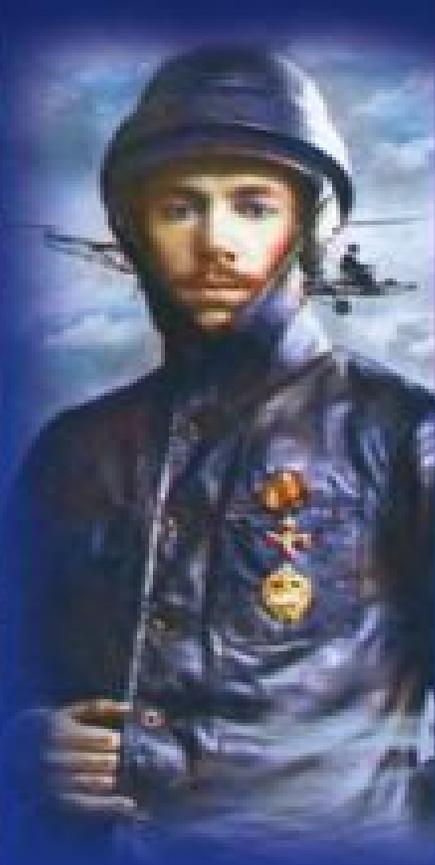


ВЕЛИКИЕ

ЛЕТЧИКИ МИРА

100
историй о покорителях неба



Николай Бодрихин

Annotation

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

Лётчик — профессия, где физически необходимо сочетание многих достоинств: знаний и навыков, мужества, выносливости, самообладания. Отношение к лётчикам 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 планёр было непросто.

Асы Первой мировой войны в воздухе метко сбивали врага из револьверов и карабинов.

Бравурными маршами отгремели перед войной сообщения о рекордных перелётах Чкалова, Линдберга, Громова.

В небе Второй мировой войны сошлись лучшие асы люфтваффе и советские лётчики-герои. «Ахтунг! В небе Покрышкин!» — это не миф советской пропаганды.

Первый реактивный самолёт, первое преодоление скорости звука, первый полёт в космос — небо покоряют только смелые. Авиация — поле для подвига. Она жива и развивается, удивляя людей всё новыми и новыми свершениями.

-
- [Николай Георгиевич Бодрихин](#)
 - [ПЕРВЫЕ АВИАТОРЫ](#)
 - [Отто Лилиенталь](#)
 - [Уилбер и Орвилл Райты](#)
 - [Альберто Сантос-Дюмон](#)
 - [Анри Фарман](#)

- [Габриэль Вуазен](#)
- [Игорь Иванович Сикорский](#)
- [Луи Блерио](#)
- [ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА](#)
 - [Пётр Николаевич Нестеров](#)
 - [Адольф Селестен Пегу](#)
 - [Манфред фон Рихтгофен](#)
 - [Жорж Гинемер](#)
 - [Рене Фонк](#)
 - [Эрнст Удет](#)
- [РЕКОРДНЫЕ ПЕРЕЛЁТЫ](#)
 - [Ричард Бэрд](#)
 - [Алан Кобхэм](#)
 - [Чарльз Смит](#)
 - [Чарльз Линдберг-младший](#)
 - [Валерий Павлович Чкалов](#)
 - [Говард Хьюз-младший](#)
 - [Джеймс Галлахер](#)
 - [Георгий Константинович Мосолов](#)
 - [Александр Васильевич Галуненко](#)
 - [Ив Росси](#)
- [ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА](#)
 - [Дуглас Бадер](#)
 - [Александр Иванович Покрышкин](#)
 - [Нельсон Георгиевич Степанян](#)
 - [Ханс Георг Бётхер](#)
 - [Герман Хогебак](#)
 - [Ганс-Ульрих Рудель](#)
 - [Василий Николаевич Осипов](#)
 - [Гюнтер Ралль](#)
 - [Герхард Баркхорн](#)
 - [Абрек Аркадьевич Баршт](#)
 - [Степан Иванович Кретов](#)
 - [Николай Алексеевич Степанов](#)
 - [Иван Никитович Кожедуб](#)
 - [Александр Игнатьевич Молодчий](#)
 - [Хиройоши Нишизава](#)

- [Павел Артемьевич Плотников](#)
- [Григорий Андреевич Речкалов](#)
- [Лидия Владимировна Литвяк](#)
- [Талгат Якубекович Бегельдинов](#)
- [Эрих Хартман](#)
- [Хайнц-Вольфганг Шнауфер](#)
- [ВОЙНА В КОРЕЕ](#)
 - [Евгений Георгиевич Пепеляев](#)
 - [Джозеф Макконнел](#)
 - [Николай Васильевич Сутягин](#)
- [ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА](#)
 - [Ролан Гаррос](#)
 - [Курт Танк](#)
 - [Григорий Александрович Седов](#)
 - [Сергей Николаевич Анохин](#)
 - [Джозеф Волкер](#)
 - [Альберт Скотт Кроссфилд](#)
 - [Владимир Николаевич Махалин](#)
 - [Невилл Дьюк](#)
 - [Степан Анастасович Микоян](#)
 - [Михаил Михайлович Громов](#)
 - [Пётр Михайлович Стефановский](#)
 - [Владимир Константинович Коккинаки](#)
 - [Сергей Александрович Корзинщиков](#)
 - [Эрих Варзиц](#)
 - [Жаклин Кокран](#)
 - [Михаил Александрович Нюхтиков](#)
 - [Константин Афанасьевич Груздев](#)
 - [Андрей Григорьевич Кочетков](#)
 - [Джеффри де Хэвилленд-младший](#)
 - [Георгий Михайлович Шиянов](#)
 - [Алексей Николаевич Гринчик](#)
 - [Ханна Рёч](#)
 - [Иван Евграфович Фёдоров](#)
 - [Василий Гаврилович Иванов](#)
 - [Виктор Николаевич Юганов](#)
 - [Чарльз Йегер](#)

- [Александр Александрович Щербаков](#)
 - [Владимир Сергеевич Ильюшин](#)
 - [Айвен Кинчлоу](#)
 - [Вильям Найт](#)
 - [Александр Васильевич Федотов](#)
 - [Виктор Георгиевич Пугачёв](#)
 - [ЛЁТЧИКИ-КОСМОНАВТЫ](#)
 - [Георгий Тимофеевич Береговой](#)
 - [Джон Хершел Гленн](#)
 - [Джеймс Артур Ловелл-младший](#)
 - [Нейл Армстронг](#)
 - [Юрий Алексеевич Гагарин](#)
 - [Алексей Архипович Леонов](#)
 - [Валентина Владимировна Терешкова](#)
 - [Светлана Евгеньевна Савицкая](#)
 - [КОМАНДУЮЩИЕ](#)
 - [Генри Арнольд](#)
 - [Кейт Парк](#)
 - [Герман Геринг](#)
 - [Джеймс Дулиттл](#)
 - [Айра Икер](#)
 - [Евгений Яковлевич Савицкий](#)
 - [Павел Васильевич Рычагов](#)
 - [Адольф Галланд \(Германия\)](#)
 - [Вернер Мельдерс](#)
 - [Павел Степанович Кутахов](#)
 - [Джон Мейер](#)
 - [Василий Васильевич Решетников](#)
 - [Александр Николаевич Ефимов](#)
 - [Александр Иванович Колдунов](#)
 - [Пётр Степанович Дейнекин](#)
-

Николай Георгиевич Бодрихин
Великие лётчики мира
100 историй о покорителях неба

ПЕРВЫЕ АВИАТОРЫ

Отто Лилиенталь (Германия)



Выдающийся немецкий инженер, пионер авиации, работы которого в области теории и практики парения — полётов на планёрах — 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 полётом птиц, особенно аистов. В 14 лет он провёл 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 нём же. В свободное время братья мастерили модели планёров, которые красиво парили. Отто пытался экспериментировать с махолётом 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 недолгой 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 искривлённой верхней поверхностью.

В 1888 г. изобретатель приступил к лётным опытам, в ходе которых проверялись результаты предыдущих теоретических исследований. В следующем году вышла его книга «Полёт птиц как основа искусства летания». Уже заглавие подразумевало, что труд посвящён управляемым полётам, и подчёркивалось, 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 У. Райты, француз Фербер. В частности, Жуковский продолжил некоторые теоретические изыскания Лилиенталья и в 1892 г. написал знаменитую статью «О парении птиц», научно обосновав возможность эволюций искусственных летательных аппаратов, вплоть до возможности осуществления «мёртвой петли».

В конце 1889 г. Лилиенталь построил первый планёр-моноплан, спустя год — второй. На них изобретатель совершил несколько прыжков-подлётов, приобретя опыт балансировки аппарата собственным телом, перемещая центр тяжести движениями ног вперёд 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 планёр, оснастив его хвостовым стабилизатором и килем. На нём 43-летний Лилиенталь совершил первый настоящий полёт на дистанцию 25 м, открыв тем самым эру практической авиации.

Четвёртый аппарат появился в 1892 г. На нём Лилиенталь удвоил площадь крыльев. На пятом применил необычные, сводчатые и вогнутые, крылья размахом 11 м и площадью 16 м², однако планёр получился слишком большим и тяжёлым (24 кг), поэтому при сильном ветре почти не держался в воздухе. Так изобретатель методом проб и ошибок перешёл 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-планёры. 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 ещё и за счёт 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 полётам Лилиенталья с пониманием. На братьев нередко рисовали карикатуры, появлялись обидные, ехидные статьи и фельетоны.

Отто, не обращая внимания на насмешки, изготовил 18 моделей планёров и совершил более 2 тысяч полётов на них. Вскоре у него появились последователи. Например, в 1896 г. американский физик Р. Вуд не ограничился фотосъёмкой Лилиенталья в воздухе, а попросил разрешения лично опробовать аппарат. После короткого инструктажа он отважно спланировал с горки, успешно приземлился и сразу заказал такой же планёр для себя. Некоторые зрители, вдохновлённые примером Лилиенталья, сами строили планёры и успешно парили на них. Да и Лилиенталь пришёл 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 ещё не существовало.

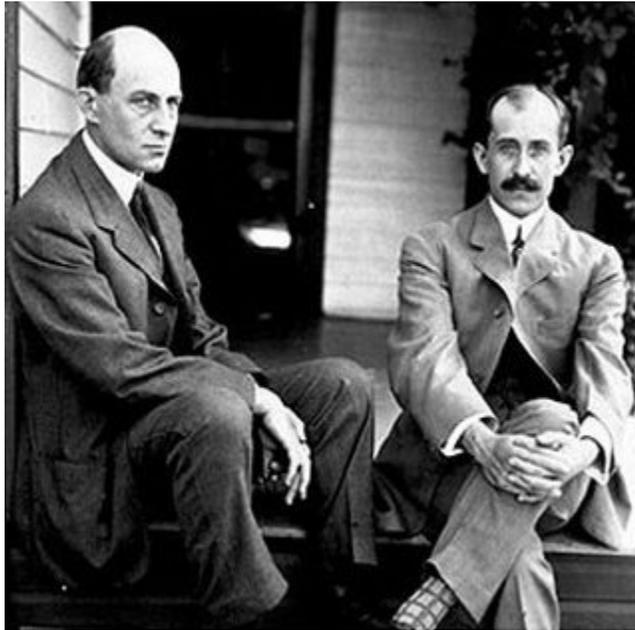
С 1895 г. Лилиенталь стал заниматься исключительно бипланами, поскольку такая схема позволила сократить размах крыла, сохранив его несущие свойства. Открытием немецкого учёного стали две штанги, которыми пилот изменял в полёте кривизну крыла — балансировка старым способом становилась ненужной. Так Лилиенталь первым применил в практике самолётостроения гоширование, 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.

9 августа 1896 г. Отто Лилиенталь совершил очередной полёт с холма и сразу начал готовиться к следующему, на новом биплане с управляемым рулём высоты. Надев аппарат на плечи, он после короткого разбега взмыл в воздух, а его помощник включил хронометр, чтобы засечь время полёта. Поначалу всё 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, 10 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 признаётся приоритет постройки первого в мире самолёта (спор о первенстве шёл с Альберто Сантос-Дюмоном). 17 декабря 1903 г. они же совершили первый управляемый полёт на аппарате с двигателем.

Братья Райт не были первыми, кто построил и совершил полёт на экспериментальном самолёте, но они были первыми, кто могли управлять таким полётом в воздухе, что сделало возможным дальнейшее развитие самолётостроения.

В начале своих исследований теории полёта братья Райт сосредоточились на изучении управления летательным 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 самолёта.

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 — вертолёт. Устройство игрушки было основано на изобретении француза, пионера авиации Альфонса Пено. Уилбер и Орвилл играли с вертолётom, пока он не сломался, а затем смастерили из бамбука, бумаги и пробки свой собственный. Позднее они говорили, что эти игры зажгли искру интереса к полётам.

Оба брата посещали среднюю школу, но не получили дипломы об окончании. Неожиданный переезд семьи из Ричмонда в Дейтон помешал Уилберу получить диплом после окончания четырёх 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 юношей, и, хотя его травма не была особенно серьёзной, он стал замкнутым, более того, не стал поступать в Йельский университет, как это планировалось ранее. Следующие несколько лет он провёл дома, заботясь о матери, которая к этому времени была неизлечимо больна туберкулёзом, 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 планёров Отто Лилиенталя. В 1896 г. произошло три важных события в мировой авиации. В мае секретарь Смитсоновского института Самуэль Лэнгли совершил успешный запуск беспилотного самолёта с паровым двигателем. Летом инженер из Чикаго и известный авиатор Октав Шанют нанял нескольких молодых людей, которые испытывали

различные типы планёров над песчаными дюнами по берегу озера Мичиган. В августе Отто Лилиенталь погиб при крушении своего планёра. 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. Увлечённые работами сэра Джорджа Кэйли, Октава Шанюта, Отто Лилиенталья, Леонардо да Винчи и Самуэля Лэнгли, они начали свои первые авиационные эксперименты уже в этом же году.

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

После долгих наблюдений Уилбер заключил, что птицы изменяют угол кончиков своих крыльев, чтобы заставить своё 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 перекося крыла, построив и подняв в воздух полутораметровый воздушный змей формы близкой к биплану. В результате перекося крыльев одна сторона крыла получала большую подъёмную силу и начинала поворот в направлении нижней стороны. Перекося осуществлялся четырьмя тросами, прикреплёнными к воздушному змею.

В 1900 г. братья приехали в долину Китти-Хаук в Северной Каролине, чтобы начать эксперименты с управляемыми планёрами. 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. Отдалённость места также дала им возможность избежать интереса репортёров.

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

Либиенталь проводил испытания на крыльях нескольких форм. Райты ошибочно предположили, что его расчёты были применимы и к их крыльям другой формы. Братья совершили шаг вперёд, производя испытания в аэродинамической трубе на 200 крыльях различных форм и профилей, которые сопровождалось основательным тестированием 38 из них.

Работа с аэродинамической трубой оказалась весьма полезной: подъёмная сила планёра соответствовала расчётной. Новый планёр также имел жёсткий вертикальный руль, который должен был устранить ряд возникавших ранее проблем. Однако жёстко зафиксированный руль создавал сопротивление эффекту корректирующего перекоса крыла при попытке выровнять планёр 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 полётов, самый длительный из которых продолжался 26 секунд, а его дальность составила 190 м. Сотни управляемых полётов после установки нового руля вселили в братьев уверенность в том, что пора начать строить летательный аппарат с двигателем.

В 1903 г. братья Райт построили из ели — крепкого и лёгкого дерева — «Флайер-1». Пропеллер — по сути то же крыло, только вращающееся в вертикальной плоскости, — был сконструирован с учётом данных большого количества испытаний в аэродинамической трубе. В окончательном варианте диаметр пропеллера составил 2,6 м, лопасти были сделаны из трёх 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 лёгким, 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 оснащён двигателем мощностью 9 кВт и весом 77 кг. Стоимость машины составила менее тысячи долларов.



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

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

Свидетелями этого события стали пять человек, что позволяет считать эти полёты 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 оборудовали 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 полёта репортёров с условием, что те не будут фотографировать. Неисправности двигателя и слабый ветер не дали возможности поднять самолёт в воздух. Несколькими днями позже Райты смогли совершить только очень короткий перелёт в

присутствии гораздо меньшего числа репортёров. Есть предположение, что Райты специально саботировали эти полёты, чтобы у журналистов пропал к ним интерес. Неизвестно, верно ли это, однако после их неудачных показательных полётов местные газеты игнорировали авиаторов около полутора лет.

«Компания братьев Райт» была зарегистрирована 22 ноября 1909 г. Братья продали свои патенты компании за 100000 долларов, а также получили одну треть акций при выпуске пакета акций стоимостью в один миллион долларов и 10-процентный патентный платёж за каждый проданный самолёт. 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 самолёта, переместив горизонтальный элеватор в заднюю часть и поставив колёса. К этому времени стало очевидно, что хвостовой элеватор делает самолёт более лёгким в управлении, тем более что скорость самолётов всё более увеличивалась. Этот самолёт получил название «Модель-В».

Покупателей самолётов было немного, и весной 1910 г. Райты наняли и обучили группу пилотов для показательных полётов, на которых они могли рекламировать свои машины и приносить компании денежные призы за победы и рекорды. Команда впервые начала показательные полёты 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 шёлка 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 полёт, стал Фил Пармели. Расстояние было покрыто за 1 час и 6 минут. Шёлк порезали на маленькие кусочки и продали на сувениры. Между 1910 и 1916 гг. в лётной школе «Компании братьев Райт» прошли обучение 115 пилотов. Несколько стажёров 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 полёт 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 полёт в качестве пилота в 1918 г. Позже стал авиационным чиновником, входя в различные официальные правления и комитеты, участвуя в Национальном консультативном комитете по аэронавтике (НАСА), 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 неподалёку от бразильского города Палмира в семье выходца из Франции. Он был шестым ребёнком 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 увлечён 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. Полёты на воздушном шаре он совершал в сопровождении опытного воздухоплователя и первое время в качестве пассажира. Но скоро он перешёл к самостоятельному воздухоплаванию, а затем стал проектировать собственные модели воздушных шаров. В 1898 г. Сантос-Дюмон совершил полёт на первом воздушном шаре собственной разработки, который назывался «Бразилия».

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

С 1898 по 1905 г. Сантос-Дюмон построил и совершил полёты 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 подъёмов началась утечка водорода, произошёл взрыв. Сантос-Дюмон остался жив, повиснув в гондоле.

