземлился. В тот же день ранее Галланда уже подбили англичане и он сел на «брюх» в районе Кале.

Когда вечером того же дня Галланда доставили в госпиталь, пришла телеграмма от Гитлера, где говорилось, что подполковник Галланд первым в вермахте награжден мечами к Рыцарскому кресту, и приказ, содержащий запрещение на участие Галланда в боевых вылетах. Галланд делал все возможное, чтобы обойти этот приказ. 7 августа 1941 г. подполковник Галланд одержал свою 75-ю победу.

18 ноября он заявил о своей очередной, уже 96-й победе. 28 ноября 1941 г. Геринг назначил Галланда на пост инспектора истребительной авиации люфтваффе, ему присвоили звание полковника.

28 января 1942 г. Гитлер вручил Галланду бриллианты к его Рыцарскому кресту с мечами. Он стал вторым кавалером этой высшей награды нацистской Германии. 19 декабря 1942 г. ему присвоили звание генерал-майора.

22 мая 1943 г. Галланд впервые совершил полет на Ме-262 и был поражен открывающимися возможностями турбореактивной машины. Он настаивал на скорейшем боевом применении этого самолета, заверяя, что одна эскадрилья Ме-262 по силам равна 10 обычным.

С включением в воздушную войну авиации США и поражением в Курской битве положение Германии стало отчаянным. 15 июня 1943 г. Галланд, несмотря на активные возражения, был назначен командующим истребительной авиацией группы «Сицилия». Энергией и талантом Галланда пытались спасти ситуацию в Южной Италии. Но 16 июля около сотни американских бомбардировщиков атаковали аэродром Вибо-Валентия и уничтожили истребительную авиацию люфтваффе. Галланд, сдав командование, вернулся в Берлин.

Судьба Германии была предрешена, и ее уже не могли спасти ни самоотверженность лучших немецких летчиков, ни талант выдающихся конструкторов.

Под командованием Галланда была проведена одна из самых блестящих операций по воздушному прикрытию кораблей, получившая кодовое название «Удар грома». ИЭ прикрывала с воздуха выход из окружения немецких линкоров «Шарнхорст» и «Гнейзенау» и тяжелого крейсера «Принц Ойген». Успешно проведя операцию, авиация и флот уничтожили 30 английских самолетов, потеряв 7 своих машин.

Осенью 1943 — весной 1944 г. Галланд тайком выполнил более 10 боевых вылетов на ФВ-190А-6, записав

на свой счет 2 американских бомбардировщика. 1 декабря 1944 г. Галланду было присвоено звание генерал-лейтенанта.

После провала операции «Боденплатте», когда были потеряны около 300 немецких истребителей, ценой 144 английских и 84 американских самолетов, Геринг 12 января 1945 г. снял Галланда с поста инспектора истребительной авиации. Это вызвало так называемый «мятеж истребителей». В итоге несколько немецких асов были понижены в должности, а Галланд попал под домашний арест. Но скоро адъютант Гитлера фон Белов сообщил ему: «Фюрер все еще любит вас, генерал Галланд».

В условиях распадающейся обороны генерал-лейтенанту Галланду было поручено сформировать новую истребительную группу из лучших асов Германии и на Ме-262 дать бой вражеским бомбардировщикам. Группа получила номер 44 (половина от числа 88, обозначавшего номер группы, успешно сражавшейся в Испании) и в начале апреля 1945 г. вступила в бой. В составе 44-й ИА Галланд одержал 6 побед, был подбит и ранен 25 апреля 1945 г..

Всего генерал-лейтенант Галланд совершил 425 боевых вылетов, записал на свой счет 104 победы.

1 мая 1945 г. Галланд, вместе со своими летчиками, сдался в плен американцам. В 1946–1947 гг. генерал был привлечен американцами для работы в американских ВВС в Европе. Весной 1947 г. его освободили из плена. Позднее, в 1960-х гг., Галланд читал лекции в США, посвященные действиям немецкой авиации.

До 75-летнего возраста Галланд активно летал. Его авторитет среди немецких летчиков всех времен был исключителен: он был почетным руководителем нескольких авиационных обществ, президентом Ассоциации немецких летчиков-истребителей, членом десятков аэроклубов.

Умер Адольф Галланд в Обервинтере, в Германии, 9 февраля 1996 г.