Сантос-Дюмон всё-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 100000 франков. Сантос-Дюмон пожертвовал половину призовых денег беднякам Парижа. Вторая половина досталась его работникам в качестве премии.

Достижения в воздухоплавании сделали Сантос-Дюмона знаменитым во всём мире. В 1904 г. он был приглашён 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 самолётом, а также вертолётom. 23 октября 1906 г. Сантос-Дюмон совершил полёт на самолёте, преодолев расстояние 60 м на высоте 2–3 м. Этот случай был задокументирован Французским аэроклубом как первый полёт на аппарате тяжелее воздуха с двигателем и несъёмным шасси. Сантос-Дюмон получил приз Аршдекона, учреждённый французом Эрнестом Аршдеконом в июле 1906 г., который должен был быть вручён первому лётчику, 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 самолётов.

Последним проектом Сантос-Дюмона был моноплан «Демуазель». Этот самолёт использовался в качестве собственного транспортного средства Сантос-Дюмона, и он охотно разрешал другим копировать его проект. Фюзеляж состоял из специально укреплённого бамбукового лонжерона, а пилот сидел низко между главными колёсами трёхколёсного шасси. «Демуазель» управлялся в полёте 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 колёс. Управлялась машина штурвалом. Тросы, поддерживающие крыло, были сделаны из струн фортепьяно. 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. Самолёт показывал выдающиеся результаты для своего времени, легко пролетая 200 м со скоростью 100 км/ч. «Демуазель» стал последним самолётом

Сантос-Дюмона. Он совершал на нём полёты в 1909 г. в Париже и его окрестностях. 13 сентября 1909 г. «Демуазель» совершил первый международный полёт дальностью 8 км из Сан-Сира в Бук с возвращением на следующий день.

«Демуазель», оснащённый двухцилиндровым двигателем, приобрёл большую популярность. Будущий французский ас Первой мировой войны Ролан Гаррос совершил полёт на нём над парком Бельмонт в Нью-Йорке в 1910 г.

Журнал «Популярная механика» опубликовал чертежи «Демуазель», подтвердив, что самолёт 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 50000 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 полёты публично, часто приглашал на них учёных и инженеров. Братья Райт, напротив, были обеспокоены защитой своих секретов, они считали свои разработки коммерческой тайной и патентовали их, поэтому совершали свои первые полёты в отдалённых местах, без присутствия свидетелей.

Братья Райт и Сантос-Дюмон имели кардинально различные взгляды на военное использование самолётов. 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 полёт Сантос-Дюмон в качестве пилота совершил на «Демуазель» 4 января 1910 г. Полёт завершился авиакатастрофой, однако её причины так никогда и не были установлены.

Сантос-Дюмон серьёзно 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, приняли его за немецкого шпиона, отслеживающего перемещения французского военного флота. Сантос-Дюмона арестовали. Получив сильный стресс, усугублённый его болезнью, он сжёг 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 приобрёл 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. Самолёт 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 участвовал 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 серьёзные травмы, после чего перестал заниматься автоспортом. Ещё в юности он заинтересовался воздухоплаванием. Следил за полётами 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 полёт Фарман совершил 30 сентября 1907 г. Дальность этого полёта была всего лишь 30 м.

Фарман установил множество рекордов в дальности и продолжительности полёта: первый полёт на километр; первый полёт с

пассажиром; первый полёт через границу страны.

Фарман заказал Вуазену ещё 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 перевёз на 10 км двух пассажиров.

Наиболее известны аэропланы Фармана были в России. Первый дипломированный русский лётчик М.Н. Ефимов обучался в школе Фармана. Именно на «Фармане» Ефимов совершил свои первые полёты в России. Также на «Фармане» летал и С.И. Уточкин, которому, по некоторым данным, аэроплан был подарен самим конструктором. На «Фармане» совершила свои первые полёты 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. самолёт Фармана «Голиаф» первым начал регулярные пассажирские перевозки по маршруту Париж—Лондон. Пассажирских аэропланов было построено около 60. Ещё 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 Почётного легиона.

Фирма «Авиамастерские Фармана» в 1936 г. была национализирована, а её 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 самолётов.

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 планёрами на Сене. Средства на эти опыты предоставил парижский меценат Эрнест Аршдекон, создатель Французского аэроклуба. В июне 1905 г. буксируемый моторной лодкой планёр Вуазена поднялся на высоту 20 м. Приводнясь, 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 подсакивать). 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 взлёта требовал дополнительного устройства, наподобие катапульты, оснащённый колёсами биплан Вуазена взлетал самостоятельно.

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

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

В 1914 г. был выпущен «Вуазен-III» — двухместный одномоторный бомбардировщик-разведчик, нёсший в дополнение к пулемёту до 150 кг бомб. Французы сформировали первые специальные бомбардировочные эскадрильи, вооружённые «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 налёт 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-XII» 1918 г. в серию не пошёл. Габриэль Вуазен не сумел вовремя предложить скоростные машины, и был отеснён 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 производство 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 пришёл в упадок, а вместе с ним и фирма Вуазена. 12-цилиндровый мотор так и не пошёл 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 ещё 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, сверхдешёвый 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 Петербургском морском училище. В 1907 г. поступил в Киевский политехнический институт.

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

В 1910 г. в воздух поднялся первый самолёт конструкции Сикорского. В 1911 г. он получил диплом лётчика. В 1912–1914 гг. были созданы самолёты «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 завоёвывали главные призы на состязаниях военных самолётов.

В 1915 г. Сикорский создал первый в мире серийно выпускавшийся истребитель сопровождения С-ХVI для совместных действий с бомбардировщиками «Илья Муромец» и охраны аэродромов от самолётов противника. Последующие конструкции Сикорского — истребители С-ХVII, С-ХVIII — 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 авиаинжиниринг корпорейшн», где занял должность президента. До 1939 г. Сикорский создал около 15 типов самолётов. С 1939 г. вновь перешёл на конструирование вертолётов.

Первый вертолёт, созданный Сикорским в Америке, оторвался от земли 14 сентября 1939 г. По сути это был модернизированный вариант его первого российского вертолёта, созданного ещё в июле 1909 г. Сикорский первым начал строить турбинные вертолёты, вертолёты-амфибии с убирающимися шасси и «летающие краны». На его вертолётах были впервые совершены перелёты 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 поражён мастерством пилотирования американца.

Английский лорд Нортклифф, владелец газеты «Дэйли мейл» объявил премию в тысячу фунтов тому, кто первым пересечёт Ла-Манш на аэроплане. Райт, в то время пребывавший в Европе, казался одним из главных претендентов, но весной 1909 г. он предпочёл 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 самолёт отклонился от курса, но Блерио вовремя заметил неладное по кораблям в море. Через 37 минут после взлёта, 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.

Самолёт, на котором Блерио пересёк 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 пошёл только «Блерио-ХI», спроектированный Раймондом Солнье. В 1911 г. «Блерио-ХI» стал первым почтовым самолётом в США. 21 сентября 1913 г. Адольф Пегу, заводской испытатель, сделал на «Блерио-ХI» мёртвую петлю. Именно на базе конструкции «Блерио-ХI» 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 10000 машин. Блерио продолжал строить самолёты и в межвоенный период, среди них: «Блерио-115», 135, 155, 165 — экспериментальные четырёхмоторные пассажирские самолёты; «Блерио-127» — двухмоторный бомбардировщик; «Блерио-5190» — трансатлантическое воздушное судно.

До последних дней Луи Блерио интересовался новинками авиастроения и активно работал в своём 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 лёгких самолётов за рекорды скорости, высоты и дальности.

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Пётр Николаевич Нестеров (Российская империя)



Пётр 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 Вдовый дом — государственное учреждение для необеспеченных вдов и их детей, лишившихся кормильца.

26 августа 1897 г. Пётр 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 произведён 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, Пётр 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 лётчика, а в сентябре 25-летний поручик совершил свой первый самостоятельный полёт. В 1913 г. он окончил курс авиационного отдела офицерской 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 самолёте они выполнили несколько полётов 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 ввёл обучение полётам с глубокими виражами и посадку с выключенным двигателем.

В августе 1913 г. Нестеров во главе 3 машин возглавил групповой перелёт по маршруту Киев—Остер—Козелец—Нежин—Киев с посадками. Во время перелёта, впервые в истории авиации, проводилась маршрутная киносъёмка. В первой половине 1914 г. он осуществил ещё два перелёта: 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 самолёте «Ньюпор-4». Этим манёвром 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 «мёртвой петли», редакции некоторых российских газет вышли с

заголовками: «Императорскому аэроклубу уже давно необходимо подтвердить, что первую „мёртвую петлю“ совершил русский лётчик».

10 февраля 1914 г. Киевское общество воздухоплавания отметило Нестерова за научную разработку вопроса о глубоких кренах и за осуществлённую им «мёртвую 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 произведён 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 награждён своим третьим орденом — Св. Владимира IV степени.

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

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

Нестеров, скорее всего, не собирался уничтожить разведывательный неприятельский самолёт ценой собственной жизни. К воздушной катастрофе привело то, что он использовал в последнем полёте не свой аэроплан, который в тот день оказался неисправен, а более тяжёлую, хотя и однотипную машину другого лётчика.

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 колёсами собственной машины по поддерживающим поверхностям неприятельского аппарата, причём допускал возможность благополучного исхода для таранящего лётчика».

В 1914 г. на месте гибели Петра Нестерова в городе Жолква Львовской области был сооружён 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 самолёты, улицы и переулки в Москве, Санкт-Петербурге, Гатчине, Минске и Нижнем Новгороде, установлены памятники в Киеве и Нижнем Новгороде. Имя Нестеров присвоено астероиду № 3071. Учреждён 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 лёгкой кавалерии. Вместе со своей частью участвовал в нескольких операциях по усмирению мятежных племён 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 лётчиков капитаном Карленом. Карлен взял нового знакомого в очередной полёт. Получаса, проведённого 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 лётную 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.

Новоиспечённый лётчик хотел отправиться на Балканы, где служили иностранные авиаторы-добровольцы, но война кончилась, и он нашёл работу у авиаконструктора Луи Блерио.

Основным занятием Пегу стали испытания новых аэропланов «Блерио». Также он обучал курсантов и при случае брал в полёты пассажиров. Именно в качестве воздушного извозчика Адольф Пегу сделал первый шаг к международной известности, поднявшись 13 мая 1913 г. в небо с испанским королём Альфонсо XIII.

Пегу совершил первый во Франции прыжок с парашютом из самолёта.

21 сентября 1913 г. на аэроплане «Блерио-XI» через 12 дней после П.Н. Нестерова Пегу выполнил мёртвую 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, участвовавшего в наступлении на Россию. Вскоре его роту перебросили на Западный фронт. Однако Германия до поры держала кавалерию в арьергарде. Рихтгофен начал учиться профессии воздушного наблюдателя и вскоре вновь был переправлен на Восточный фронт, где участвовал в разведывательных полётах.

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 самолёта-разведчика пулемёт.

Ранее в воздушных боях пилоты использовали карабины и револьверы. В феврале 1915 г. Ролан Гаррос установил в самолёте стационарный пулемёт, стреляющий сквозь вращающийся пропеллер. Немецкий авиаконструктор Фоккер, изучив захваченный французский самолёт, придумал прерыватель, благодаря которому пулемёт 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. Пулемёт на «Айндеккерах» стал адским бичом для практически беззащитных самолётов-разведчиков союзных сил. За десять месяцев «Айндеккеры» практически расчистили небо от машин противника. В январе 1916 г. штаб британских Королевских ВВС отдал приказ сопровождать каждый самолёт-разведчик тремя истребителями в сомкнутом строю.

«Айндеккер» воспитал целую когорту истребителей-асов. В то время Рихтгофен ещё не пробился в их ряды. Он продолжал разведочные и бомбардировочные полёты сначала под Мецем, 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 огнём его пулемётов 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». «Айндеккеры» явно устарели. На смену им на фронт прибыли обтекаемые, с акульими носами бипланы под названием «Альбатрос». Именно на «Альбатросе» Рихтгофен открыл счёт своим победам, сбив 17 сентября 1916 г. биплан британских ВВС FE-2. FE-2 был манёвренным самолётом, но расположенный сзади винт делал его прекрасной мишенью для атаки. Смертельно раненный пилот сумел посадить биплан. Рихтгофен сел рядом, чтобы убедиться в своём 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 нёс на чёрной подушечке медали своего командира. Счёт побед Рихтгофена быстро рос, но 23 ноября 1916 г. он чуть не погиб в бою с английским асом майором Хоукером, командиром эскадрильи британских ВВС.

16 ноября 1917 г. Рихтгофена наградили орденом «За личную храбрость». Тогда же он был назначен командиром 2-й эскадрильи. В отличие от британских ВВС 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 противнику своё уникальное мастерство на «Фоккере». Летая на этом триплане, Рихтгофен одержал 17 последних побед. Между тем сопротивление англичан в воздухе день ото дня усиливалось. Благодаря всё возрастающему числу самолётов нового поколения перевес сил оказался на стороне союзников. Среди их новых самолётов особенно выделялся SE5A, а также «Сопвич-кэмел», чьё название произошло от двугорбой формы кожуха, закрывавшего его спаренные пулемёты. К концу войны «верблюды» сбили более 1300 немецких самолётов. Но число побед самого Рихтгофена всё росло. Сбитый «Сопвич-пап» стал его 61-й победой.

В апреле 1917 г. США объявили Германии войну. Пять месяцев спустя боевая эскадрилья ВВС США вступила в битву на стороне англичан и французов. Американцы летали на английских и французских самолётах, так как собственных боевых машин у США ещё 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 самолёты-разведчики. Немецкие самолёты 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

пулемётчики открыли огонь по летевшему над ними триплану. На хвост Рихтгофена, возможно уже раненного, сел капитан Браун. «Фоккер» через секунды рухнул в поле.

Мёртвый Рихтгофен всё ещё 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 знамёнами 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 перелётов в ходе Европейского авиационного состязания. Это событие и определило его дальнейшую судьбу: он твёрдо решил стать лётчиком.

С началом Первой мировой войны Жорж пять раз пытался записаться в армию, но получал отказы из-за слабого здоровья и невысокого роста. Вскоре его целеустремлённость была вознаграждена: по совету знакомого лётчика 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 лётную школу в Аворде для совершенствования навыков пилотажа на разных типах самолётов. 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, оснащённую монопланами-парасоль «Моран-Солнье».

Выполнив серию тренировочных полётов, Жорж получил в своё 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 зашёл ему в хвост, а механик открыл огонь из пулемёта. Но успеха достичь не удалось: после полусотни выстрелов пулёмёт заело, а немец ушёл под защиту своих зениток. Впрочем, французы вскоре обнаружили ещё одну цель: экипаж немецкого «Авиатика» что-то увлечённо рассматривал на французской территории и явно не замечал появившегося противника. Жорж спикировал на них, зайдя сзади-снизу, механик к этому времени смог починить пулемёт и открыл огонь. «Авиатик» тут же вошёл 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 пулемёт французов строчил не переставая, и через 10 минут после начала боя война для обоих немцев закончилась: лётчик 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 самолёт больше подходил для ведения воздушного боя, и счёт побед лётчика 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 Почётного легиона, а его следующие 4 победы были отмечены Военным крестом.

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

В отличие от «десятки» это были настоящие истребители: одноместные, с жёсткой бипланной коробкой крыльев, выдерживавшей значительные перегрузки. Но неплохая манёвренность, лёгкость управления и хорошие скоростные данные в определённой степени обесценивались неудачным размещением вооружения над верхним крылом. Это затрудняло в бою перезарядку пулемёта, 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 изрешечённый пулями самолёт, 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 самолёт на поле рядом с домом родителей, находившимся в прифронтовой полосе, и Жорж тайком летал в район боёв. Возвратившемуся в строй после отпуска Гинемеру была доверена честь нести знамя военной авиации Франции 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 манёвренность 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 самолёт повреждён. Гинемер спланировал на луг.

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

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

27 августа Гинемер получил один из трёх 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 самолёт упал на вражеской территории, то победу не засчитали. Зато на следующий день Гинемер сбил сразу три аэроплана в течение трёх минут! Внезапно французская зенитная артиллерия открыла огонь. Первый же снаряд своих угодил в крыло. Жорж отделался ушибами. Чтобы сгладить вину подчинённых, дивизионный генерал устроил торжественное построение в честь сбитого аса, затем последовал обед с шампанским.

24 января 1917 г. Гинемеру в шестой раз удаётся сбить в одном бою два самолёта. При посадке на замёрзшую пашню его истребитель сломал колесо, сам пилот отделался лишь лёгким испугом. Спустя два дня на истребителе своего друга, на высоте 3800 м, Гинемер перехватил двухместный разведчик «Альбатрос». На десятом выстреле пулемёт 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 подошёл к уже горящему противнику. Ответный огонь стрелка был точным, и его повреждённый SPAD с рваными крыльями и изрешечённым фюзеляжем пошёл вниз. Но виртуозному лётчику всё же удалось дотянуть до аэродрома.

Рекордным для аса стал день 25 мая 1917 г. За три боевых вылета он уничтожил 4 вражеских самолёта. За эти победы Жорж Гинемер был представлен к званию офицера ордена Почётного 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 самолёт французского аса был повреждён. Пока машину ремонтировали, пилот на своей старой «семёрке» 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 самолёта, закончились 23 июля, и спустя 4 дня Жорж сбил «Альбатрос». 50-я победа далась нелегко: огнём стрелков германского DFW истребитель был снова повреждён.

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

Бессмысленность и равнодушная жестокость войны надломали даже «железную» натуру Гинемера. Он ещё 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 пулемёта отказали из-за обрыва спускового поводка, а вражеский стрелок и на этот раз не промахнулся.

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

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

Позже стали известны некоторые обстоятельства гибели лётчика. Его самолёт 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 самолёта ничего не осталось. Вскоре после этого с немецкого самолёта был сброшен вымпел с уведомлением о гибели Гинемера в воздушном бою, а во второй половине октября французское командование официально объявило о его смерти.

«Свирепый демон» — так прозвали этого бледного неулыбчивого французского лётчика Первой мировой войны. У германских пилотов его имя вызывало страх, а среди однополчан и командования — благоговейное уважение. Он был тяжело болен туберкулёзом, но это не помешало ему участвовать в 600 воздушных боях и одержать 53 официальные победы, ещё 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 самолётах «Кодрон» в составе эскадрильи С-47 в течение двух лет. Именно в это тяжёлое 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 неподтверждённых, 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 расчётлив и осторожен и никогда не бросался на врага сломя голову. За всю войну в его самолёт попала только одна вражеская пуля.

В течение 1918 г. Фонк довёл свой счёт 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 25000 американских долларов за трансатлантический перелёт. 20 сентября 1926 г. с экипажем из 4 человек Фонк стартовал на трёхмоторном самолёте Сикорского С-35. На взлёте самолёт потерпел аварию и сгорел. Два человека экипажа погибли, а сам Фонк получил серьёзные 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 якобы вербовка двухсот пилотов для вишистской Франции, но на самом деле он пытался противостоять политике коллаборационизма и ещё в 1943 г. переехал из Виши в Париж. Здесь позднее он был арестован гестапо и заключён в лагерь. После войны, в 1948 г., Фонку был передан сертификат Сопrotивления, 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 ещё 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 лётную школу, но из-за возраста не был принят. Эрнст возвратился в Мюнхен и стал брать частные уроки лётного мастерства, которые оплачивал его богатый отец.

Удет вернулся на военную службу 15 июня 1915 г. и был зачислен в 9-й резервный лётный 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 лётчиком-истребителем в 68-й полевой воздушный отряд, базировавшийся во Фландрии.

18 марта 1916 г. Удет сбил первый французский «Фарман». Ему пока не хватало лётного опыта, поэтому следующую победу он одержал только 6 октября 1916 г. В мае 1917 г. Удет, сбив 5 неприятельских аэропланов, стал называться асом. 5 августа 1917 г. его назначили командиром 37-й истребительной эскадрильи. 18 февраля 1918 г., когда он сбил 20-й самолёт противника, Манфред фон Рихтгофен предложил ему командовать 11-й эскадрилей, 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 неприятельских самолёта, 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 шёл 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 самолёты, 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. Удету 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. Удета назначили начальником боевого снабжения люфтваффе с титулом генерала-авиатехника. Новые звания следовали одно за другим: генерал-майор, генерал-лейтенант, генерал авиации и, наконец, генерал-оберст.

Эрнст Удет не получил соответствующего образования, не имел опыта руководства промышленностью, не прошёл 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 шёл на поводу у промышленных магнатов, дурачивших его на каждом шагу. Чаще всего Удет был очень занят, ухлёстывая 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 самолётов отставало от утверждённых ранее графиков. Гитлер подверг Геринга уничтожающей критике, а тот, в первую очередь, устроил разнос Удету.

Геринг не переставал устраивать выволочки Удету, но особенно ухудшилось и без того отчаянное положение Удета, когда его пути пересеклись с дорожками Эрхарда Мильха, вознамерившегося сместить генерал-оберста 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 всё той же тактике «разделяй и властвуй», отказывался сместить Удета, однако предоставил Мильху полномочия открывать или закрывать авиапредприятия, перемещать людские и сырьевые ресурсы с одного производства на другое, а также менять состав руководства авиапромышленности. Разумеется, Эрхард Мильх, обуреваемый неуёмной жаждой власти, не мог успокоиться, получив лишь половину пирога, и начал против искренне благонамеренного, но некомпетентного в тонких конструкторских и производственных вопросах лётчика-аса и рискованного трюкача войну нервов. Очень скоро ему удалось заменить всех основных помощников Удета 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 всё более глубокую депрессию, которая привела его к самоубийству 17 ноября 1941 г. 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 лётчик Эрнст Удет погиб при испытаниях нового самолёта.

РЕКОРДНЫЕ ПЕРЕЛЁТЫ

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 перешёл в Морскую академию США. Он выучился летать в годы Первой мировой войны, освоив навыки лётчика 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 перелёта аэропланов Военно-морских сил Соединённых Штатов через Атлантический океан. Надо сказать, что из трёх участвовавших в перелёте летающих лодок лишь Альберт Рид на гидробиплане Куртиса NC-4 сумел завершить задуманное, став первым человеком, совершившим трансатлантический перелёт.

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 трёхмоторном «Фоккере-Ф-VII» совершили полёт с острова Шпицберген на Северный полюс и обратно.

Основная цель Бэрда была — опередить экспедицию к полюсу Руаля 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 вперёд.

9 мая 1926 г. в 9 часов 2 минуты самолёт Бэрда—Беннета по расчётам достиг Северного полюса, совершил над ним три круга и вернулся назад. Первым, кто поздравил лётчиков с совершением полёта, был Руаль Амундсен. Однако командир и создатель «Норвегии» Умберто Нобиле, не скрывавший своей неприязни к американскому лётчику, в своих мемуарах аргументированно доказал, что Бэрд не мог достичь в этом полёте 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 её праздновали.

В 1927 г. Бэрд и Беннет сделали неудачную попытку совершить беспосадочный трансатлантический перелёт и выиграть ранее учреждённый приз в 25000 долларов. При совершении подготовительных полётов самолёт 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 1000000 долларов, для совершения полёта к Южному полюсу. В декабре 1928 г. экспедиция, которую возглавлял Бэрд, высадилась в Китовой бухте Антарктиды и в течение трёх 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-тримотор» отправились к Южному полюсу.

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

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

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

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

Р. Бэрд умер 11 марта 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, посвящённых его памяти.

Алан Кобхэм (Великобритания)



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

В январе 1921 г. Джеффри де Хэвилленд принял Кобхэма на работу в качестве первого пилота недавно организованной компании «Аэропланы де Хэвилленда напрокат». 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 перелёт из Англии в Индию и обратно, выиграв гонку Королевского кубка, и был награждён первой из своих трёх золотых медалей Королевского аэроклуба. В 1925 г. на самолёте ДХ.60 он слетал из Лондона в Цюрих за один день.

В августе 1926 г. Кобхэм совершил рекордный по дальности перелёт на самолёте фирмы де Хэвилленда ДХ.50J из Лондона на аэродром Исседон в Мельбурне, Австралия, и вернулся обратно.

Общая протяжённость маршрута — 43443 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.

Полёты над неизвестными территориями грозили многими опасностями. Перелёт через Таврские горы в Турции Кобхэм запомнил как «кошмар» — биплан ДХ.50J не мог забраться выше 3000 м и пересечь горную гряду, поэтому лётчику приходилось нырять в распадки и ущелья, рискуя разбиться в малообитаемых местах.

Над Ираком его самолёт попал в песчаную бурю, заставившую его максимально снизиться и лететь, лавируя между песчаными барханами. Там же его самолёт 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 полёты с пассажирами. Стоимость такого полёта 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 полёт с Кобхэмом на «Авро-504».

Компания «Айрспид» построила несколько удачных самолётов. 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

рефьюлинг 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, оставался в небе 12 часов 3 минуты, пролетев 5794 км. Это был мировой рекорд продолжительности полёта для реактивных машин.

В конце 1950-х Кобхэм отошёл 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 неуёмная энергия и хорошее здоровье сделали его сначала связным мотоциклистом, а в 1917 г. привели в Королевский летучий корпус, где он получил «крылышки» и стал лётчиком.

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 Королевских ВВС Великобритании он получил лицензию на коммерческие полёты.

В 1927 г. Чарльз Смит и его единомышленник, лётчик Чарльз Ульм, прибыли в США с целью приобретения самолёта для трансатлантического перелёта в Австралию. Они купили трёхмоторный 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 11000 км, «Южный Крест» приземлился в Брисбене. 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 её, проведя в полёте 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 самолёт навсегда исчез над Андаманским морем, неподалёку от бирманского побережья.

Именем Смита назван главный аэропорт Сиднея, школы в Австралии и в Канаде, суда и самолёты, 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 увлёкся авиацией. В 1922 г. он оставил факультет механики, став кадетом лётной школы в Линкольне, штат Небраска. Однако средств продолжать учёбу 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 лётная 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 полёт состоялся только весной. Он приобрёл биплан «Дженни-JN-4» за 500 долларов и через полчаса испытал его в воздухе.

Ещё в 1919 г. нью-йоркский владелец отеля Р. Ортейг предложил 25000 долларов первому лётчику, который совершит беспосадочный

полёт из Нью-Йорка в Париж. При попытках выиграть приз произошло несколько катастроф. Линдберг решился попытать удачу, но подготовка полёта требовала денег. Он убедил нескольких предпринимателей помочь с финансированием. По его заказу фирма «Райан эйрлайнз» из Сан-Диего выпустила специальный самолёт — одномоторный моноплан. В разработке проекта участвовал сам Линдберг.

10–11 мая 1927 г. Линдберг испытал самолёт, пролетев из Сан-Диего в Нью-Йорк, с ночёвкой в Сент-Луисе. Полёт 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 перелёт Чарльз Линдберг был награждён Лётным крестом, став первым лётчиком, получившим эту награду. Он становится популярнейшим в США человеком.

В декабре 1927 г. по просьбе правительства США Линдберг совершил полёты 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 Каррелем 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: ребёнок 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 казнён 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 Соединённых Штатах бурную реакцию: авиатора обвинили в принятии идей нацизма.

В предвоенные годы и в начальный период Второй мировой войны (до вступления в неё 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 компании Форда и Объединённой авиастроительной корпорации.

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

В апреле 1944 г. Линдберг, в качестве гражданского советника армии Соединённых 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-Америкэн» наняла Линдберга в качестве консультанта.

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

Валерий Павлович Чкалов (СССР)



Родился 2 февраля 1904 г. в селе Василёво (ныне — город Чкаловск Нижегородской области). Учился на токаря в Череповецком ремесленном училище. В 1918–1919 гг. работал молотобойцем в Василёвском затоне, кочегаром на землечерпалке и на пароходе.

В армии с осени 1919 г. До 1921 г. — слесарь по ремонту и сборке самолётов. В 1923 г. окончил Егорьевскую военно-теоретическую школу ВВС, в 1923 г. — Борисоглебскую военную авиационную школу лётчиков, 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. — лётчик-инструктор Ленинградского авиационного клуба Общества друзей воздушного флота. Широко известен его эксперимент с пролётом под Троицким мостом на Неве, принёсший Чкалову не только трое суток гауптвахты, но и славу отчаянного и ловкого лётчика.

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

С 1933 г. — лётчик-испытатель авиазавода № 39 и ОКБ Н.Н. Поликарпова. Поднял в небо и провёл 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 самолёте Ант-25 (второй пилот — Г.Ф. Байдуков, штурман — А.В. Беляков) совершил беспосадочный перелёт из Москвы через Северный Ледовитый океан и Петропавловск-Камчатский на остров Удд (ныне — остров Чкалов) протяжённостью 9374 км.

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

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

18–20 июня 1937 г. Чкалов на самолёте Ант-25 (второй пилот — Г.Ф. Байдуков, штурман — А.В. Беляков) совершил беспосадочный перелёт Москва — Северный полюс — Ванкувер (США) протяжённостью 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 лётных инструкций и указаний начальства. Обычно они объясняют такое поведение его неуёмным характером, избытком сил, которые он растрчивал на рискованные и не всегда оправданные действия.

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

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

явным нарушением полётного задания. Чкалов пролетел над ближней дачей Сталина, сделав своеобразный подарок ко дню рождения вождя, и издали стал планировать на взлётно-посадочную полосу. Но глиссада оказалась круче, чем предполагал лётчик. Двигатель заглох. Видя, что самолёт не перелетит через жилые бараки, где могли быть люди, Чкалов отвернул 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 Кремлёвской стене.

Именем героя назван город, в котором он родился, населённые пункты, улицы во многих городах, суда, школы, высшее военное авиационное училище лётчиков 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 лётчик-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 принёс 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 своё 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 съёмки блокбастеров. На картину «Ангелы ада», посвящённую 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 съёмок освоил профессию пилота. Именно это побудило его создать экспериментальную авиастроительную компанию.

Хьюз был владельцем, конструктором и лётчиком-испытателем. В годы Второй мировой войны «Хьюз аэрокraft» получала выгодные государственные заказы на строительство военных самолётов-разведчиков. Во время испытаний такого самолёта 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 всё чаще замыкался в себе, придумывал всё 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 завёрнутыми в несколько слоёв салфеток.

Умер Говард Хьюз в 1976 г. в самолёте, который вёз 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 лётчика. 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 облёт Земли.

У экипажа из 14 человек впереди 37743 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.

Колёса Lucky Lady-2 вновь коснулись травы аэродрома в Техасе спустя 94 часа 10 минут после взлёта 2 марта 1949 года. Полёт прошёл ровно, без серьёзных отказов техники и связанных с ними приключений, со средней скоростью 398 км/ч. Кому-то он даже показался рядовым, ничем не выделяющимся полётом.

Стратегический бомбардировщик Lucky Lady через несколько месяцев после перелёта попал в тяжёлую 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 перелёт Отличительным Лётным 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 лётчиков, в 1948 г. — Чугуевское военное авиационное училище лётчиков, в 1949 г. — Высшую офицерскую авиационно-инструкторскую школу. До 1951 г. был лётчиком-инструктором в Чугуевском военном авиационном училище лётчиков. В 1953 г. окончил Школу лётчиков-испытателей, в 1959 г. — Московский авиационный институт.

С 1953 по 1962 г. — на лётно-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 лётчик-испытатель Г. Мосолов совершил первый вылет и провёл лётные испытания первых экземпляров множества опытных истребителей, реактивных двигателей, различных опытных систем радионавигации, перехвата и вооружения. Провёл испытания МиГ-17 в штопоре.

В апреле 1961 г. Мосолов поднялся на высоту 34714 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 самолёт 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 полётов.

7 июня 1962 г. Мосолов установил на этой машине абсолютный мировой рекорд средней скорости полёта 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 применённым 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, лётчик-испытатель покинул машину нештатно на высоте 8000 м. Ещё в кабине Мосолов получил травму головы и перелом руки, при катапультировании сломал ногу, а после раскрытия парашюта тело перехлестнуло лямкой, и какое-то время лётчик опускался вниз головой. Скинув лямку за секунды до приземления, при касании земли он сломал вторую ногу.

5 часов Мосолов дожидался прибытия спасателей. Несколько суток врачи боролись за жизнь лётчика, 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 лётную работу.

Живёт 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 лётчиком-инженером. Служил в строевых частях ВВС, в Одесском военном округе лётчиком, старшим лётчиком, командиром звена, заместителем командира эскадрильи. Летал на МиГ-21, МиГ-23.

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

13 мая 1989 г. Галуненко совершил полёт на Ан-225 «Мрия» с установленным на нём космическим кораблём «Буран».

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

Он поднял в небо и провёл испытания самолёта Ан-70/2. Провёл лётные испытания Ан-28, Ан-72, Ан-32, самых тяжёлых самолётов в мире Ан-124 «Руслан», Ан-225 «Мрия», Ан-70.

Установил 263 мировых авиационных рекорда: на Ан-72 — 8 рекордов скороподъёмности, на Ан-124 «Руслан» — 21 рекорд высоты

и грузоподъёмности, на Ан-225 «Мрия» — 234 (в одном полёте 110 рекордов высоты, скорости и грузоподъёмности, во втором — 124 мировых рекорда высоты, скорости и грузоподъёмности).

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

Живёт в Киеве.

Ив Росси (Швейцария)



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

Через два года курсант Росси получил своё первое офицерское звание и военную профессию лётчика-истребителя. В училище он летал на военных учебных самолётах «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 лётной школы, а через три года помощником пилота на DC-9, после чего получил лицензию на пилотирование гражданского «Боинга-747».

Росси увлекался параглайдингом (полёты на парашютах специальных конструкций), скайдайвингом. В 1993 г., когда количество его прыжков достигло 150, Ив переключился на скайсёрфинг (прыжки с самолёта с сёрфом на ногах). Затем он прыгал со специальными дисками (нечто отдалённо напоминающее крылья) и другими приспособлениями, увеличивающими продолжительность нахождения в свободном полёте. Ив совершил более 1500 прыжков с парашютом. А однажды он сконструировал сёрф в виде уменьшенной

модели «Миража-III» и парил на нём над вершиной Сервин, о чём был снят фильм «Сверхзвуковой сёрфингист».

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

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

В 2004 г. Росси испытывал жёсткие трёхметровые складывающиеся крылья, и, так как тестирование завершилось успешно, Росси решил, что пришло время главного события в его жизни — самостоятельного полёта «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 самолёта «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 полётом, набирая высоту, меняя траекторию полёта, пикировать и вновь взмывать вверх на нужную высоту. Так мечта человека о свободном полёте стала явью.

Первый в истории человечества полёт человека-самолёта 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 «Джет-мен» 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 перелёт из Марокко в Испанию на реактивном двигателе. Одномоторный самолёт поднялся в воздух над Танжером в 16:45. Росси выпрыгнул из самолёта на высоте 2 км. Используя четыре реактивных 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 вертолётa. Одной из причин неудачи он назвал неблагоприятное направление ветра. Пока неясно, намеревается ли Росси повторить свою попытку.

В ближайших планах Росси — полёт 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 тётя, 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 сапёром, 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 всё же попытался её выполнить. Самолёт 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 полётов. Инструкторы пришли к выводу, что лётчик 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 полётам.

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

1 июня 1940 г. Бадер провёл свой первый воздушный бой и сбил немецкий истребитель Me-109. Уже в начале 1941 г. он был награждён крестом «За лётные заслуги».

Бадер совершенствовал своё лётное мастерство и добивался высокого уровня пилотирования от всех лётчиков-истребителей. 30 августа 1940 г. 242-е авиакрыло, расположенное на аэродроме Колтишел и состоящее из 12 истребителей «Хаукер-Харрикейн», сбilo 12 немецких самолётов. Несколько дней спустя Бадер и его товарищи повторили свой успех, сбив 11 немецких самолётов.

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 награждён 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 самолёта, 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. заключённые 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 самолёте 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 нём снят художественный фильм. В 1976 г. Елизавета II произвела его в рыцари за деятельность в пользу инвалидов.

Бадер умер 5 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 19 марта 1913 г. Четырнадцать 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 полётов 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 перевооружён на «МиГи». Александр взлетел на новой машине одним из первых, оценил достоинства, указал на опасный конструктивный дефект, устранённый позднее в серии.

23 июня при разведке переправ через Прут его пара встретила пятёрку Me-109. Отбивая атаку на ведомого, на выходе из пикирования короткими очередями Покрышкин поджёг одного из «мессеров». Заворожённый видом своего первого поверженного врага, он сам попал под удар немецкого истребителя, но ушёл на бреющем и посадил повреждённую машину на свой аэродром.