Вернер Мельдерс (Германия)

Родился 18 марта 1913 г. в Гельсенкирхене в Вестфалии. Отец Вернера погиб на Первой мировой войне. 1 апреля 1931 г. семнадцатилетний Мельдерс был принят в рейхсвер и направлен на службу в 15-й пехотный полк. В 1932 г. окончил Дрезденское военное училище, затем саперную школу в Мюнхене. 1 марта 1934 г. только что получивший звание лейтенанта Мельдерс был принят в школу воздушных сообщений в Котбусе, а 1 января 1935 г. продолжил обучение в военной авиашколе «Шлейсхайм». 1 апреля 1936 г. Мельдерсу присвоили звание обер-лейтенанта и назначили командиром учебной эскадрильи. В течение трех лет он был пилотом-инструктором в Висбадене.

В 1938 г. обер-лейтенант Мельдерс направился в Испанию в составе легиона «Кондор» за два месяца до его расформирования. С 24 мая по 5 декабря 1938 г. Мельдерс был командиром эскадрильи, совершил около 100 боевых вылетов на Ме-109 Б и Ме-109 Д-1, сбил 14 самолетов противника, чем завоевал славу результативнейшего летчика-истребителя Германии нового поколения. В Испании Мельдерс разработал тактику действия пары истребителей или двух пар вместо звена из трех машин. Его тактика была принята в люфтваффе, а в ходе Второй мировой войны распространилась и в других странах.

За победы в Испании Мельдерс был награжден Немецким Испанским крестом в золоте с мечами и бриллиантами, двумя испанскими орденами.

В 1939 г. Мельдерс назначен командиром 53-й авиагруппы истребительной авиации. С июня 1940 г. по июль 1941 г. в составе 51-й авиагруппы участвовал в боях во Франции и битве за Англию. 5 июня 1940 г. его Ме-109 был сбит французским истребителем над линией фронта в районе Шантийи. Мельдерс чудом спасся, выпрыгнув

с парашютом из горящего самолета. 20 июля 1940 г. майор Мельдерс, накануне получивший это звание, был назначен командиром 51-й истребительной эскадры.

К началу войны с Советским Союзом подполковнику Мельдерсу были записаны 53 английских и 15 французских сбитых самолетов. 30 июня 1941 г. он по официальной статистике превысил результат Манфреда фон Рихтгофена, записав на свой счет за день сразу 5 побед – 3 СБ и 2 Ил-2, официально став результативнейшим истребителем в истории. 15 июля 1941 г. он записал на свой счет 100-ю победу.

20 июля 1941 г. Мельдерсу было присвоено звание полковника. Он стал самым молодым полковником люфтваффе. 27 июля Мельдерса вызвал Гитлер и первому в Третьем рейхе вручил бриллианты к Рыцарскому кресту.

По официальной статистике Третьего рейха, полковник люфтваффе В. Мельдерс сбил 115 самолетов противника, 33 из них были сбиты в боях на Восточном фронте.

7 августа его назначили командующим истребительной авиацией люфтваффе. Уже будучи в этой высокой должности, несмотря на строжайший запрет свыше, он, в ходе своих вылетов на фронт, негласно совершал боевые вылеты и даже одержал три победы, не включенные в официальный счет.

Полковник Мельдерс был инспектором летного состава при штабе Главного командования люфтваффе, затем генеральным инспектором истребительной авиации. В октябре–ноябре 1941 г. командовал боевыми действиями немецкой истребительной авиации в Крыму.

Когда покончил с собой Эрнст Удет, Мельдерс вылетел в Берлин на его похороны. 22 ноября 1941 г. в плохих метеоусловиях бомбардировщик Хе-III при заходе на посадку на малой скорости зацепился за провода, потерял устойчивость, упал на землю. Командир бомбардировщика и Мельдерс погибли.

Павел Степанович Кутахов (СССР)

Родился 3 августа 1914 г. в селе Малокирсановка ныне Матвеево-Курганского района Ростовской области. В 1930 г. окончил 7 классов школы, поступил в школу ФЗУ трамвайщиков. Работал слесарем на авиационном заводе в Таганроге. В 1935 г. окончил рабфак при Таганрогском индустриальном институте.

В армии Кутахов с августа 1935 г. В 1938 г. окончил Сталинградскую военную авиационную школу летчиков. Служил в строевых частях ВВС в Ленинградском военном округе.

Кутахов участвовал в советско-финляндской войне 1939—1940 гг. в должности командира звена 7-го ИАП. Совершил более ста боевых вылетов на истребителе И-16.

С июня 1941 г. по май 1944 г. воевал в должности заместителя командира и командира авиаэскадрильи 145-го ИАП, в мае 1944 г. — январе 1945 г. — командир 20-го гвардейского ИАП. К февралю 1943 г. совершил 262 боевых вылета, в 40 воздушных боях сбил лично 7 и в группе 24 самолета противника.

27 марта 1943 г. капитан Павел Кутахов в напряженном бою с асами 5-й немецкой истребительной эскадры сбил истребитель Ме-109Г-2, пилотируемый унтер-офицером Эдмундом Козловски. На следующий день немецкий летчик в районе Урд-озера был взят в плен.