3 июля лётчик был сбит над Прутом огнём 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, углядевшего в его действиях строптивость. Находясь в санчасти после приземления подбитой машины на лесную опушку, он завёл тетрадь, озаглавив её «Тактика истребителей в бою». Эти заметки, вырезки, схемы стали началом покрышкинской науки побеждать.

Вскоре Покрышкин вновь участвовал в боях, вновь вылетал на штурмовку и вёл 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 лётчик вышел к своим.

Фронтная слава Покрышкина опередила его официальное признание. По возвращении в часть ему поручили переучивание молодёжи 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 полёте 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 её лётчиков! 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 Me-109 в первом же боевом вылете. В конце декабря, до реформирования полка, Покрышкин сбил на «Яке» не менее 7 самолётов противника. Весьма характерным для него был перехват над Кропоткином, когда,

взлетев во главе пятёрки, он лично сбил 3 Ю-88, ещё 2 Ме-110 сбила пара А. Фёдорова. По приземлении Покрышкиным было доложено, что каждый из лётчиков, участвовавших в вылете, сбил по одному самолёту 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, отозвали представление к званию Героя Советского Союза, исключили из партии, направили дело в трибунал. И ведь речь шла о лётчике, прошедшем полтора года в непрерывных боях, совершившем около 400 боевых вылетов и фактически сбившем в воздухе около 20 самолётов противника! Заступничество вернувшегося из госпиталя комиссара полка М. Погребного избавило его от несправедного 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. Начинаясь кубанская эпопея.

Поистине звёздной стала для Покрышкина весна 1943 г. — воздушное сражение на Кубани. По концентрации самолётов и плотности воздушных боёв Кубанское сражение было самым напряжённым во Второй мировой войне: за 2 месяца здесь сбили более 800 немецких самолётов. Официально Покрышкин сбил над «голубой линией» 16 самолётов противника, а фактически около 30. Здесь же лётчик проводит несколько выдающихся по результативности боёв. 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 ещё 3 вражеских самолёта и довёл 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 восьмёрки разогнав 3 девятки «лаптёжников», 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 напряжённейших боёв 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 лётчики, командный состав и работники штабов ВВС, Покрышкин обнаружил 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 лётчиков, но и у командования. Вскоре официальным подтверждением факта победы согласились считать также донесения лётчиков и стрелков — свидетелей воздушного боя.

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

В ноябре, используя подвесной бак, Покрышкин ведёт поиск и уничтожение противника на воздушных коммуникациях над Чёрным морем. В четырёх «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 самолётов в воздухе и с наземными войсками.

Хотя Покрышкину было запрещено участие в воздушных боях, в 1944 г. он сбил 7 самолётов противника, причём 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. Жердёва, 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 провёл более 650 боевых вылетов и 156 воздушных боёв, лично сбил 59 и в группе — 6 самолётов 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 счёт, 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 приёмной около часа, Александр Иванович, со свойственной ему решимостью, уехал и навсегда лишился расположения этого неуравновешенного человека, хотя и неплохого лётчика 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 учёбы 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 перешёл 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 звёзды. Он был заслуженным военным лётчиком Франции, но так и не стал, как не стал Кожедуб, заслуженным военным лётчиком 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 её на аэродром. После госпиталя с августа 1941 г. воевал в составе 57-го штурмового авиаполка ВВС краснознамённого 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 краснознамённого 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 лётные кадры на курсах командиров звеньев ВВС краснознамённого 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 самолёт командира полка был сильно повреждён. 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 ШАП был удостоен почётного наименования Феодосийский, и в этом была немалая заслуга его командира.

После освобождения Крыма полк Степаняна был переведён 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 налёты на неприятельские базы. За короткое время 47-му полку было записано 30 уничтоженных фашистских кораблей и судов. 22 июля 1944 г. командующий краснознамённым Балтийским флотом адмирал Трибуц прикрепил к знамени полка орден Красного Знамени.

К августу 1944 г. командир 47-го краснознамённого штурмового авиационного полка 11-й штурмовой авиационной дивизии ВВС краснознамённого 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 80000 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 боёв, сбил 2 бомбардировщика Ю-88, расстрелял и разбомбил на аэродромах ещё 25 самолётов различных типов. За это же время лётчики его полка совершили около 1500 боевых вылетов, потопили свыше 50 кораблей и судов противника, сбили в воздушных боях 13 вражеских самолётов. С октября 1944 г. Степанян летал на Ил-2 с надписью «Мститель» на борту — подарке членов коллегии адвокатов Армении.

14 декабря 1944 г. Степанян повёл 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 самолёты Степаняна были внезапно атакованы сразу 30 истребителями ФВ-190. Завязался ожесточённый воздушный бой. Через несколько минут самолёт ведущего был подожжён 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 лётчику, установленный в Лиепе, 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 планёрной школе, что дало ему возможность работать инструктором. В 1934 г. был призван в армию, а через полтора года, благодаря настойчивости, был переведён 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 авиагруппы «Гота». Ханс Георг приложил все усилия и в течение лета 1936 г. сумел пройти лётную подготовку и получил сертификат, дающий ему право пилотировать самолёт. 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 награждён Железным крестом 2-го класса. Зимой 1939/40 г. Бётхер вновь

доучивается, проходит курс «слепых» полётов и возвращается в 27-ю бомбардировочную эскадру (БЭ) уже в качестве командира корабля.

5 июня 1940 г. во время налёта на позиции французских войск южнее Руана Хе-111 Бётхера атаковали «Мораны». Два члена его экипажа получили ранения, левый двигатель был повреждён, но Бётхер продолжил полёт и сбросил бомбы. После чего он приземлился 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 БЭ, экипаж Бётхера участвует в налётах на Англию. 9 июля ночью он вновь атакован истребителем, штурман убит, радист тяжело ранен, самолёт вновь повреждён. Тем не менее после трёхчасового полёта 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 налёте 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 БЭ.

21 декабря 1942 г. он был награждён Рыцарским крестом. 100-я БЭ 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, оставшейся 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, вооружённой реактивными бомбардировщиками Ар-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, вооружённой турбореактивными Me-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 семьёй 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 самолётах.

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 лётную 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 награждён 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 налётах на Лондон.

В декабре 1940 г. часть, в которой служил Хогебак, была переброшена на Сицилию, на аэродром в Катании. В течение последующих месяцев «Юнкерсы» совершали налёты 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. лётчики во главе с Хогебаком поддерживали немецкие танки, участвовавшие в боях в районе Эс-Саллума. Затем они атаковали портовые сооружения в Тобруке. 8 сентября 1941 г. после 163 боевых вылетов Хогебак был награждён 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 серьёзные потери. Сам он дважды аварийно сажал повреждённый бомбардировщик.

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

26 января 1945 г. оберст-лейтенант Хогебак был награждён мечами к Рыцарскому кресту.

В апреле 1945 г. было сформировано новое соединение «Боевое командование Хогебака». Последние боевые вылеты оберст-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 лёг на грунт. По утверждению самого Руделя, он дважды успешно атаковал «Марат» — 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 запечатлён взрыв линкора.

По словам Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации И.И. Цапова, на глазах которого произошла атака «Марата» (он наблюдал её с Кронштадтского аэродрома), провёл её Ю-87, врезавшийся в палубу линкора.

В конце войны Рудель также летал на истребителе ФВ-190. Сбил 9 самолётов 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 огнём. 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 Штейнкампом, главным конструктором фирмы «Фокке-Вульф» Куртом Танком помогал создавать аргентинскую военную авиацию, работал консультантом в авиастроительной 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 четвёртое 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 Стресснером. Он активно вёл 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 в бундестаг от ультраконсервативной немецкой рейхспартии, но потерпел поражение на выборах. Принимал активное участие в ежегодных собраниях ветеранов эскадрильи «Иммельман», в 1965 г. открывал мемориал погибшим лётчикам 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 застёжкой 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 — днём. 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 лётно-тактическую школу, а затем занимал ряд

командных должностей в ВВС. С 1954 г. по состоянию здоровья он ушёл 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 боёв, проведённых на Me-109 самых разных модификаций.

Ралль три раза был тяжело ранен и восемь раз сбит. 28 ноября 1941 г. в напряжённом воздушном бою его самолёт был так сильно повреждён, что при аварийной посадке на брюхо машина просто развалилась, и Ралль сломал себе в трёх местах позвоночник. Никакой надежды на возвращение в строй не осталось. Но после десяти месяцев лечения в госпитале ему всё же вернули здоровье и признали годным к лётной работе. В конце июля 1942 г. Ралль вновь поднял в воздух свой самолёт, а 15 августа над Кубанью одержал свою 50-ю победу.

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

Днепром и Запорожьем.

В марте 1944 г. он превысил достижение Вальтера Новотны, записав на свой счёт 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 налётов англичан и американцев, Ралль не раз вступал в схватку с самолётами ВВС США. Однажды «Тандерболты» зажали его самолёт, 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, вооружённой ФВ-190Б, но побед больше не одерживал. Над рейхом было сложно придумать себе победу — сбитые самолёты 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 счёт 275 «сбитых» самолётов, 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 лётчиков 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 Кёнигсберге, Восточная Пруссия, 20 марта 1919 г. В 1937 г. Баркхорн был принят в люфтваффе. После окончания лётного обучения лейтенанта Баркхорна в начале 1940 г. приняли в состав 2-й истребительной эскадры «Рихтгофен», известной старыми боевыми традициями, сформировавшимися в боях ещё Первой мировой войны.

Боевой дебют Герхарда Баркхорна в битве за Англию был малоуспешным. Он не сбил ни одного самолёта противника, зато сам дважды покидал горящую машину с парашютом, причём однажды прямо над Ла-Маншем. Лишь в ходе 120-го вылета, который состоялся 2 июля 1941 г., Баркхорну удалось открыть счёт 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 самолётов, а 20 июля 1942 г. — 5. Также 5 самолётов 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, лётчиком, сбившим 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 Me-109 в четвёртом боевом вылете. Баркхорну, совершавшему 6-й боевой вылет за день, удалось спастись, но на долгих четыре месяца он выбыл из строя.

После возвращения в строй он довёл счёт личных побед до 301, а затем был переведён на Западный фронт и назначен командиром авиационной дивизии «Хорст Вессель». С тех пор успехов в воздушных боях он больше не имел. Зачисленный вскоре в ударную группу Галланда, Баркхорн обучился полётам на реактивных Me-262. Но уже во втором боевом вылете самолёт был подбит, потерял тягу и Баркхорн получил тяжёлые травмы при вынужденной посадке.

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

После войны немецкий ас № 2 вернулся к полётам в составе новых западногерманских ВВС. В середине 60-х гг., во время испытаний самолёта вертикального взлёта и посадки, он разбил свой «Кестрель». Когда раненого Баркхорна с трудом вытаскивали из покорёженной машины, он, несмотря на тяжёлые 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 Збруевка под Херсоном, в семье военнослужащих. В 1934 г. переехал с родителями во Владивосток. Окончил там среднюю школу. Учёбу совмещал с занятиями во Владивостокском аэроклубе, который окончил осенью 1938 г. В РККА с 1938 г. В том же году поступил в Читинскую лётную школу пилотов (позже школу перевели в Батайск). В 1940 г. окончил Батайскую военную авиационную школу лётчиков, получил звание младшего лейтенанта.

Баршт служил в Бийске в качестве лётчика-инструктора. Подготовил много квалифицированных лётчиков. В начале войны его перевели в запасной авиаполк для переподготовки лётчиков 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 облегчённых (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 лётный 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 самолёта 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-15-бис (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 лётчиков. 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 самолётов 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 Кёнигсберга, на территории Польши, Румынии, Венгрии, Германии.

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

После войны продолжал службу в строевых частях ВВС. В 1950 г. окончил Высшую офицерскую лётно-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 трёхклассной 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. Ещё 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 молодёжи и усердно посещал аэроклуб. Инструкторам, обучавшим начинающих пилотов,

приглянулся смешлёный и скромный, упорный в учёбе 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 лётчиком 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 населённые пункты Гжатск, Вязьма, Можайск, Волоколамск, Дорогобуж. Командование Западного фронта интересовало всё: аэродромы, железнодорожные станции, склады, перемещение колонн выдвигаемых резервов, сосредоточение войск и техники и т.д. Серым холодным днём 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, самолёт 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 самолётом гуляют трассы пуль и снарядов, и немцы показывают руками вниз — дескать, недолго тебе ещё лететь. Лётчик маневрировал, штурман держал паузу, а затем в упор всадил длинную пулемётную очередь в обнаглевшего фашиста. Тот загорелся и, оставляя длинный шлейф дыма, устремился к земле. Однако силы были неравные, висевший на хвосте нашего самолёта второй истребитель открыл огонь. Двухмоторная машина загорелась и начала падать, но раненый лётчик, теряя сознание, нашёл в себе силы и волю посадить самолёт на брюхо на поросшую высоким кустарником и молодыми елями поляну... Посадка была очень жёсткой. Придя в себя,

Степанов забрал из камеры фотоплёнку, вытащил из кабины тяжело раненного штурмана и отполз с ним от самолёта. В этот момент взорвались топливные баки. Очнулся Степанов в больнице города Наро-Фоминска, куда его одного привёз лесник. Дорогой друг Саша Беликов — его боевой штурман, — когда их нашёл лесник, был уже мёртв. 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 лётчик 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. Жуков интересовал один из самых проблематичных в это время районов — город Ржев. Там шли ожесточённые бои с переменным успехом. Всё 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 ещё на бреющем полёте, чтобы результат был максимально эффективным, — это задача не для слаонервных. Она могла быть решена только профессиональными, высокоподготовленными, имеющими боевой опыт лётчиками — 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 лётчикам осваивать методику прицельного 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, ещё чисто золотого, со следами кузнечного молота на обороте.

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

Осваивая полёты на «Бостонах», Н. Степанов с лётчиком 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, лётчики почувствовали, что стойка вышла, но тут же самолёт начал крениться на правое крыло. Скорость падала, а самолёт, чиркнув крылом по кромке снега, развернулся и встал поперек полосы. Вышедшая стойка шасси была сломана, но это были испытания, а в них всё возможно.

С 1951 по 1964 год, непосредственно участвуя в испытаниях и отработке авиационной техники, подполковник, а затем полковник Н.А. Степанов был командиром лётно-испытательного отряда, командиром эскадрильи — ведущим лётчиком-испытателем, заместителем командира испытательного полка, заместителем начальника управления по лётно-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 Королёв. Н.А. Степанов часто вспоминал обращённые к нему слова С.П. Королёва:

«Прошу от меня ничего не скрывать. Я должен знать всё. 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 самолётов, как транспортных, так и боевых. Общий налёт лётчика-испытателя Н.А. Степанова составил более четырёх с половиной тысячи часов. Особое место в его лётной биографии занимают испытания турбовинтовых и реактивных самолётов выдающихся советских авиационных конструкторов Андрея Николаевича Туполева и Владимира Михайловича Мясищева. Их самолёты (Ту-16, Ту-95, Ту-22, М-4, ЗМ) были удивительными творениями инженерной мысли. Эти тяжёлые бомбардировщики можно и сегодня назвать легендами стратегической авиации, непревзойдёнными боевыми машинами. Не один раз лётчику-испытателю Н.А. Степанову приходилось поднимать их в воздух на долгие часы полётов на дальность.

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

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

Полковник авиации Н.А. Степанов был награждён 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 пошёл в школу. После окончания семилетки был принят на рабфак Шосткинского химико-технологического техникума, а в 1938 г. судьба привела его в аэроклуб. Форма учлётов сыграла в этом решении отнюдь не последнюю роль.

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

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

В начале войны сержант Кожедуб (в «золотом выпуске» 1941 г. лётчики были аттестованы сержантами) ещё более настойчиво занимается «истребительным» самообразованием: изучает вопросы

тактики, конспектирует описания воздушных боёв, вычерчивает их схемы. Дни, в том числе и выходные, распланированы по минутам, всё 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 лётно-технического состава, откуда попал в 240-й ИАП.

В августе 1942 г. 240-й ИАП в числе первых был вооружён 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 тяжёлые 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 лётчиков. Следующие подготовка и переучивание проводились основательно: в конце декабря 1942 г. после месячной теоретической подготовки лётчики приступили к полётам на новых машинах.

В одном из тренировочных вылетов, когда сразу после взлёта из-за поломки двигателя тяга резко упала, сержант Кожедуб решительно развернул самолёт и спланировал на край лётного 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 лётчика при вступлении на боевой путь.

При распределении новых самолётов Кожедубу достаётся тяжёлая пятибачная машина с бортовым номером 75. В своём 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. Самолёт его получил тяжёлые 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 самолёт мог быть назван боевой машиной лишь условно. На боевые задания Кожедуб вылетал на «остатках», то есть на свободных самолётах, которых было меньше, чем лётчиков. 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 приёмом Кожедуба как воздушного бойца были короткие, «кинжальные», по его собственному выражению, атаки с малых высот, применявшиеся, главным образом, против великолепного немецкого пикирующего бомбардировщика Ю-87. Недаром на счету Кожедуба 18 сбитых машин этого типа — рекордное число. Этот приём был крайне опасен и поэтому не подлежал отработке среди молодых лётчиков. Позднее, во время корейской войны, будучи командиром истребительной авиадивизии, Кожедуб успешно применил этот приём против штурмовиков нового противника, за что заслужил благодарность Мао Цзэдуна.

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

Характерным приёмом, свойственным прежде всего Кожедубу, была атака снизу, с высоты 100–200 м. Свой самолёт на такой высоте малозаметен, а машины противника, устремляющиеся в атаку наземных войск, значительно снижают скорость — это безусловные преимущества такой атаки. Её 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 Me-109 «предположительно с реактивным двигателем» — так записано в формуляре полка. Хотя таких машин на вооружении Германии официально не значилось, подобный самолёт 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, вошёл в разворот, сбил его.

Впоследствии эту победу стали числить как победу над реактивным Me-262, хотя сам Кожедуб не называл этот тип среди сбитых им самолётов ни в одной из пяти своих книг. Не говорится о сбитом Me-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 самолётов 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 пошёл в сторону наших войск. Полупетлёй выполнив боевой разворот из перевёрнутого положения, советский ас обстрелял ведущего — тот взорвался в воздухе. Конечно же он уже рассмотрел белые звёзды на фюзеляжах и крыльях и возвращался к себе с беспокойством: встреча с союзниками сулила неприятности. К счастью, одному из сбитых лётчиков 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, провёл более 120 воздушных боёв, лично сбил 62 самолёта противника.

Это число было зафиксировано в ряде служебных документов Кожедуба (аттестаций, характеристик), хотя дискуссия о его официальном счёте 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 лётчик 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» Б-29 и 118 над «Сейбрами» Ф-86, потеряв 27 самолётов МиГ-15 и 9 лётчиков. 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 совершал тренировочные полёты, 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 учёбу в Академию Генштаба. Часть наиболее сложного первого курса он прошёл 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 самолётов и вертолётов. Последние полёты он совершил на МиГ-21. С лётной работы ушёл сам и сразу.

С должности командующего ВВС Московского военного округа он вернулся на должность первого заместителя начальника управления по боевой подготовке ВВС, откуда был переведён 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 сёлах, 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 налёта на Берлин в критической ситуации радиовывел с корабля И.В. Сталину о выполнении задания, через несколько минут получил от него ответную поощрительную радиограмму. Совершил 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, Кёнигсберг, Данциг, Будапешт, Бухарест, Хельсинки, Варшаву.

При выполнении боевых заданий налетал в общей сложности 600000 км. Около 190000 км пролетел самолёт 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 Молодчему 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 тяжёлым 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 ушёл 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 Российских ВВС 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.

Хиройоши Нишизава (Япония)



Японцы опробовали свои боевые крылья в небе над Китаем ещё задолго до начала Второй мировой войны. Хотя они редко сталкивались там с каким-либо серьёзным 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 Пёрл-Харбор, сеяли смерть над Филиппинами и Дальним Востоком, были выдающимися боевыми лётчиками. 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 лётчики, всматриваясь в небо. Их зрение становилось столь острым, что они могли днём увидеть звёзды.

Тактика, которую использовали американцы в первые дни войны, играла на руку японским лётчикам, сидевшим за штурвалами своих «Зеро». В это время истребителю «Зеро» не было равных, его 20-мм

пушки и исключительная манёвренность стали малоприятным сюрпризом для всех американских лётчиков, которым довелось с ними встретиться в воздушных боях начала войны. До 1942 г. в руках хорошо подготовленных японских лётчиков лёгкий «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 лётным данным истребители «Хеллкет F-6F», а с появлением «Корсара F-4U», «Лайтнинга P-38», «Тандерболта P-47» и «Мустанга P-51» воздушная мощь Японии понемногу начала сходить на нет.

Лучшим из всех японских лётчиков-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 Оцу № 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 полётов 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 лётчик. Казалось, часть его силы воли вырывалась наружу и соединялась с самолётом. В его руках пределы конструкции машины не значили ровным счётом ничего. Он мог удивить и привести в восторг даже закалённых пилотов энергией своего полёта.

Нишизава 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 лётчиков. Это характерная реакция на поражение лучших бойцов проигравшей стороны.

26 октября 1944 г. Х. Нишизава летел в качестве пассажира на двухмоторном транспортном самолёте, вместе с другими пилотами,

которые направлялись для получения новых самолётов на базу Кларк-Филд на Филиппинах. Тяжёлая неуклюжая машина была перехвачена «Хеллкетами» авиации флота США. После нескольких заходов истребителей транспортный самолёт, объятый пламенем, рухнул вниз, унося с собой жизнь японских лётчиков 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 лётчиком, 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 самолёта 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 ещё 80 боевых вылетов. Особенно отличилась эскадрилья Плотникова при бомбёжке аэродрома Ламсдорф. Здесь гвардейцы за один вылет уничтожили 21 самолёт противника и взорвали бензосклад.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 27 июня 1945 г. за новые боевые подвиги и проявленные мужество и героизм в боях с немецко-фашистскими захватчиками гвардии капитан Плотников Павел Артемьевич награждён второй медалью «Золотая Звезда».

Всего за время Великой Отечественной войны гвардии капитан Плотников совершил 343 боевых вылета на самолётах СБ и Пе-2. В воздушных боях огнём курсовых пулемётов сбил три самолёта противника (ещё три самолёта 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 НИИТавтопрома в Москве. Человек исключительной скромности, он редко носил свои «Звёзды».

Умер 14 декабря 2000 г. Похоронен близ посёлка Воскресенское Ленинского района Московской области на Ивановском 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 лётчиком, Г.А. Речкалов 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 лётной 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 нём 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 нём же, правда, он потерпел аварию из-за отказа мотора — Речкалов едва не погиб.

После аварии он стал летать на И-16, вскоре сбил на нём румынский ПЗЛ-24, а затем и Ю-88. В одном из вылетов был ранен в голову и ногу, привёл машину на свой аэродром и угодил в госпиталь, где перенёс 3 операции — ранение в ногу оказалось тяжёлым. После относительного выздоровления лётчик получил направление в запасной полк, но, узнав, что полк укомплектован только самолётами 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 ещё раз побывав в госпитале — трудно выходил осколок, Речкалов 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 самолётов 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 самолёта 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, самолёты несли звёзды по числу сбитых врагов и грозные буквы РГА (инициалы лётчика) на хвостовой части фюзеляжа.

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

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

1 июля 1944 г. гвардии капитан Г.А. Речкалов был награждён второй «Золотой Звездой» за 415 боевых вылетов, 112 воздушных боёв, 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 посёлке 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 лётную школу. По окончании Херсонской авиационной школы лётчиков-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 счёт 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 её 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 лётчиц и повысила их боевое мастерство. Так, в конце декабря 1942 г. Литвяк уничтожила неподалёку 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. Баранов повёл четвёрку истребителей в бой. Лидия сбила 2 самолёта — лично Ю-88 и в группе ФВ-190. В одном из боёв её Як-1 был подбит, и лётчица 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 пронёсся наш штурмовик. Поливая немецких солдат огнём, он заставил их броситься на землю. Затем спланировал рядом с Лидой и остановился. Девушка бросилась навстречу, втиснулась в кабину пилота, почти ему на колени, самолёт взлетел. Вскоре Лидия была в полку.

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

В марте обстановка в воздухе ещё 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 шестёрка 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 лётчица привела повреждённый 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, ещё 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 ещё 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 — лётчик 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 тяжёлым ударом.

16 июля 1943 г. Литвяк вылетела в составе шестёрки 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 сбивла «Юнкерс» и в паре с ведомым — Me-109, но и сама была ранена.

К тому времени имя отважной лётчицы 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 сбивла Me-109, через пару дней, отбиваясь от трёх Me-109, Лидия пришла на помощь своему командиру И. Голышеву, на которого навалилась четвёрка «мессеров». Меткая очередь настигла вражескую машину. Но был подбит и её самолёт. Преследуемая до самой земли, она сумела посадить свой «Як» на фюзеляж. Наблюдавшие за боем пехотинцы прикрыли огнём её приземление. Они были восхищены, узнав, что бесстрашным лётчиком 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 сбивла лично 11 и в составе группы 3 самолёта 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. Ещё летом 1946 г. командир 73-го гвардейского ИАП И.И. Запрягаев послал в район Мариновки на машине несколько человек для поисков её следа. К сожалению, однополчане Литвяк опоздали буквально на несколько дней. Обломки

Лидино «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 Шахтёрского 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 — ещё два. Вскоре одержал свою первую воздушную победу, уничтожив истребитель Me-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 самолёта и эффективное содействие наземным войскам при выходе на государственную границу СССР.

Командуя эскадрильей того же полка, к марту 1945 г. он совершил ещё 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 Краков, 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 самолётов, ещё несколько сжёг 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.

Живёт 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 провёл в Китае, где его отец, по протекции своего двоюродного брата — немецкого консула в Шанхае, работал врачом. В 1929 г., напуганные революционными событиями в Китае, Хартманы вернулись на родину.

С 1936 г. Хартман летал на планёрах в авиаклубе под руководством своей матери — спортсменки-лётчицы. В 14 лет получил диплом пилота планёра. С 16 лет пилотировал самолёты. С 1940 г. проходил подготовку в 10-м учебном полку люфтваффе в Нойкурне под Кёнигсбергом, затем во 2-й лётной 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 Me-109, истребителе, на котором он сделал свою выдающуюся лётную карьеру.

Боевые полёты 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 лётчик: оторвался от ведомого и не смог выполнить его приказ, открыл огонь по своим самолётам, 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 тяжёлые повреждения, но лётчик вновь сумел приземлить повреждённую машину в степи. Самолёт 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 предостаточно.

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

Хартман воевал в небе не только против советских самолётов. В небе Румынии за штурвалом своего Me-109 он встречался и с американскими лётчиками.

После десятка «побед», одержанных 2 марта 1944 г., Хартман и ещё несколько лётчиков были вызваны в Бергхоф, к фюреру, для вручения наград. Лейтенант Хартман, записавший к тому времени на свой счёт 202 «сбитых» советских самолёта, был награждён дубовыми листьями к Рыцарскому кресту.

Сам Хартман был сбит более 10 раз. В основном он «сталкивался с обломками сбитых им советских самолётов» (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 вёзшей его полуприцепа и в тот же день вернулся к своим.

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

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

Хартман был трижды легко ранен.

Как командир 1-й эскадрильи 52-й истребительной эскадры, которая базировалась на небольшом аэродроме близ Страконице 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 самолётов 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 подчёркнутым уважением, с вызовом вспоминал своих боевых товарищей и фюрера. О ходе этого судебного процесса было доложено Сталину, который с сатирическим презрением отозвался о немецком лётчике. Самоуверенная позиция Хартмана конечно же раздражала советских судей (шёл 1945 г.), и тот был приговорён к 25 годам лагерей. Приговор по законам советской юстиции был смягчён, и Хартману были назначены десять с половиной лет в лагерях для военнопленных. Освобождён он был в 1955 г.

Вернувшись в Западную Германию, он успешно и быстро прошёл курс обучения на реактивных самолётах, причём на этот раз его учителями стали американцы. Хартман летал на реактивных «Сейбрах Ф-86» и «Старфайтере Ф-104». Последняя машина при активной эксплуатации в Германии оказалась крайне неудачной — на ней погибло 115 немецких лётчиков. 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 лётчиком-инструктором в Хангеларе, 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, неподалёку от Штутгарта. В юности он увлечённо занимался в планёрной школе. В ноябре 1939 г. он был принят учеником в люфтваффе, а в 1940 г. закончил свой лётный тренинг. Инструкторы обратили внимание на особенности уникального лётного 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 полётов, был направлен во II группу 1-й истребительной эскадры, вооружённой тяжёлыми двухмоторными истребителями Me-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 тяжёлых

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 навывлет ранен в ногу. Сконцентрировав волю и терпение, ему удалось привести и посадить свой истребитель на аэродром. Впоследствии он запишет на свой счёт по крайней мере ещё 18 сбитых «Галифаксов», дважды сбивая за ночь по два самолёта только этого типа.

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

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

В декабре 1943 г., после того как счёт немецкого аса вырос до 42 побед, он был награждён Рыцарским крестом. В ночь с 24 на 25 февраля 1944 г. записал на свой счёт 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 четырёхмоторных английских бомбардировщиков, 4 из которых были позднее признаны Королевскими воздушными силами Великобритании.

24 июня 1944 г. капитан Шнауфер за 84 победы был награждён дубовыми листьями к своему Рыцарскому кресту, а 30 июля, доведя свой счёт 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-й ночной истребительной эскадры. В двадцать два года он стал самым молодым в люфтваффе командиром истребительной эскадры. До конца года счёт побед равнялся 106.

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

В ночь на 7 марта 1945 г. майор Шнауфер заявил о трёх своих последних победах над неопознанными четырёхмоторными

бомбардировщиками.

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

Имя Шнауфера было хорошо известно в Британии, и его пребывание в плену не было злостью: скорее это была длительная и насыщенная, не лишённая 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 четырёхмоторных бомбардировщиков. Никто из асов люфтваффе не нанёс Королевским воздушным силам Великобритании больших потерь, чем этот лётчик, а в общем зачёте войны с западными союзниками он стал третьим немецким асом. Это распространённое мнение автор считает очевидной несообразностью по своей сути, имеющей корни в надуманной и политизированной, принципиально различной на Западном и Восточном фронте системе зачёта побед в люфтваффе.

Шнауфер после того, как его освободили англичане, вернулся к своему старинному семейному 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 Me-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 лётчики, 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 самолётах 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 Жёлтого 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. Самолёты 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 лётно-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 самолёты 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 былокрытие ГЭС и железнодорожного моста через реку.

Первый бой часть приняла в составе дивизии вечером того же дня. Тогда наши лётчики сбили два «Сейбра», но и сами потеряли два «МиГа». Пепеляев же открыл свой победный счёт в большом бою 20 мая 1951 г., когда четырёх советским лётчикам (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 самолётов «Старфайр Р-94». По итогам боя лётчикам были записаны сбитыми 7 машин, из них две — на счёт командира полка.

6 октября 1951 г. Пепеляев подбил «Сейбр», совершивший вынужденную посадку на территории, контролируемой северокорейскими войсками. На снижении подбитый самолёт был повторно атакован лётчиком 176-го гвардейского ИАП К.Я. Шеберстовым. Американскому лётчику, 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 вертолёт. В считанные часы подбитый самолёт 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 самолётов официально, и ещё 3 было не засчитано. За каждые 5 вылетов Пепеляев сбивал по самолёту противника. В двух боях он уничтожил по 2 самолёта.

Полку под его командованием было засчитано сбитыми 109 неприятельских машин различных типов. Большого числа сбитых самолётов не было засчитано ни одному из почти 30 истребительных авиационных полков, воевавших в Корее в 1950–1953 гг. В боях

погибли 4 лётчика 196-го ИАП, было потеряно 12 МиГ-15. Потери, понесённые 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 лётную жизнь налетал 2020 часов и освоил 22 типа самолётов, 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 награждён двумя орденами Ленина, тремя Красного Знамени, орденами Отечественной войны I степени, Отечественной войны II степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями.

Е.Г. Пепеляев умер 4 января 2013 года. Похоронен на Николо-Архангельском кладбище в Москве.

Джозеф Макконнел (США)



Выдающийся американский лётчик родился 30 января 1922 г. в Дувре, в штате Нью-Гэмпшир, США. С детства мечтал о карьере лётчика. 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 Б-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 лётчика-истребителя. Тем не менее Макконнел вновь сумел добиться своего. В августе 1952 г. он был переведён 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 полёты в воздушном пространстве Китая, надеясь встретить вражеские

самолёты неподалёку от аэродромов их базирования. Лишь 14 января 1953 г. Макконнелл сбил свой первый МиГ-15.

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

12 апреля 1953 г. капитан Макконнелл был сбит единственный раз за свою лётную карьеру. В тот день он участвовал в прикрытии налёта на гидроэлектростанцию в Супхуне в Китае. Его самолёт подбил капитан Семён Федорец из 913-го истребительного авиационного полка. МиГ-15 Федорца также был повреждён удачной очередью Макконнела. Федорец катапультировался. Макконнелл сумел дотянуть на своём «Сейбре» до Жёлтого моря, где тоже катапультировался, и после приведения его подобрал вертолёт американской поисково-спасательной службы.

Специфическое лётное зрение позволяло Макконнеллу обнаруживать самолёты противника на большом расстоянии. Особенно удачным для него стал день 18 мая, когда он в одном вылете сбил два МиГ-15, а в другом — ещё один, доведя тем самым свой список побед до 16, став первым из двух американских «тройных» асов корейской войны. Все победы записаны капитану Макконнеллу 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 отстранён и его соперник Мануэль Фернандес, чей счёт побед достигал 14,5 самолёта. Командование ВВС США не желало возможной потери на театре военных действий кого-либо из получивших широкую известность асов.

Расчётный 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 боёв капитан Макконнелл стал лётчиком-испытателем.

25 августа 1954 г. этот отважный лётчик погиб при проведении испытательного полёта на новой модификации «Сейбра F-86H». Расследовавшая катастрофу комиссия, в работе которой принимал участие известнейший американский лётчик-испытатель Чарльз Йегер, пришла к заключению, что самолёт разбился из-за ошибки наземного технического персонала, готовившего его к полёту. По одной из версий, катастрофа произошла из-за отсутствия крепёжного болта.

За время службы в Корее капитан Джозеф Макконнел одержал 16 подтверждённых ВВС США воздушных побед (все — над МиГ-15), совершив 106 боевых вылетов. Он является самым результативным американским лётчиком-истребителем в корейской войне. Кроме того, он до сих пор остаётся наиболее результативным лётчиком-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, произвёл несколько разведывательных полётов на Як-9.

В 1946 г. прошёл курсы повышения квалификации, а затем получил назначение в 17-й ИАП, который был вооружён самолётами 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 Аньдуна, и уже через несколько дней лётчики полка провели свой первый бой с американскими самолётами.

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

Лето 1951 г. для Николая Сутягина стало особенно результативным — с июля по сентябрь он сбил 8 самолётов. Столь же результативной была осень — с октября по декабрь — ещё 8 уничтоженных машин. Всего через полтора месяца боёв на счету капитана Сутягина было 15 побед. В августе, за 7 лично сбитых самолётов, 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 лётчиками полков второго эшелона, готовившимися к боям. Тем не менее в январе 1952 г. он сбил ещё 3 самолёта противника.

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

В январе 1952 г., за сбитые в воздушных боях ещё 10 самолётов 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 Р-86», 2 «Тандерджета Р-84», 2 «Шутинг-старов Р-80» и 2 английских «Метеора».

За исключением «Шутинг-старов Р-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 — самолёте, олицетворившем достижения советской техники и по большинству лётно-технических характеристик превзошедшем лучшие зарубежные истребители. Тем более нелепыми кажутся тенденциозные материалы, публиковавшиеся на Западе о воздушной войне в Корее, где

приводится уничтожительное для бывшего противника соотношение потерь.

За время боевых действий в Корее (с 17 июня 1951 г. по 2 февраля 1952 г.) Сутягин произвёл 149 боевых вылетов, в 66 воздушных боях уничтожил 23 самолёта 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 налёт — 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 полётов в документах не указано. За вьетнамскую командировку лётчик был награждён третьим орденом Красной Звезды. Командировка во Вьетнам подорвала здоровье стареющего аса. Вскоре после возвращения из Вьетнама врачи запретили ему летать на реактивных самолётах, оставив допуск только на транспортные корабли и вертолёты.

В августе 1971 г. Н.В. Сутягину было присвоено почётное звание заслуженного военного лётчика 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 награждён орденами Ленина, Отечественной войны I степени, 3 орденами Красной Звезды, орденом «За службу Родине в Вооружённых Силах СССР» III степени, медалями.