За мужество и героизм, проявленные в боях, гвардии майору П.С. Кутахову присвоили звание Героя Советского Союза.

Кутахов воевал на Ленинградском и Карельском фронтах, участвовал в обороне Ленинграда, Мурманска и Заполярья, в прикрытии союзнических конвоев, в Петсамо-Киркенесской операции. Войну закончил в звании гвардии подполковника, в должности командира 20-го гвардейского ИАП.

Всего за время войны совершил 367 боевых вылетов на истребителях И-16, ЛаГГ-3 и Р-39 «Аэрокобра», в 79 воздушных боях сбил лично 14 и в группе 28 самолетов противника. Среди лично сбитых П.С. Кутаховым самолетов — 1 разведывательный «Физлер-Шторх» и 13 Ме-109, среди групповых побед — 5 Ме-110, 3 Хе-111, 4 Ю-88, 2 До-215.

После войны продолжал службу в Заполярье. В 1949 г. окончил Липецкие высшие офицерские летно-тактические курсы. С 1949 г. полковник П.С. Кутахов командовал дивизией в группе советских войск в Германии, корпусом в Прибалтийском военном округе. В 1957 г. окончил Военную академию Генштаба. В 1957—1959 гг. был заместителем командующего по боевой подготовке, в 1959—1961 гг. — 1-й заместитель командующего 30-й воздушной армией Прибалтийского военного округа. В 1961—1967 гг. командовал 48-й воздушной армией Одесского военного округа. В 1967—1969 гг. — 1-й заместитель главкома ВВС.

С марта 1969 г. Кутахов — главнокомандующий Военно-воздушными силами СССР. За время его руководства ВВС страны достигли наивысшего развития и подъема.

Генерал Кутахов летал на сверхзвуковых истребителях до 1967 г. Несколько раз попадал в нештатные ситуации, однако исключительная летная выдержка и хладнокровие позволяли ему безаварийно окончить полет. В 1967 г. ему было присвоено звание маршала авиации, а в 1972 г. — Главного маршала авиации.

Умер Кутахов от сердечной недостаточности 3 декабря 1984 г. Похоронен на Новодевичьем кладбище в Москве.

Бронзовые бюсты П.С. Кутахова установлены в селе Малокирсановка и в городе Люберцы Московской области. В Москве на доме, где жил Герой, и в Таганроге на здании школы, в которой он учился, установлены мемориальные доски. Его именем названа улица в селе Малокирсановка, а также гимназия в Люберцах.

Джон Мейер (США)

Джон Мейер родился в Бруклине в Нью-Йорке в 1919 г. Окончил школу в Нью-Йорке и отказался от продолжения учебы в Дартмутском колледже ради карьеры летчика-истребителя. В ноябре 1939 г. Мейера зачислили в Воздушный корпус США. В июле 1940 г. он получил звание второго лейтенанта и «крылышки», то есть стал летчиком. Летные способности молодого человека были очевидны, и его назначили инструктором. А затем, после настойчивых просьб молодого летчика, он был направлен в 33-ю истребительную эскадрилью 8-й истребительной группы, летчики которой летали на «Киттихоках-П-40».

За несколько дней до того, как Соединенные Штаты вступили во Вторую мировую войну, группа была направлена в Исландию, откуда совершала вылеты для прикрытия северных конвоев.

В сентябре 1942 г. Мейер вернулся в США и был назначен во вновь сформированную 352-ю истребительную группу. Получив звание первого лейтенанта, он стал командиром 34-й истребительной эскадрильи, вооруженной первыми «Тандерболтами». В мае 1943 г. эскадрилья была переименована в 487-ю истребительную эскадрилью и направлена в Англию.

23 ноября 1943 г. лейтенант Мейер на истребителе «Тандерболт-П-47» одержал свою первую победу. Летая на «Тандерболте», он довел свой счет до 3 побед и, получив звание майора, стал признанным лидером группы. Весной 1944 г. эскадрилья была перевооружена на «Мустанг-П-51», и Мейер продолжил свой победный счет, доведя его до 24 побед в воздухе и 13 неприятельских самолетов, уничтоженных на земле.

Всего Мейер совершил около 200 боевых вылетов, налетав 462 часа. В ноябре 1944 г. он был назначен замес-



тителем командира 352-й истребительной группы, и ему присвоили звание подполковника.