ИСПЫТАТЕЛЬНАЯ РАБОТА

Ролан Гаррос (Франция)



Ролан Гаррос родился в Сент-Дени 6 октября 1888 г.

Учился в Париже. Карьеру лётчика начал в 1909 г., летая на аэроплане Сантос-Дюмона «Демуазель», весьма чувствительного к весу лётчика. В 1911 г. был аттестован как пилот аэроплана Блерио. Ещё до Первой мировой войны был в числе известнейших в мире лётчиков, выступал с демонстрационными полётами, побывал в Соединённых Штатах и в Южной Африке. В 1913 г., освоив моноплан «Моран-Солнье», Гаррос, перелетев с юга Франции в Тунис, стал первым лётчиком, пересёкшим Средиземное море.

Вскоре после начала войны Гаррос вступил во французскую армию. Поскольку одновременно управлять самолётом и целиться оказалось слишком сложно, он первым совместил пулемёт с продольной осью самолёта и предложил конструкцию, которая позволяла стрелять из пулемёта, расположенного за ведущим винтом. Для этого он использовал щитки, при стрельбе «через винт» отражающие пули на лопастях воздушного винта. На своём «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 огнём с земли, захвачен немецкими солдатами при попытке избавиться от своей военной

новинки, заключён 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 лётчика 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 1898 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 Рорбарх в Берлине, где принимал участие в создании летающих лодок и пассажирских самолётов Ro.VIII «Роланд». В 1925 г. Танк устроился на работу лётчиком-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 лётных испытаний на несравненно большем предприятии «Фокке-Вульф» в Бремене. Здесь под его руководством создавали ряд широко известных самолётов: ФВ-44, ФВ-56, ФВ-58, ФВ-62. До 1938 г. Танк лично совершал первый полёт на каждой созданной под его руководством машине.

В 1936 г. конструкторская бригада под руководством Танка приступила к разработке тяжёлого четырёхмоторного самолёта «Кондор» ФВ-200. Изначально «Кондор» проектировался как трансатлантический воздушный лайнер и первый свой полёт 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 самолёт 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 самолёта показал скорость 595 км/ч. Танк совершил не менее десяти испытательных вылетов. Испытания скоростных машин становились всё более сложными, и Танку пришлось отказаться от личного участия в испытаниях. Длинноносый ФВ-190Б-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 ещё 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 самолётов, созданных под его руководством, в соответствии со специальным приказом, подписанным Герингом, обозначались двумя первыми буквами его фамилии — «Та».

В конце войны Танк разработал дискообразный вертолёт, 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 сошёлся.

В конце 1946 г. Танк уехал в Аргентину, где участвовал в создании военных реактивных самолётов для правительства Х. Перона. Всего было построено 5 самолётов, 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 самолёта HF-24 «Марут» («Дух Ветра»). Прототип совершил первый полёт 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 15 января 1917 г. в городе Баку в семье капитана танкера. С восьмого класса Седов совмещал учёбу 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 лётной 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 лётчика-испытателя-инженера в НИИ ВВС отрабатывать новую авиатехнику для фронта.

В 1942–1943 гг. Седов провёл испытания нескольких модификаций Як-9 и Як-3. Участвовал в испытаниях

цельнометаллического Як-3.

В 1943–1950 гг. лётчик-испытатель и ведущий инженер ГК НИИ ВВС провёл 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 лётчик-испытатель ОКБ А.И. Микояна. В 1952 г. Седов первым в стране в горизонтальном полёте достиг скорости звука на опытном самолёте И-360. Поднял в небо и провёл испытания: первого отечественного серийного сверхзвукового истребителя МиГ-19; первого отечественного самолёта с треугольным крылом Е-4; многочисленных модификаций истребителя МиГ-17, а также опытных самолётов И-350, И-360, Е-2А.

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

Генерал-майор авиации Г.А. Седов с 1938 по 1957 г. совершил 3389 полётов, время налёта составило 1515 часов 34 минуты. На реактивных самолётах — 1339 полётов, время в воздухе 711 часов 7 минут.

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

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

Живёт в Москве.

Сергей Николаевич Анохин (СССР)



Сергей Анохин родился 1 апреля 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 шофёром. В 1929 г. он начал летать на планёре ИТ-4-бис, построенном в кружке планеристов при клубе имени Кухмистерова. В 1930 г. Анохин окончил Московскую планёрную школу, продолжая работу в автобусном парке, занимаясь подготовкой планеристов в Московской планёрной школе.

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

1 сентября 1933 г. на планёрных состязаниях в Коктебеле Анохин впервые, используя восходящие воздушные потоки, на планёре обогнул гору Карадаг. 15 сентября того же года установил всесоюзный рекорд продолжительности полёта на одноместном планёре — 15 часов 47 минут.

В мае 1934 г. он участвовал в первом буксировочном перелёте трёх планёров Г-9 за самолётом 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 провёл рискованный эксперимент по оценке прочностных характеристик планёра «Рот-Фронт-1» с преднамеренным разрушением в воздухе. Эксперимент был задуман учёными и конструкторами ЦАГИ. По расчётам аэродинамика В.П. Ветчинкина планёр должен был разрушиться на скорости 220 км/ч. По мнению другой группы учёных и конструкторов, среди которых был и конструктор планёра, впоследствии известный авиаконструктор О.К. Антонов, это должно было произойти на скорости около 300 км/ч. При испытании в воздухе планёр 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 полёта — 32 часа 11 минут. Через несколько дней он выполнил экспериментальный прыжок с парашютом со сверхнизкой высоты (менее 30 м) методом срыва на планёре «П.П. Постышев» и установил всесоюзный рекорд высоты полёта — 2340 м.

В те годы в ВЛПШ обучалась группа турецких планеристов, среди которых находилась и приёмная дочь президента Турции Ататюрка — Сабиха Гет Чен. Турки освоили парение на планёре, 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 планёрного звена, потом — командиром планёрного отряда. В 1940 г. у С.Н. Анохина при выполнении пилотажа на планёре отвалился элерон, но лётчик 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 Озёрах. В одном из полётов на планёре в 1942 г. в воздухе сорвалась

обшивка с центроплана и разрушилась проводка управления элеронами. Анохин сумел мастерски выполнить посадку. Зимой 1942 г. у самолёта-буксировщика СБ, пилотируемого Анохиным, оторвалась лыжа. И вновь лётчик сумел благополучно посадить самолёт.

В августе–сентябре 1942 г. Анохин проводит испытания тяжёлого планёра А-40, предназначенного для десантирования лёгкого танка Т-60.

Параллельно с испытательной работой Анохин участвует в боевых действиях в должности командира лётного 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 планёрах, доставляя им боеприпасы, медикаменты, продукты.

В апреле 1943 г. С.Н. Анохиным и лётчиком Ю. Желютовым был выполнен единственный за время Великой Отечественной войны взлёт планёра с партизанского аэродрома. Обычно планёры после выполнения перелёта к партизанам уничтожались, а пилоты возвращались на самолётах. Но в тот раз это правило было нарушено. Несмотря на ограниченные размеры партизанского аэродрома и загрузку планёра (на нём находились раненые партизаны, которых было необходимо срочно доставить в госпиталь), Анохин мастерски произвёл взлёт на буксире за самолётом 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 самолёта отломилось крыло, и машина перешла в ускоряющееся вращение вокруг продольной оси. Анохин сумел выпрыгнуть с парашютом из вращающегося самолёта, получил тяжёлые травмы и потерял левый глаз.

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

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

В 1947 г. Анохина прикомандировывают к ОКБ А.С. Яковлева. Там он выполняет первые полёты и проводит испытания множества

типов «Яков». 22 марта 1950 г. на самолёте 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 самолёт из-за возникших вибраций. Катапульта не сработала, и лётчик 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 самолёта-снаряда КС («Комета-3»). За проведение этих испытаний Анохин был удостоен звания Героя Советского Союза.

17 февраля 1959 г. Анохину первым среди 10 лётчиков-испытателей было присвоено почётное звание заслуженного лётчика-испытателя СССР с № 1.

В 1960 г. Сергей Николаевич выполнил несколько десятков полётов 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 самолётов Анохин занимается и испытаниями планёров.

В августе 1962 г. Анохин был по здоровью списан с лётно-испытательной работы. После этого он работал заместителем начальника лётно-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. Королёв пригласил его на работу в своё ОКБ. С мая 1964 г. он стал начальником методического отдела ОКБ-1 (НПО «Энергия»).

За время своей лётной деятельности Анохин освоил около 200 типов самолётов и планёров, провёл 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 20 февраля 1921 г. Перед уходом в армию получил степень бакалавра физики в колледже Вашингтона и Джефферсона.

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 лётчика-испытателя в Национальный консультативный комитет по аэронавтике (НАСА) и в 1951 г. направили на станцию высокоскоростных полётов на авиабазе Эдвардс. Там Волкер занимал пост шеф-пилота станции, работал в нескольких исследовательских проектах, интереснейшим из которых были полёты на ракетопланах фирмы «Белл» Х-1-2, Х-1А, Х-1Е, запускавшихся в воздухе с самолёта-носителя.

Важнейшим событием в жизни Волкера стало участие в знаменитой программе Х-15, в частности, в той её нереализованной части, что получила название «Первый человек в космосе». Волкер стал первым лётчиком-испытателем NASA (преобразовалось из НАСА

в 1958 г.), совершившим полёт на ракетоплане Х-15. Волкер летал на ракетоплане 24 раза. Американцы называют эти суборбитальные полёты полётами в космос и тешат себя тем, что считают Волкера первым человеком, совершившим два «космических» полёта.

Споры, были ли полёты американцев на Х-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 полёте Гагарина), и их полёт не был орбитальным — ракетоплан далеко не достигал необходимой для этого первой космической скорости, но полёты 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 тяжёлой «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 «крылышек» астронавта посмертно в 2005 г.

Альберт Скотт Кроссфилд (США)



Скотт Кроссфилд родился в Беркли в Калифорнии 2 октября 1921 г. Служил лётчиком-инструктором и лётчиком-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 аэронавтики.

В 1950 г. Кроссфилд устроился на работу лётчика-испытателя в Национальный наблюдательный комитет аэронавтики (NACA, отличать от более позднего NASA) на Высокоскоростную лётную станцию (сегодня Драйденовский лётный исследовательский центр NASA) на базе воздушных сил в Эдвардсе, Калифорния.

В течение пяти лет Кроссфилд испытал все экспериментальные самолёты 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 полётов 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 Америкэн».

После полёта 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 полётах 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 начнёт отбирать людей для полёта в космос, не предавалось гласности, но Скотт Кроссфилд об этом знал. Кроссфилд, Фликингер и ещё семь человек были избраны в особый комитет по подготовке к космическим полётам. А ведь Кроссфилд знал Фликингера давно. Он познакомился с ним ещё при испытаниях компенсирующих костюмов во время работы по проекту «Х-15». Теперь он подошёл 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 самолётах и ракетопланах. Фликингер рассказал ему, что проект «Меркурий» не подходит для лётных братьев прошлых лет, когда не было ни начальства, ни корреспондентов, когда пилот с бортинженером забивались в ангар, а потом поднимали машину в воздух, долетая почти до звёзд, приземлялись на дне высохшего озера и вечером заходили к Панчо попить пивка. Фликингер объяснил, что первым в космос должен полететь шимпанзе. Ну что ж, всё ясно, Кроссфилда это больше не интересовало.

В 1960 г. Кроссфилд поставил новый рекорд скорости, пролетев на ракетоплане Х-15, запущенном с бомбардировщика В-52, со скоростью 2,97М и достигнув высоты в 25000 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 лёгкой контузии, совершенно не пострадал.

15 ноября 1960 г. он совершил на X-15 с двигателем XLR-99 первый полёт. Совершив на этом ракетоплане ещё два полёта, он предлагал совершить такой полёт 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 полётов в X-15, установленном на B-52, один из них закончился планирующим полётом, и 13 самостоятельных полётов 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 самолётов, которые ещё заставят человека плакать о том, что о них забыли. В полёте 11 февраля 1960 г. он достиг высоты в 26858 м.

Он остался в «Норт Америкэн» как системный директор испытаний и качественных гарантий компании, участвовал 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 вовлечён в работу над проектом коммерческого самолёта малой дальности HS-146 (Hawker Siddeley 146). В 1977 г. он вошёл в Комитет представителей науки и технологий Соединённых Штатов и до своего ухода на пенсию в 1993 г. был главной поддерживающей силой большинства действительно новых авиационных программ.

Роль Кроссфилда сыграл известный американский актёр 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 «самолёте братьев Райт» (реплике) абсолютно в их духе. К сожалению, ряд технологических проблем не позволили совершить полёт к 100-летию со дня первого полёта, и хотя реплика самолёта 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 самолёте, он обычно отвечал: «Тот самый, на котором я когда-нибудь летал», подчёркивая, 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 мёртвым в обломках самолёта в горах северной Джорджии, в 80 км от Атланты. Хотя поисковые бригады не сразу опознали тело в разбившемся самолёте, зять Кроссфилда — Эд Флеминг сообщил журналистам, что власти сразу уведомили семью о том, что в самолёте был именно он. Лётчик совершал перелёт на своём одномоторном самолёте «Сесна» из Алабамы домой — в Вирджинию. Якобы в тот период, когда контакт с самолётом был потерян, в этом районе был зарегистрирован ураган. Кроссфилд оставался лётчиком до самого конца. Тогда, 19 апреля 2006 г., ему шёл 85-й год.

Похоронен Кроссфилд на Арлингтонском национальном кладбище.

Награждён 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 лётчиков, до августа 1944 г. служил лётчиком-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. — лётчик-инструктор Высшей офицерской школы воздушного боя. В 1948 г. экстерном окончил Высшие офицерские лётно-тактические курсы.

В 1950–1956 гг. Махалин — на лётно-испытательной работе в Государственном краснознаменном научно-испытательном институте ВВС (ГК НИИ ВВС). Принимал участие в государственных испытаниях сверхзвуковых истребителей МиГ-15-бис, МиГ-17,

МиГ-19, провёл ряд ответственных испытательных работ на самолётах-истребителях.

В мае–июне 1951 г. в составе группы опытных лётчиков-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 самолёт противника.

В январе 1956 г. Махалин прикомандирован к ОКБ П.О. Сухого. Впервые поднял в небо опытные самолёты С-2 и Т-3. Провёл испытания опытных сверхзвуковых самолётов.

9 июня 1956 г. первым в стране на самолёте С-1 достиг скорости, превышающей 2000 км/ч — 2070 км/ч, достиг высоты 18500 м. 24 июня 1956 г. провёл Т-3 в парадном строю при полёте в Тушино.

1 сентября 1956 г. при выполнении задания на штопор при совершении второго захода с высоты 10000 м остановился двигатель. Махалин, не потеряв самообладания, вывел Т-3 из штопора и, в полёте со снижением, с 5-й попытки сумел запустить двигатель АЛ-7Ф, после чего благополучно посадил самолёт.

В конце 1956 г. отстранён от лётной работы из-за болезни. С июля 1957 г. подполковник В.Н. Махалин — в отставке.

После ухода с лётной работы Махалин продолжал работать в ОКБ П.О. Сухого. Был заместителем начальника лётно-испытательной станции ОКБ по лётной 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, прошёл первоначальное обучение и в феврале 1941 г. сдал на лётчика. Был направлен в 92-ю эскадрилью. Летая на истребителе «Супермарин-спитфайр», уже к августу 1941 г. объявил сбитыми два Me-109.

В 1946 г. Дьюк окончил школу лётчиков-испытателей в Крэнфилде и был направлен в подразделение скоростных полётов. В 1948 г. он уволился из Королевских ВВС и присоединился к вспомогательным ВВС, где в 1950–1951 гг. был командиром 615-й эскадрильи, почётным командиром которой был Уинстон Черчилль.

Тогда же, в 1947 г. Дьюк пришёл на фирму «Хаукер», где стал помощником главного лётчика-испытателя. В 1951 г. он занял пост главного лётчика-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 награждён орденом Британской империи.

В августе 1955 г. при совершении вынужденной посадки Дьюк получил тяжёлые 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 её.

7 апреля 2007 г. Дьюк приземлил свой частный самолёт 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 лётчиков.

На фронтах Великой Отечественной войны Микоян — с декабря 1941 г. Воевал в составе 11-го ИАП, оборонявшего 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, лётчик того же полка. Допустить потери Степана Микояна было нельзя. О нём ежедневно требовали докладов в штаб дивизии и выше. В 1943 г. Микоян был переведён 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 перешёл на лётно-испытательную работу. С 1951 г. работал лётчиком-

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 провёл, наверное, главные испытания своей жизни, совершив более 120 испытательных полётов на сверхзвуковом трёхмаховом перехватчике МиГ-25. Эта машина, сконструированная в ОКБ родного дяди Степана — Артёма Ивановича Микояна, отличалась невиданными нигде в мире характеристиками: при весе в 30 тонн этот корабль нёс самые грозные вооружения и мог разогнаться до скорости километр в секунду.

Старшему лётчику-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 лётным 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 лётчик-испытатель СССР, кандидат технических наук С.А. Микоян живёт 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., перешёл на открывшиеся при ИТУ Теоретические курсы авиации, которыми руководил Н.Е. Жуковский.

После окончания курсов Жуковского обучался лётному 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 лётчиком-инструктором в лётной школе, затем лётчиком-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 самолётов ЦАГИ. Среди них и самый большой в мире самолёт Ант-20 «Максим Горький».

Учитывая высокую квалификацию и талант первоклассного лётчика, Громову поручали сложнейшие лётные задания, прославившие нашу Родину.

В 1925 г. Громов принял участие в первом дальнем перелёте 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 лётчика СССР.

В 1926 г. вместе с механиком Е. Родзевичем Громов совершил рейд по столицам Европы на самолёте Ант-3 «Пролетарий». Первый советский цельнометаллический самолёт пролетел 7150 км за 34 часа 15 минут.

В 1929 г. на пассажирском самолёте Ант-9 «Крылья Советов» Громов выполнил ещё один дальний перелёт по маршруту Москва—Берлин—Париж—Рим—Лондон—Варшава, покрыв расстояние 9037 км за 53 лётных часа.

В 1934 г. экипаж в составе М.М. Громова, А.И. Филина и И.Т. Спирина на самолёте Ант-25 установил мировой рекорд дальности беспосадочного полёта по кривой — 12411 км за 75 часов (предыдущий мировой рекорд в 9104 км принадлежал французским лётчикам).

28 сентября 1934 г. за героизм и самоотверженность, проявленные при испытаниях самолёта Ант-25, Громову было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1936 г. на новом двухмоторном самолёте Ант-35 Громов совершил перелёт из Москвы в Ленинград и обратно в рекордно короткий срок: расстояние 1266 км пройдено за 3 часа 38 минут.

В июле 1937 г. на самолёте Ант-25 (РД-1) экипаж в составе М.М. Громова, А.Б. Юмашева, С.А. Данилина осуществил беспосадочный перелёт по маршруту Москва — Северный полюс — Сан-Джасинто (США). Расстояние 10148 км пройдено за 62 часа 17 минут. Советские лётчики установили мировой рекорд дальности по прямой. Члены экипажа были удостоены звания Героев Советского Союза, а уже имевший это звание Громов был награждён орденом Красного Знамени.

Международная авиационная федерация наградила участников перелёта медалью де Лаво за лучшее достижение 1937 г. В течение трёх лет перед этим медаль никому не присуждалась за отсутствием достойных кандидатов.

В 1937 г. ВАК СССР присвоила М.М. Громову учёное звание профессора по технической эксплуатации самолётов и моторов.

В 1941 г. Громова назначают директором только что созданного Лётно-исследовательского института (ЛИИ) Наркомата авиационной промышленности.

В начале Великой Отечественной войны с группой советских лётчиков командиром в США за получением самолётов 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 лётчиками эскадрильи «Нормандия», входившей в состав 1-й воздушной армии, Громов был награждён Командорским орденом Почётного 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 лётчиков-испытателей.

На протяжении всей своей жизни и деятельности М.М. Громов вёл 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. Лётно-исследовательскому институту МАП присвоено имя Героя Советского Союза Михаила Михайловича Громова.

Пётр Михайлович Стефановский (СССР)



Пётр 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 лётчиков.

Работал лётчиком-инструктором, затем лётчиком-испытателем НИИ ВВС.

Во время Великой Отечественной войны подполковник П.М. Стефановский был назначен командиром 402-го истребительного авиационного полка, в составе которого воевали лётчики-испытатели НИИ ВВС. За первые три дня участия в боевых действиях полк подполковника Петра Стефановского сбил двенадцать самолётов противника, не потеряв ни одного своего самолёта. Всего же за годы войны лётчики-истребители этого полка совершили более 13000 боевых вылетов и сбили и уничтожили на земле 810 неприятельских самолётов. 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. Лётчики этого авиакорпуса не допустили массовых налётов 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 лётные испытания новейших истребителей и бомбардировщиков. За время лётно-испытательной работы в этом прославленном институте Стефановскому пришлось испытать более пятидесяти типов самолётов.

В 1948 г. за освоение новой военной техники и проявленные при этом мужество и отвагу заместителю начальника управления испытания самолётов НИИ ВВС генерал-майору авиации Стефановскому было присвоено звание Героя Советского Союза.

С 1954 г. лётчик-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 почётного звания заслуженного лётчика-испытателя, как не были удостоены звания заслуженного военного лётчика 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 лётчиков. Служил в строевых частях ВВС. В 1932–1935 гг. — лётчик-испытатель НИИ ВВС. Провёл государственные испытания истребителей И-16 и ДИ-4, участвовал в государственных испытаниях истребителя И-15, а также в испытаниях «Звена» (самолёт ТБ-3 с истребителями И-5 на крыльях).

21 ноября 1935 г. на самолёте И-15 достиг высоты 14575 м (неофициальный мировой рекорд).

В 1935–1964 гг. Коккинаки был старшим лётчиком-испытателем ОКБ С.В. Ильюшина. Поднял в небо и провёл испытания всех самолётов ОКБ, выпущенных в эти годы.

27–28 июня 1938 г. на самолёте ЦКБ-30 «Москва» с штурманом А.М. Бряндинским совершил беспосадочный перелёт по маршруту

Москва — Дальний Восток протяжённостью 7580 км по прямой. За этот перелёт Коккинаки награждён «звездой» Героя Советского Союза.

28–29 апреля 1939 г. на самолёте ЦКБ-30 «Москва» с штурманом М.Х. Гордиенко совершил беспосадочный перелёт Москва — Новгород — Хельсинки — Тронхейм — остров Исландия — мыс Фарвель (южная оконечность Гренландии) — США (остров Мискоу) протяжённостью 8000 км. С 1959 г. этот маршрут используется для регулярных беспосадочных перелётов из Москвы в Нью-Йорк и обратно.

14 января 1965 г. решением Международной авиатранспортной ассоциации (ИКАО) Коккинаки награждён бриллиантовым ожерельем «Цепь пионера розы ветров» как первопроходец кратчайшего авиационного пути между Европой и Америкой.

В годы Великой Отечественной войны герой совмещал работу лётчика-испытателя и начальника Главной инспекции Наркомата авиационной промышленности и начальника лётно-испытательной службы авиационной промышленности.

Коккинаки установил 20 мировых авиационных рекордов: 7 рекордов скорости и грузоподъёмности на самолёте ЦКБ-26; 13 рекордов скорости и грузоподъёмности на самолёте 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 лётчиков и Высшую военно-авиационную школу воздушной стрельбы и бомбометания в Серпухове. Служил лётчиком-истребителем в ВВС, затем лётчиком-испытателем в Научно-испытательном институте ВВС. С 1930 г. на лётно-испытательной работе в ЦАГИ. 20 сентября 1934 г. он выполнил первый полёт 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 лётных испытаний, Корзинщиков приложил много сил для создания инженерных кадров лётчиков-испытателей. Многие из них провели выдающиеся испытания, стали заслуженными лётчиками-испытателями СССР, оставили яркий след в истории отечественной авиации.

В годы Великой Отечественной войны Корзинщиков был лётчиком-испытателем авиазавода № 84.

30 августа 1943 г. при перегоне истребителя Як-7Б Корзинщиков погиб. Катастрофа произошла при попытке совершить вынужденную посадку на аэродроме Захарково.

Эрих Варзиц (Германия)



Эрих Варзиц родился в Гёттингене 18 октября 1906 г. в семье предпринимателя.

В конце 1936 г. Варзиц был представлен В. фон Брауну и Э. Хейнкелю. Его ценили как опытнейшего лётчика-испытателя своего времени и человека, обладавшего при этом незаурядными инженерными знаниями. В 1937 г., тесно работая с фон Брауном, Варзиц самостоятельно предпринял испытательный полёт на Хе-112 с ракетным ускорителем. Хотя Варзиц приземлил машину на брюхо, с загоревшимся от работы ускорителя фюзеляжем, полёт был признан успешным, а применение ускорителя — полезным.

В то же время Хейнкель вёл напряжённую работу над перехватчиком Хе-176. По замыслу, это была фантастическая машина. Взлетев почти вертикально, она должна была атаковать неприятельские самолёты 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, несмотря 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 упрощённый и более дешёвый Хе-178, которому и было суждено открыть реактивную эру. 27 августа 1939 г. Эрих Варзиц впервые в истории совершил полёт на маленьком реактивном самолёте конструкции Хейнкеля Хе-178 с установленным на нём турбореактивным двигателем Ханса фон Охайна — HeS 3b. Позднее этот самолёт 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 Эйндрховене над носителями ракет воздух-поверхность — роль носителей тогда выполняли Хе-111 и Ю-52. В 1942 г., во время испытательного полёта, на одной из модификаций Me-109 произошла авария, вызванная неправильной работой указателя уровня топлива. Разбиравшие аварию специалисты были суровы, да и время того требовало, и Варзиц на год был отстранён от полётов.

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 увезён «в Сибирь», в колонию, где и отработал эти пять лет. На самом деле Варзиц работал на закрытом советском предприятии, под руководством С.П. Королёва.

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, урождённая 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. Её сын в четырёхлетнем 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 самолёте, Жаклин увлеклась полётами и за три недели освоила аэроплан, а ещё через два года получила профессиональную лицензию пилота. В 1936 г. она вышла замуж за Одлума, который поддерживал её лётные начинания. В предвоенные годы Жаклин много летала, принимая участие в десятках авиационных гонок.

В годы войны Кокран вступила в резервную организацию женщин-лётчиц и в конце войны возглавила её. Она принимала участие в подготовке сотен лётчиц 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 полёт на реактивном самолёте, а 18 мая 1953 г. на поздней модификации «Сейбра» она стала первой женщиной, превысившей в полёте скорость звука. Своими успехами в освоении реактивной техники она была во многом обязана выдающемуся лётчику Чарльзу Йегеру, с которым долгие годы её связывала настоящая дружба. Также она стала первой женщиной, пересёкшей 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 полётах. Но после полёта 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 лётчиков и авиационных авторитетов, в частности с А.Н. Туполевым.

Жаклин Кокран умерла в своём доме в Индио, в Калифорнии 9 августа 1980 г. Похоронена на кладбище Долины Коачелла.

Именем Жаклин Кокран назван аэропорт Индио. В её 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 лётчиков. Служил на должности инструктора Осоавиахима в Стародубе. С 1927 г. в рядах Красной армии, год спустя окончил Качинскую военную авиационную школу лётчиков. С 1933 г. на лётно-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 полёта с контрольной нагрузкой в 10000 кг, поднявшись на ДБ-А-4АМ-34Р на 7032 м, а 11 ноября с грузом 10000 кг — уже на 12695 м. 20 ноября они установили на ДБ-А рекорд поднятия груза в 13000 кг на высоту 4535 м. В мае 1939 г. лётчик участвовал в

испытаниях первой в СССР системы автоматического взлёта и посадки тяжёлого самолёта ТБ-3.

6 июля 1941 г. бомбардировщик 103-У потерпел катастрофу. Штурман А.М. Акоюн погиб, М.А. Нюхтиков покинул машину, которая врезалась в землю.

25 августа 1944 г. в качестве пилота-лидера А-20К «Бостон» участвовал в беспосадочном перелёте Бельцы—Бари (Италия) эскадрильи Як-9ДД для помощи Народной освободительной армии Югославии.

С 1954 г. Нюхтиков на лётно-испытательной работе в ОКБ А.Н. Туполева. Освоил 232 типа самолётов и 15 планёров.

1 мая 1957 г. за освоение новой военной авиационной техники, проявленные при этом мужество и отвагу лётчику-испытателю полковнику М.А. Нюхтикову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Первыми, в 1959 г., звания заслуженного лётчика-испытателя СССР были удостоены лётчики: 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 вологодского железнодорожника. Рано лишился родителей. Воспитывался в детдоме. Окончил школу. Учился в техническом училище. С 1928 г. в рядах РККА. Окончил Борисоглебскую военную лётную 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 освобождён и вернулся на родину.

С июля 1941 г. майор Груздев воевал на фронте в составе 402-го ИАП особого назначения, сформированного из лётчиков-испытателей. На Калининском фронте первым открыл боевой счёт полка. Уже в первые месяцы войны он одержал в воздухе 19 побед. Лётчик-испытатель блестяще знал вражескую авиационную технику, её сильные и слабые стороны.

В сентябре 1941 г. Груздев был представлен к званию Героя Советского Союза, но награждён орденом Ленина.

(В 1968 г. инициаторами второго, посмертного представления выступили ветераны НИИ ВВС, но и оно осталось только на бумаге.)

В 1942 г. Груздева отозвали с фронта, чтобы назначить начальником лётной части НИИ ВВС.

12 января 1943 г. Груздев выполнил один полёт на БИ-1. При выпуске шасси перед посадкой оторвалась одна лыжа, но пилот благополучно посадил самолёт.

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 полёте на штопор на самолёте «Аэрокобра». Похоронен в посёлке 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 лётно-испытательной работе в НИИ ВВС.

Поднял в небо и провёл испытания множества типов самолётов.

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 лётчиков.

В марте–сентябре 1944 г. Кочетков находился в служебной командировке в США, где испытывал самолёты, поступающие в СССР по ленд-лизу. В присутствии специалистов фирмы «Белл» он выполнил, рискуя жизнью, полёт, который убедительно доказал дефект конструкции самолёта. Лётчику пришлось выпрыгнуть с парашютом

из неуправляемой «Аэрокобры». Фирма приняла меры к устранению дефекта.

Одним из первых Кочетков освоил реактивные самолёты. Ранним утром 15 августа 1945 г. инженер-лётчик Кочетков первым в СССР вылетел на турбореактивном немецком Me-262. Кочетков выполнил на нём 18 полётов, последовательно наращивая скорость, скороподъёмность, высоту, совершая различные предусмотренные манёвры.

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 пролёте мимо трибуны на высоте 200 м самолёт резко накренился и стал переворачиваться. Кочетков сумел погасить скорость, которая была около 900 км/ч. Руководители полётов на командном пункте решили, что лётчик специально делает такой эффектный манёвр. 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 провёл испытания самолёта С-1. Выполнив 12 полётов, он вернулся в ОКБ С.А. Лавочкина, где приступил к испытаниям Ла-250.

При первом же полёте могучего Ла-250 произошла авария, лётчик отделался ушибами. Сразу после отрыва самолёт 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. полёт на втором экземпляре Ла-250 закончился тяжёлой аварией при посадке из-за внезапно наступившего тумана и отказа двигателей. Кочетков с переломом переносицы и повреждением трёх рёбер попал в больницу.

Кочетков испытал 110 типов самолётов.

В феврале 1959 г. в числе первых девяти лётчиков ему было присвоено почётное звание заслуженного лётчика-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 Джеффри де Хэвилленда Джеффри де Хэвилленд-младший родился 18 февраля 1910 г. В возрасте восьми месяцев отец взял ребёнка в полёт на одном из своих первых бипланов. В январе 1928 г. Джеффри окончил школу и в течение трёх лет набирался опыта на отцовской фирме, на различных должностях.

Пройдя подготовку в лётной школе Стэйдж-Лайн, де Хэвилленд два года проработал инструктором лётной подготовки. В 1934 г. он принял участие в пятых авиагонках на королевский кубок, где занял почётное третье место.

1 октября 1937 г. он был назначен старшим лётчиком-испытателем на фирме отца «Де Хэвилленд». Принимал участие в испытаниях «Альбатрос ДХ-91», в 1938 г. провёл испытания нового самолёта «Фламинго ДХ-96».

25 ноября 1940 г. с аэродрома в Хэтфилде 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 самолётов. 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 превзойдённый до настоящего времени мировой рекорд скорости для поршневых самолётов — 780 км/ч.

В мае 1946 г. был создан специальный экспериментальный прототип авиалайнера «Комет», и де Хэвилленд-младший выполнил первый полёт на этой машине. В июле появился второй прототип экспериментальной машины ТГ-306, на котором де Хэвилленд-младший продолжил испытательные полёты. Всего был выполнен 51 полёт на самолётах этого типа.

27 сентября 1946 г. при выполнении пикирования произошло разрушение самолёта ТГ-306 и де Хэвилленд-младший погиб. Самолёт 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 лётную школу при ЦАГИ. В 1936 г. экстерном окончил Качинскую военную лётную школу и стал лётчиком-испытателем.

В 1935–1941 гг. Шиянов участвовал в испытаниях многих типов самолётов. Проводил испытания экспериментальных самолётов СК-1, ИС-1 и СК-2.

В июле–августе 1941 г. в составе 2-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи Москвы совершил 10 ночных боевых вылетов на самолёте МиГ-3.

В 1941–1967 гг. работал лётчиком-испытателем в Лётно-исследовательском институте в городе Жуковском. Поднял в небо и провёл испытания множества типов самолётов.

Испытывал первый советский реактивный самолёт МиГ-9. 13 апреля 1957 г. впервые в СССР совершил старт с катапульты на опытном самолёте 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 Лётно-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 посёлке Зима Иркутской области. Окончил 10 классов, школу ФЗУ, в 1932 г. поступил в МАИ.

Будучи студентом МАИ, в 1934–1937 гг. подрабатывал расчётчиком-прочнистом в КБ С.В. Ильюшина. В 1935 г. окончил аэроклуб МАИ, потом был в нём лётчиком-инструктором. В 1936 г. окончил МАИ. С 1937 г. — инженер ЦАГИ. В 1937 г. Гринчик окончил лётную школу ЦАГИ. В 1937–1941 гг. был лётчиком-испытателем ЦАГИ. С 1941 г. на лётно-испытательной работе в ЛИИ.

С сентября 1941 г. Гринчик — лётчик 2-й отдельной истребительной академии. У некоторых фронтовых лётчиков сложилось мнение, будто самолёт ЛаГГ-3 тяжеловат и не обладает достаточной манёвренностью. Гринчик на деле доказал, что в умелых руках «ЛаГГ» — грозная боевая машина. В одном из вылетов Гринчик вёл бой с группой вражеских истребителей. Действуя решительно, смело, он сбил 2 машины. Отношение лётчиков к самолёту ЛаГГ-3 стало меняться.

На войне Гринчик совершил 57 боевых вылетов, лично сбил 2 и в группе 4 самолёта противника, был дважды ранен.

3 марта 1942 г. военинженер 2-го ранга Гринчик был отозван с фронта. Он вернулся к лётно-испытательной работе.

С мая 1942 г. Гринчик работал испытателем в ЛИИ. С 1943 г. был заместителем начальника ЛИИ по лётной части. Первым обосновал, представил и согласовал планы испытаний на штопор. Провёл испытания многих типов самолётов 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 ещё до войны.

11 июля 1946 г. Гринчик погиб в 20-м полёте опытного образца первого советского реактивного истребителя МиГ-9 при показе самолёта 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 Рёч (Германия)



Ханна Рёч родилась в Хиршберге, в Польше, 29 марта 1912 г. Первоначально она хотела работать медицинским работником, однако позднее решила стать и стала пилотом планёров.

В полётах на планёрах Рёч установила несколько спортивных рекордов. Принимала участие в испытаниях самолётов. В 1936 г. Рёч была пилотом самолёта, на котором Адольф Гитлер летел на партийный съезд в Нюрнберг. Этот эпизод вошёл в фильм Лени Рифеншталь «Триумф воли».

В 1937 г. Ханна Рёч переходит на службу в люфтваффе пилотом-инструктором. Одним из её достижений на новом поприще стали успешные испытания первого в мире двухдвигательного вертолёт поперечной схемы — ФВ-61. В 1937 г. она установила мировой рекорд дальности полёта на геликоптере, пролетев 107 км. В 1938 г. Рёч летала на нём внутри немецкого выставочного павильона в Берлине.