За бой, проведенный 8 мая 1944 г., Мейер был награжден первым из трех своих Отличительных крестов за службу. Возглавляя группу из восьми «Мустангов», летчики которых пришли в часть только в предыдущем месяце, он решительно

атаковал большую группу неприятельских истребителей, уже готовую к перехвату американских тяжелых бомбардировщиков. Мейер, контратакованный неприятельскими истребителями, был вынужден пикированием уйти. Секунды спустя, набирая высоту, он заметил еще одну группу неприятельских истребителей из 15 машин, уже готовую атаковать бомбардировщики. Мейер мгновенно устремился в атаку. Ему удалось сбить три неприятельских истребителя. Он приземлился на аэродроме на последних каплях бензина и без единого снаряда в ящиках.

За три сбитых Ме-109 и один ФВ-190, уничтоженный 11 ноября 1944 г., Мейер, теперь уже подполковник, был удостоен дубовых листьев к серебряной звезде. Десятью днями позже он получил свой второй Отличительный крест за блестящий бой, который под его руководством восточнее Лейпцига провела эскадрилья из 11 «Мустангов» против более чем 40 немецких истребителей. В этом бою Мейер, неожиданно и скрытно атаковав противника, лично сбил три «Фокке-Вульфа».

Своим третьим Отличительным крестом Мейер был награжден за отражение массированного налета люфтваффе на аэродром в Бельгии 1 января 1945 г. Предусмотрев, что в первый новогодний день люфтваффе может совершить крупный налет, он подготовил экипажи к вылету, информировал летчиков, увеличил втрое число дежурных экипа-

жей, благодаря чему ему удалось своевременно поднять в воздух самолеты и успешно противостоять крупному налету. Сам он, взлетая в виду неприятельских истребителей, пошел во встречную атаку на один из «Фокке-Вульфов» и сбил его, еще не убрав до конца шасси.

В 1948 г. генерал-майор Мейер был выбран на должность секретаря Воздушных сил, который осуществлял контакты и проводил доклады в палате представителей США. В августе 1950 г. он вернулся к полетам, когда был назначен на должность командира 4-го истребительного крыла, базировавшегося в Ньюкасле, штат Делавэр.

В ходе корейской войны он совершил около 20 боевых вылетов на истребителе «Сейбр-Ф-86», при этом ему были записаны сбитыми два «северокорейских» МиГ-15.

Некоторые американские авторы указывают его итоговый счет в 39,5 самолета противника, уничтоженных в небе и на земле.

После корейской войны Мейер был назначен на ответственную должность в Командовании воздушной обороны и континентальной воздушной обороны. Ввиду ротации высоких должностей, принятой в Соединенных Штатах, он был направлен на учебу в Колледж воздушной войны, на аэробазе Максвелл, в Алабаме, после окончания которого был оставлен там на преподавательской работе. Вскоре он был направлен на северо-восток США, где принял командование двумя военно-воздушными дивизиями. В июле 1962 г. был назначен заместителем директора планирования и главным представителем Страгетического воздушного командования в Объединенном штабе стратегического целевого планирования. В ноябре 1963 г. генерал Мейер был назначен командиром тактического воздушного командования 12-й воздушной армии США.

В феврале 1966 г. Мейера направили в группу начальников штабов на должность заместителя директора, а затем вице-директора Объединенного штаба. В мае 1967 г.

он был назначен директором операций Объединенного штаба.

Мейер осуществлял командование главными тактическими и стратегическими соединениями, планировал на-несение ударов и действия американской авиации в ходе ядерной войны.

Ушел в запас по болезни 1 июля 1974 г. Генерал Мейер умер от инфаркта 2 декабря 1975 г.

Василий Васильевич Решетников (СССР)

Василий Васильевич Решетников родился 23 декабря 1919 г. в городе Екатеринославе (ныне Днепропетровск) в семье служащего.

В 1936 г. после средней школы Василий по спецнабору комсомола был зачислен курсантом 11-й Ворошиловградской школы военных летчиков. Окончив ее в звании младшего лейтенанта, в 1938 г. получил назначение в Орел в 45-й скоростной бомбардировочный полк. Оттуда вскоре переведен в Воронеж в 164-й полк 1-й резервной бригады.

С началом Великой Отечественной войны Решетников рвется на фронт, но только в декабре 1941 г. он становится летчиком 751-го дальнебомбардировочного полка.

Ночью 28 февраля 1942 г. Решетников вступил в бой с вражеским истребителем Ме-110. Двухмоторный «мессер» был сбит, но фашист смертельно ранил штурмана, разбил приборную доску, повредил левый мотор, продырявил баки. До своей территории Решетников все-таки дотянулся (около 350 км). Теряя высоту, Решетников выбросил на парашютах стрелка и радиста и, не выпуская шасси, приземлился на заснеженное поле.

Спустя некоторое время 751-й дальнебомбардировочный авиаполк наносил бомбовый удар по врагу в районе

Днепропетровска. На подходе к цели зенитный снаряд попал в правый мотор. Самолет Решетникова загорелся, но с боевого курса не свернул, пока не были прицельно сброшены бомбы на железнодорожный узел. Огонь удалось сбить и вернуться на свой аэродром.

В том же 1942 г. Василий Решетников бомбил Берлин, Данциг, Кенигсберг, Штеттин, Будапешт и другие районы дислокации фашистских войск и боевой техники. Он внес свой личный вклад в успех Стalingрадской и Курской битв, бомбя вражеские позиции.

Всего во время войны Решетников совершил 307 боевых вылетов на Ил-4, главным образом ночью, в глубокий тыл противника.

При попытке пробиться к Кенигсбергу бомбардировщик попал в мощные восходящие воздушные потоки в грозовых облаках и стал разваливаться. Решетникову и его экипажу пришлось прыгать с парашютом, потом долго пробираться к своим по вражеской территории.

Войну Решетников закончил в звании подполковника. В 1946 г. он был назначен командиром родного фронтового 19-го гвардейского краснознаменного Рославльско-Катовицкого дальнебомбардировочного авиационного полка. Спустя 8 лет его направили на учебу в Военную академию Генштаба. По ее окончании он вначале был назначен заместителем, а позднее — командиром 106-й дивизии стратегических бомбардировщиков Ту-95.

В.В. Решетников облетал всю страну, Ледовитый океан, акватории Тихого океана. В 1959 г. на Ту-95 он установил мировой рекорд дальности полета — 17 150 км, пробыв в воздухе 21 час 15 минут.



Летом 1961 г. Герой Советского Союза генерал-майор авиации В.В. Решетников стал командиром 2-го отдельного тяжелобомбардировочного корпуса. Осенью 1968 г. ему доверили пост заместителя, а с января 1969 г. — командующего дальней авиацией. Затем еще почти 6 лет Решетников был заместителем главкома ВВС.

В 1986 г., прослужив пятьдесят лет, генерал-полковник авиации, заслуженный военный летчик СССР В.В. Решетников ушел в запас.

Одному из стратегических ракетоносцев Ту-160 присвоено имя «Василий Решетников».

Александр Николаевич Ефимов (СССР)

Родился 6 февраля 1923 г. в селе Кантемировка в семье железнодорожника. Детство и юность провел в городе Миллерово Ростовской области. В 1941 г. окончил Луганский аэроклуб. В РККА с мая 1941 г. В 1942 г. окончил Луганскую военную авиационную школу летчиков.

Ефимов участвовал в Великой Отечественной войне с августа 1942 г. в должности летчика 594-го штурмового авиационного полка. С ноября 1942 г. он летчик, командир звена, штурман и командир авиаэскадрильи 198-го штурмового авиационного полка. К июлю 1944 г. командир эскадрильи 198-го штурмового авиаполка старший лейтенант Ефимов совершил 100 боевых вылетов на разведку и штурмовку войск, аэродромов, переправ и железнодорожных эшелонов противника.

К сентябрю 1944 г. Александр Ефимов совершил 170 боевых вылетов на Ил-2. 170 раз наносил он удары противнику в Подмосковье, под Смоленском, под Ельней, на Орловско-Курской дуге, в Белоруссии, Польше, Пруссии. 26 октября 1944 г. А.Н. Ефимову было при-

своено звание Героя Советского Союза.

В один из апрельских дней летчики получили приказ штурмовать порт на Балтике Свинемюнде. Погода нелетная: сплошная низкая облачность, туман, а над заливом — сильнейший ливень. До цели дошла одна эскадрилья Ефимова, остальные не смогли пробиться. Ефимов подал сигнал к штурмовке. Немцы встретили нашу эскадрилью массированным огнем. Это был победный, 222-й боевой вылет А.Н. Ефимова.

Герой Советского Союза А.Н. Ефимов участвовал в Параде Победы.

18 августа 1945 г. в День авиации капитана Ефимова наградили второй медалью «Золотая Звезда». В Кремле из рук М.И. Калинина он принял высокую награду, которой удостаивались лучшие из лучших.

После войны Ефимов занимал различные командные должности в ВВС. В 1951 г. он окончил Военно-воздушную академию. Командовал полком, дивизией. В 1957 г. окончил Военную академию Генштаба. Был заместителем командующего 30-й воздушной армией (в Прибалтийском военном округе). В 1964—1969 гг. командовал 57-й воздушной армией в Прикарпатском военном округе. С марта 1969 г. — первый заместитель главкома ВВС.

Ефимов летал до 1983 г.

С декабря 1984 г. по июль 1990 г. Ефимов был главнокомандующим Военно-воздушными силами, заместителем министра обороны СССР. В 1990—1993 гг. — председатель Государственной комиссии по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением. В августе 1993 г. маршал авиации, дважды Герой



Советского Союза, заслуженный военный летчик СССР, доктор военных наук, профессор, лауреат Государственной премии СССР А.Н. Ефимов ушел в отставку.

Александр Иванович Колдунов (СССР)

Александр Колдунов родился 20 сентября 1923 г. в деревне Мощиново Монастырщинского района Смоленской области в семье служащего. В РККА с 1941 г. Окончил Реутовский аэроклуб, а в 1943 г. — Качинскую военную авиационную школу летчиков.

С мая 1943 г. Колдунов на фронтах Великой Отечественной. Был летчиком, командиром звена, командиром эскадрильи 866-го истребительного авиаполка. К началу мая 1944 г. капитан Колдунов совершил 223 боевых вылета, провел 45 воздушных боев, уничтожил лично 15 и в группе 1 самолет противника.

На счету Колдунова бой против американской авиации 7 ноября 1944 г. в районе города Ниш в Югославии. В тот день две группы тяжелых американских истребителей «Лайтнинг» по ошибке атаковали колонну советских войск. Для отражения налета была поднята эскадрилья истребителей Як-3 во главе с Колдуновым. Рискуя жизнью, Колдунов сблизился с американскими самолетами, показывая им красные звезды на фюзеляже и крыльях, но был обстрелян. В воздушном бою были сбиты 2 советских и 3 американских самолета, один — Колдунова. В конце концов ему все-таки удалось добиться прекращения боя, притерев истребитель буквально перед носом ведущего группы американцев. Впоследствии американцы признали ошибку и принесли извинения.

Всего за годы войны майор Колдунов совершил 412 боевых вылетов, в 96 воздушных боях сбил лично 46 самолетов противника.

После войны Колдунов был командиром истребительного авиационного полка, заместителем командующего и командующим авиацией Бакинского округа ПВО, 1-м заместителем командующего войсками Бакинского округа ПВО.

В 1952 г. Колдунов окончил ВВА, а в 1960 г. — Военную академию Генерального штаба.

С августа 1970 г. по декабрь 1975 г. генерал-лейтенант авиации Колдунов — командующий войсками ордена Ленина Московского округа ПВО. В 1971 г. ему было присвоено звание генерал-полковника авиации. Далее двигался по служебной лестнице: 1-й заместитель главнокомандующего войсками ПВО страны, главнокомандующий войсками ПВО, заместитель министра обороны СССР.

В 1977 г. Колдунову присвоено звание маршала авиации, а в 1984 г. — Главного маршала авиации.

После провокационного приземления самолета Матиаса Руста на Красной площади 28 мая 1987 г. снят с должности. С 1992 г. — в отставке.

Колдунов покончил с собой 7 июня 1992 г. Похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

Бронзовый бюст Героя установлен на его родине.

Петр Степанович Дейнекин (СССР)

Петр Дейнекин родился 14 декабря 1937 г. в станице Морозовской Ростовской области в семье сельских учителей. Отец Степан Николаевич Дейнекин погиб в 1943 г., будучи курсантом Борисоглебского авиацион-





ного училища летчиков, при выполнении парашютного прыжка.

В 1955 г. Дейнекин окончил Харьковскую спецшколу ВВС, потом Балашовское военное училище летчиков, Военно-воздушную академию имени Гагарина, Академию Генерального штаба (1982).

Прошел все этапы летной службы, не пропустив ни одной ступени. Службу начал помощ-

ником командира корабля Ли-2, а вскоре Ту-16 в бомбардировочном полку дальней авиации на Дальнем Востоке; служил на Чукотке, Камчатке, в Якутии. В начале 60-х гг. для повышения налета был переведен в «Аэрофлот» и, летая на линии Москва—Ленинград на Ту-104, имея опыт полета на схожем Ту-16, удивлял своей уверенностью за штурвалом опытных гражданских летчиков.

В 1969 г. Дейнекин был назначен заместителем командира эскадрильи, затем — командиром эскадрильи авиационного бомбардировочного полка; в 1971—1982 гг. — заместитель командира, затем командир 185-го гвардейского авиационного бомбардировочного полка, вооруженного сверхзвуковыми многорежимными ракетоносцами Ту-22М2.

В 1979 г. полковник Дейнекин назначен командиром 55-й тяжелой бомбардировочной авиационной дивизии дальней авиации, вооруженной ракетоносцами Ту-95. В 1980 г. ему присвоено звание генерал-майора авиации. В 1982—1984 гг. Дейнекин был заместителем командующего 37-й воздушной армией по боевой подготовке. В 1984—1985 гг. — 1-й заместитель командующего 37-й воздушной армией.

Дейнекин участвовал в боевых действиях в Афганистане. В частности, обеспечил успешную бомбардировку

подземных хранилищ и схронов моджахедов в горах специальными бетонобойными 9-тонными бомбами.

С сентября 1985 г. по май 1988 г. генерал-майор П.С. Дейнекин командующий 37-й воздушной армией Верховного главного командования. В мае 1988 г. был назначен командующим дальней авиацией ВВС СССР — заместителем главнокомандующего ВВС СССР; с 1990 г. — первый заместитель командующего.

В августе 1991 г. назначен командующим ВВС СССР — заместителем министра обороны СССР; в феврале 1992 г. был назначен главнокомандующим ВВС объединенных вооруженных сил СНГ; в 1992—1997 гг. — главнокомандующий ВВС России.

На воздушном параде в честь 50-летия Великой Победы Дейнекин пилотировал головной сверхзвуковой ракетоносец Ту-160.

За время службы в авиации Петр Степанович освоил большинство типов боевых самолетов, находящихся на вооружении Российской армии, более 10 иностранных типов. Общий налет более 5000 часов.

Один из немногих наших соотечественников, кому довелось бывать на борту самолета В-2.

Генерал армии, заслуженный военный летчик СССР, доктор военных наук, член Президиума Академии наук авиации и воздухоплавания Дейнекин ушел в отставку в декабре 1997 г.

В сентябре 1998 г. Дейнекина назначили начальником Управления Президента РФ по вопросам казачества. В октябре 1999 г. он был избран председателем Совета войсковых атаманов России.

Герой Российской Федерации, генерал армии П.С. Дейнекин награжден советскими орденами «За службу Родине в Вооруженных силах СССР» II и III степени; российским орденом «За военные заслуги», медалями, в том числе медалью Нестерова; иностранным орденом.



Содержание

ПЕРВЫЕ АВИАТОРЫ

Отто Лилиенталь (Германия).....	5
Уилбер и Орвилл Райты (США)	9
Альберто Сантос-Дюмон (Франция—Бразилия)	16
Анри Фарман (Франция).....	21
Габриэль Вузен (Франция).....	24
Игорь Иванович Сикорский (Российская империя—США)	26
Луи Блерио (Франция)	28

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Петр Николаевич Нестеров (Российская империя)	31
Адольф Селестен Пегу (Франция)	34
Манфред фон Рихтгофен (Германия)	36
Жорж Гинемер (Франция)	40
Рене Фонк (Франция)	46
Эрнст Удет (Германия).....	48

РЕКОРДНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ

Ричард Бэрд (США).....	52
Алан Кобхэм (Великобритания)	55
Чарльз Смит (Австралия)	57
Чарльз Линдберг-младший (США)	59

Валерий Павлович Чкалов (СССР)	62
Говард Хьюз-младший (США)	64
Джеймс Галлахер (США)	66
Георгий Константинович Мосолов (СССР)	67
Александр Васильевич Галуненко (СССР)	69
Ив Росси (Швейцария)	70

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Дуглас Бадер (Великобритания)	74
Александр Иванович Покрышкин (СССР)	77
Нельсон Георгиевич Степанян (СССР)	83
Ханс Георг Бётхер (Германия)	87
Герман Хогебак (Германия)	90
Ганс Ульрих Рудель (Германия)	91
Василий Николаевич Осипов (СССР)	94
Гюнтер Ралль (Германия)	95
Герхард Баркхорн (Германия)	97
Абрек Аркадьевич Баршт (СССР)	99
Степан Иванович Кретов (СССР)	100
Николай Алексеевич Степанов (СССР)	102
Иван Никитович Кожедуб (СССР)	107
Александр Игнатьевич Молодчий (СССР)	113
Хироюши Нишизава (Япония)	115
Павел Артемьевич Плотников (СССР)	117
Григорий Андреевич Речкалов (СССР)	118
Лидия Владимировна Литвяк (СССР)	121
Талгат Якубекович Бегельдинов (СССР)	125
Эрих Хартман (Германия)	126
Хайнц Вольфганг Шнауфер (Германия)	130

ВОЙНА В КОРЕЕ

Евгений Георгиевич Пепеляев (СССР)	133
Джозеф Макконнел (США)	137
Николай Васильевич Сутягин (СССР)	139

ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА

Ролан Гаррос (Франция)	143
Курт Танк (Германия)	144

Григорий Александрович Седов (СССР)	147
Сергей Николаевич Анохин (СССР)	148
Джозеф Волкер (США)	152
Альберт Скотт Кроссфилд (США)	154
Владимир Николаевич Махалин (СССР)	158
Невилл Дьюк (Великобритания)	160
Степан Анастасович Микоян (СССР)	161
Михаил Михайлович Громов (СССР)	163
Петр Михайлович Стефановский (СССР)	166
Владимир Константинович Коккинаки (СССР)	167
Сергей Александрович Корзинников (СССР)	169
Эрих Варзиц (Германия)	170
Жаклин Кокран (США)	172
Михаил Александрович Нюхтиков (СССР)	174
Константин Афанасьевич Груздев (СССР)	175
Андрей Григорьевич Кочетков (СССР)	176
Джеффри де Хэвилленд-младший (Великобритания)	178
Георгий Михайлович Шиянов (СССР)	179
Алексей Николаевич Гринчик (СССР)	181
Ханна Реч (Германия)	182
Иван Евграфович Федоров (СССР)	184
Василий Гаврилович Иванов (СССР)	186
Виктор Николаевич Юганов (СССР)	187
Чарльз Йегер (США)	188
Александр Александрович Щербаков (СССР)	191
Владимир Сергеевич Ильюшин (СССР)	192
Айвен Кинчлоу (США)	193
Вильям Найт (США)	195
Александр Васильевич Федотов (СССР)	197
Виктор Георгиевич Пугачев (СССР)	198

ЛЕТЧИКИ-КОСМОНАВТЫ

Георгий Тимофеевич Береговой (СССР)	201
Джон Хершел Гленн (США)	202
Джеймс Артур Ловелл-младший (США)	205
Нейл Армстронг (США)	209
Юрий Алексеевич Гагарин (СССР)	211
Алексей Архипович Леонов (СССР)	213
Валентина Владимировна Терешкова (СССР)	214
Светлана Евгеньевна Савицкая (СССР)	216

КОМАНДУЮЩИЕ

Генри Арнольд (США)	219
Кейт Парк (Новая Зеландия – Великобритания)	221
Герман Геринг (Германия)	222
Джеймс Дулиттл (США)	224
Айра Икер (США)	226
Евгений Яковлевич Савицкий (СССР)	228
Павел Васильевич Рычагов (СССР)	230
Адольф Галланд (Германия)	232
Вернер Мельдерс (Германия)	237
Павел Степанович Кутахов (СССР)	239
Джон Мейер (США)	241
Василий Васильевич Решетников (СССР)	244
Александр Николаевич Ефимов (СССР)	246
Александр Иванович Колдунов (СССР)	248
Петр Степанович Дейнекин (СССР)	249

Научно-популярное издание

Николай Георгиевич Бодрихин

ВЕЛИКИЕ ЛЕТЧИКИ МИРА
100 историй о покорителях неба

Ответственный редактор *А.В. Бутурова*

Технический редактор *Н.В. Травкина*

Корректор *О.А. Левина*

Подписано в печать 21.09.2011.

Формат 84×108^{1/32}. Бумага типографская. Гарнитура «Петербург».

Печать офсетная. Усл. печ. л. 13,44. Уч.-изд. л. 11,52.

Тираж 3 000 экз. Заказ № 8308.

ЗАО «Издательство Центрполиграф»
111024, Москва, 1-я ул. Энтузиастов, 15
E-MAIL: CNPOL@CNPOL.RU

WWW.CENTRPOLIGRAF.RU

Отпечатано с готовых файлов заказчика
в ОАО «Первая Образцовая типография»,
филиал «УЛЬЯНОВСКИЙ ДОМ ПЕЧАТИ»
432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

ВЕЛИКИЕ

ЛЕТЧИКИ

МИРА

100

историй

о покорителях неба

Летчик — профессия, где физически необходимо сочетание многих достоинств: знаний и навыков, мужества, выносливости, самообладания. Отношение к летчикам часто было восторженным. И они никогда не подводили своих поклонников.

Первые опыты по воздухоплаванию потребовали большого мужества от О. Лилиенталя и братьев Райт. Поднять хотя бы на метр громоздкий планер было непросто.

Асы Первой мировой войны в воздухе метко сбивали врага из револьверов и карабинов.

Бравурными маршами отгремели перед войной сообщения о рекордных перелетах Чкалова, Линдberга, Громова.

В небе Второй мировой войны сошлись лучшие асы люфтваффе и советские летчики-герои. «Ахтунг! В небе Покрышкин!» — это не миф советской пропаганды.

Первый реактивный самолет, первое преодоление скорости звука, первый полет в космос — небо покоряют только смелые. Авиация — поле для подвига. Она жива и развивается, удивляя людей все новыми и новыми свершениями.

ISBN 978-5-227-03074-0



9 785227 030740

ЦЕНТРПОЛИГРАФ®