В 1943 г. Рёч принимала участие в испытаниях ракетного самолёта-крыла Me-163. В 1944 г. испытывала летающие бомбы и прообразы будущих ракетопланов — «Рейхенберг», созданных на базе ФАУ-1. Скорость, зафиксированная в одном из полётов, превысила 900

км/ч и продолжала увеличиваться. Чудом, буквально в последний момент ей удалось вывести машину из пикирования. При посадке на повышенной скорости ракетоплан разрушился, но Ханна Рёч осталась невредима. Испытывала она и турбореактивные Me-262 и He-162. Во время войны она, единственная женщина, была удостоена Железного креста II и I степеней.

В апреле 1945 г. Рёч сопровождала генерала Роберта фон Грейма — нового командующего люфтваффе во время посещения им бункера Гитлера в Берлине. Отважная лётчица была готова вывезти фюрера из окружённого Берлина на самолёте «Физлер-Шторх», аккуратно приземлённом ею в Тиргартене, неподалёку от Бранденбургских ворот.

После окончания войны Ханна Рёч 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 планёре через Альпы.

Ханна Рёч умерла во Франкфурте 24 августа 1979 г.

Иван Евграфович Фёдоров (СССР)



Иван Фёдоров родился 23 февраля 1914 г. в Харькове, в семье рабочего. Детство и юность провёл в Луганске. В 1929 г. окончил школу Осоавиахима, летал на планёрах. 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.

Фёдоров с мая 1937 г. воевал в Испании. На самолёте И-16 сбил 2 самолёта противника. За бои в Испании удостоен ордена Красного Знамени.

После возвращения в Советский Союз в 1937 г. Фёдоров 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 лётчиком-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 лётно-испытательной станции авиазавода был назначен майор Фёдоров.

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. Фёдоров окончил Курсы начальствующего состава. В январе–апреле 1943 г. был командиром 256-й истребительной авиационной дивизии Калининского фронта.

За время Великой Отечественной войны Фёдоров совершил около 120 боевых вылетов на «Яках», Ла-5 и Ла-7, провёл около 20 воздушных боёв, в которых сбил 17 самолётов противника.

С сентября 1945 г. Фёдоров — старший лётчик-испытатель ОКБ С.А. Лавочкина. В числе первых начал испытывать отечественные реактивные истребители. В 1947 г. поднял в небо и провёл испытания первого отечественного самолёта со стреловидным крылом Ла-160. В 1948 г. при испытаниях самолёта Ла-168 первым в стране достиг скорости 1000 км/ч. В том же году он провёл испытания реактивного истребителя Ла-15.

В декабре 1948 г. во время испытаний самолёта Ла-176 Фёдоров первым в СССР достиг скорости звука в полёте со снижением.

5 марта 1948 г. лётчику-испытателю полковнику Фёдорову 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. Фёдоров был лётчиком-испытателем ОКБ-1 в Дубне. В 1949 г. летал на опытном самолёте немецких конструкторов 140-Р. В 1950–1954 гг. был лётчиком-испытателем Научно-исследовательского института самолётного оборудования. Принимал

участие в испытаниях различного самолётного оборудования на самолётах Як-3, Як-9В, Ту-2, Ил-12, Ил-28.

С 1954 г. полковник И.Е. Фёдоров — в запасе.

Умер Герой Советского Союза И.Е. Фёдоров 12 февраля 2011 г.
Похоронен на Кунцевском кладбище.

Василий Гаврилович Иванов (СССР)



Василий Иванов родился 28 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 самолётов противника.

С сентября 1943 г. Иванов перешёл на лётно-испытательную работу в ГК НИИ ВВС. Провёл 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 лётчиков-

испытателей выполнил взлёт на самолёте 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 лётной работе. С 1959 г. — замначальника 1-го управления и начальник лётной службы. В 1959 г. ему, в числе первых, было присвоено звание заслуженного лётчика-испытателя СССР.

Герой Советского Союза полковник В.Г. Иванов умер 8 мая 1969 г. Похоронен в Москве на Ваганьковском кладбище.

В посёлке 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 лётно-испытательной работе в ЛИИ.

В июле–августе 1941 г. на Великой Отечественной войне как лётчик 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 самолётов 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 лётно-испытательной работе в ОКБ А.И. Микояна.

30 декабря 1947 г. совершил первый полёт на И-310 — прототипе МиГ-15. По замечаниям и рекомендациям Юганова были устранены недостатки и проведены усовершенствования машины. В 1950 г. Юганову присвоена квалификация лётчика-испытателя 1-го класса.

Умер В.Н. Юганов 24 июля 1964 г. Похоронен в Москве, на Введенском кладбище.

Чарльз Йегер (США)



Чарльз (Чак) Йегер родился в посёлке Мира, Западная Вирджиния, 13 февраля 1923 г. в семье небогатого фермера.

Во время Второй мировой войны летавший на «Мустангах» Р-51 второй лейтенант Йегер одержал 11 официальных побед, включая одну из побед над реактивным Ме-262, встав в ряд 12 лётчиков 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.

Самолёт назывался Х-1, и построила его компания «Белл». Йегер назвал самолёт «Пленительная Гленнис» в честь жены.

В 1940-х гг. ракетные двигатели рассматривались как новая технология, которая могла бы здорово улучшить характеристики самолётов. 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 самолёта. Эти волны так скручивали воздушный аппарат и создавали настолько сильную вибрацию, что мешали перейти звуковой барьер. Несколько человек погибли, когда их самолёты развалились в таких экспериментах.

И пока никто не перешёл звуковой барьер, не было ясности, что же будет с самолётом и человеком, летящими быстрее звука.

Компания «Белл», работавшая на НАСА (прообраз NASA), уже в 1943 г. начала исследования с целью создания сверхзвуковых самолётов. 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 самолёта. Отрепетировали аварийные процедуры, проверили 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 — Х-1 собирались подвесить к брюху специально для этого подготовленного бомбардировщика В-29.

Йегер совершил серию тренировочных полётов. Быстрая пересадка из В-29 в Х-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 всё стихло. Не стало ни вибрации, ни ударных волн — ничего. Йегер преодолел звуковой барьер.

Смелость, целеустремлённость и высокий профессионализм стали причиной перехода Йегера в лётчики-испытатели. После триумфального полёта на Х-1 он ставил и другие рекорды, выбирался из штопора при падении с высоты 15,5 км за 51 секунду, командовал огромным числом разных подразделений ВВС, а также тренировал астронавтов и пилотов бомбардировщиков.

В 1954 г. Йегер прекратил испытания реактивных самолётов 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 лётчиков.

4 октября 1957 г. Йегер вернулся в США, на военно-воздушную базу Джордж, командовать эскадрильей истребителей F-100 «Суперсейбр».

Йегер всецело посвятил себя лётной работе. Десятки реактивных машин он провёл по самым изощрённым 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 лёгком бомбардировщике B-57 «Канберра».

В 1975 г. ушёл в отставку. За годы службы Йегер получил столько наград, что под их весом вряд ли взлетел бы небольшой самолёт.

В последний раз Чарльз Йегер пилотировал самолёт в 1997 г., на пятидесятую годовщину своего знаменитого полёта на X-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 Нижнего Новгорода). Окончил 9 классов 1-й Московской военно-морской спецшколы. В 1943 г. — Вязниковскую военную авиационную школу лётчиков. 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 вёл 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 Me-109 прямо над Берлином. На фронтовом аэродроме Шёнвальде 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 ещё год провёл в Школе лётчиков-испытателей Министерства авиапромышленности (МАП).

В мае 1953 г. майора Щербакова направили в ЛИИ МАП в городе Жуковском.

После сотен испытаний различных типов боевых самолётов Щербаков стал признанным профессионалом испытаний на штопор. Позже он обобщил накопленный опыт в диссертации «Лётные испытания самолёта на штопор» и защитил учёную степень кандидата технических наук.

В 1953–1986 гг. Щербаков работал лётчиком-испытателем ЛИИ имени Громова. Выполнил 22 (наибольшее в мире число) испытания самолётов на штопор.

Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР, полковник А.А. Щербаков в отставке с 1986 г. Живёт 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 лётчика-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 лётчиков.

С октября 1952 г. по март 1953 г. Ильюшин — лётчик-испытатель Новосибирского авиазавода. Поднял в небо и провёл испытания МиГ-17Ф. Испытывал серийные МиГ-17, МиГ-17Ф и их модификации. С апреля 1953 г. по декабрь 1957 г. — на лётно-испытательной работе в ЛИИ. Участвовал в проведении ряда испытательных работ на самолётах-истребителях по тематике института.

С декабря 1957 г. по сентябрь 1981 г. Ильюшин — лётчик-испытатель ОКБ П.О. Сухого.

Установил 3 мировых авиационных рекорда: в 1959 г. — рекорд высоты полёта на Су-9, в 1962 г. — 2 рекорда (из них 1 — абсолютный) высоты горизонтального полёта на Су-9.

Ильюшин в период с 1943 г. по 1981 г. выполнил 6420 полётов на 145 типах самолётов и вертолётов 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. Закончив школу, он поступил в университет Индианы на факультет аэронавтики, где в июне 1949 г. получил степень бакалавра.

Кинчлоу, будучи студентом, записался на программу подготовки резервистов ВВС, в рамках которой прошёл лётную подготовку. Был принят на службу в ВВС 9 июля 1949 г. на авиабазе Вильямс и 4 августа 1950 г. получил нашивки военного лётчика.

В сентябре 1951 г. Кинчлоу отправился на войну в Корею, где вначале сопровождал бомбардировщики, а в декабре 1951 г. перешёл 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 самолётов.

В феврале 1954 г. Кинчлоу поступил в Британскую королевскую школу лётчиков-испытателей в Фарнборо. В декабре 1954 г. получил вторую инженерную степень по аэронавтике в Оксфорде, Великобритания.

Тогда же, в декабре 1954 г., по завершении обучения, был назначен в Лётно-испытательный центр ВВС США на авиабазе Эдвардс, в Калифорнии. 4 августа 1957 г. он стал старшим лётчиком-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 38466 м.

В сентябре 1957 г. он назначается основным пилотом Х-15, первым пилотом от ВВС США. Готовясь к полёту, проходил тренировки на центрифуге, участвовал в экспериментах на имитаторе невесомости, провёл много часов в макете кабины Х-1. Испытывал в вакуумной камере новый космический скафандр, рассчитанный на полёт на высоте 100 миль. В июне 1958 г. ознакомился с практически готовым экземпляром Х-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 полёту были отданы НАСА, программа была свёрнута.

26 июля 1958 г. капитан Кинчлоу стартовал с авиабазы Эдвардс для проведения испытательного полёта истребителя «Старфайтер F-104». Двигатель самолёта в полёте воспламенился, и самолёт стал резко терять высоту. Первые модели F-104 были оборудованы системой катапультирования, направленной вниз. Пытаясь спастись и находясь на небольшой высоте, Кинчлоу предпринял попытку развернуть самолёт на 180 градусов вокруг оси полёта, но самолёт, почти завершив разворот, разрушился. Пилот погиб, охваченный пламенем.

Айвен Кинчлоу похоронен на Арлингтонском кладбище.

Его именем названа база ВВС в Мичигане. Обществом американских лётчиков-испытателей учреждена Премия Кинчлоу.

Вильям Найт (США)



Вильям Найт родился 18 ноября 1929 г. Вырос в городе Нобльсвилль, штат Индиана. Зачислен в ВВС США в 1951 г. Предварительное лётное обучение завершил в 1953 г.

В звании лейтенанта 438-й эскадрильи истребителей-перехватчиков Ф-89Б 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 лётчика-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 лётчик, где совершил в общей сложности 253 боевых вылета на истребителе F-100. После завершения военной командировки он получил назначение на должность тест-директора по испытаниям нового истребителя F-15, по специальной системной программе в штате Огайо. В этом качестве он стал десятым пилотом, взлетевшим на «Игл F-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 лётчиком-испытателем F-16, принимая участие в комбинированных, многорежимных испытаниях машины. После 32 лет службы и 6000 часов в кабинах 100 различных самолётов он ушёл в отставку из ВВС США в звании полковника в 1982 г.

Полковник В. Найт умер 7 мая 2004 г.

Его имя занесено на скрижали Национального авиационного зала славы, Аэрокосмической аллеи почёта, 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 лётчиков, был оставлен в нём лётчиком-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 лётчиков-испытателей, в 1965 г. — Московский авиационный институт.

С августа 1958 г. Федотов — старший лётчик-испытатель в ОКБ А.И. Микояна. За это время поднял в небо и провёл испытания всех самолётов, разработанных и построенных в ОКБ за эти годы. В октябре 1977 г. выполнил первый полёт и в последующем провёл испытания всемирно известного ныне истребителя МиГ-29. Провёл испытания истребителя МиГ-23 на критических режимах полёта. Неоднократно попадал в сложнейшие аварийные ситуации, трижды был вынужден катапультироваться. В 1961–1977 гг. установил 18

мировых авиационных рекордов (из них 3 — абсолютные) на самолётах Е-166 и МиГ-25.

За мужество и героизм, проявленные при испытании новой авиационной техники, лётчику-испытателю А.В. Федотову присвоено звание Героя Советского Союза.

Федотов погиб 4 апреля 1984 г. в испытательном полёте на самолёте МиГ-31.

Похоронен в Жуковском, на Быковском кладбище.

Именем Героя названа Школа лётчиков-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 лётного состава истребительной авиации.

Виктор Георгиевич Пугачёв (СССР)



Виктор Пугачёв 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 лётчиков, был оставлен в училище лётчиком-инструктором. С 1977 г. капитан Пугачёв — в запасе.

В 1978 г. Пугачёв окончил Школу лётчиков-испытателей, в 1980 г. — вечернее отделение Жуковского филиала Московского авиационного института (МАИ).

В 1978–1980 гг. — лётчик-испытатель Лётно-исследовательского института (ныне — ЛИИ имени М.М. Громова). Провёл ряд сложных испытательных работ на сверхзвуковых самолётах МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-31, Су-17, Су-24 и их модификациях.

В 1980–2001 гг. Пугачёв — лётчик-испытатель ОКБ имени П.О. Сухого. Поднял в небо и провёл испытания самолётов Су-27К (Су-33) и Су-33УБ. Провёл испытания самолётов 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 перелёты на самолёте 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. Пугачёв первым в мире на самолёте Су-27 выполнил манёвр, получивший название «кобра Пугачёва», которая сделала всемирно известным имя лётчика-испытателя для широкого круга людей.

Название элемента — «кобра» — придумал генеральный конструктор ОКБ имени П.О. Сухого М.П. Симонов, сравнив поведение самолёта в воздухе со стойкой кобры перед атакой. Это название используется и поныне, даже в официальных документах. Чтобы довести «кобру» до совершенства, Пугачёву 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 надёжность работы материальной части. Выполненный приём в течение нескольких лет производил на посетителей авиасалона и специалистов ошеломляющее впечатление. Су-27 с его уникальными манёвренными характеристиками стал явным фаворитом выставки.

1 ноября 1989 г. Пугачёв первым в стране на самолёте Су-27К выполнил посадку на палубу тяжёлого авианесущего крейсера «Гбилиси» (ныне ТАКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов») (самолёты вертикального взлёта и посадки садились на палубу и раньше).

В 1986–1993 гг. лётчик установил 13 мировых авиационных рекордов скороподъёмности и грузоподъёмности на самолёте Су-27.

Лётчик-испытатель В.Г. Пугачёв освоил более 60 типов самолётов. Проводил лётные 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 налёт — более 3400 часов, в том числе более 2000 часов испытательных полётов. Установил восемь мировых рекордов скороподъёмности на самолёте Су-27 (П-42) в 1986–1987 гг., не превзойдённых до настоящего времени.

В 1989 г. В.Г. Пугачёв впервые продемонстрировал уникальные лётные характеристики самолёта 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 лётчиков-испытателей, проводивших испытания истребителя корабельного базирования Су-33.

Герой Советского Союза полковник В. Пугачёв живёт в городе Жуковском Московской области. С 1991 г. — заместитель главного конструктора ОКБ имени П.О. Сухого по лётным испытаниям.

ЛЁТЧИКИ-КОСМОНАВТЫ

Георгий Тимофеевич Береговой (СССР)



Георгий Береговой родился 15 апреля 1921 г. в селе Фёдоровка Полтавской области Украины. По окончании в 1938 г. средней школы работал на Енакиевском металлургическом комбинате. В 1938 г. стал курсантом Ворошиловградской школы военных лётчиков.

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 лётчиком-испытателем в ГК НИИ ВВС имени В.П. Чкалова. Им было испытано более шестидесяти типов самолётов.

В 1956 г. Береговой без отрыва от лётно-испытательной работы окончил ВВА. 14 апреля 1961 г. удостоен звания «Заслуженный

лётчик-испытатель СССР».

С 1964 г. полковник Береговой в отряде космонавтов. С 26 по 30 октября 1968 г. он совершил полёт на космическом корабле «Союз-3», во время которого было осуществлено многократное маневрирование космического корабля на орбите и его двукратное сближение с беспилотным космическим кораблём «Союз-2», произведён ряд технических экспериментов по отработке систем и оборудования космического корабля «Союз», а также наблюдения в целях изучения околоземного космического пространства. Продолжительность полёта 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 посёлке 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 учёбу и ушёл 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 лётной подготовки в Айове и был направлен для прохождения службы в Корпус морской пехоты (КМП) США. В течение года он проходил лётную 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 полётах над Северным Китаем.

С июня 1948 по декабрь 1950 г. Гленн служил лётчиком-инструктором на авиастанции КМП Корпус-Кристи в Техасе, а затем в Боевой школе самолётов-амфибий G-2/G-3 в Квантико, штат Вирджиния.

Участвовал в войне в Корее, сначала в качестве пилота 311-й истребительной эскадрильи КМП на самолёте F-9F «Пантер» на базе Похонг-донг в Корее, и выполнил 63 боевых вылета. Затем был временно переведён в ВВС и с февраля по сентябрь 1953 г. выполнил 27 боевых вылетов на самолёте F-86 «Сейбр». Зачтены сбитыми 3 истребителя МиГ-15 во время боёв над рекой Ялуцзян на границе Китая и Северной Кореи.

В 1953 г. поступил в Школу лётчиков-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 авионавтики ВМС США в Вашингтоне, округ Колумбия.

16 июля 1957 г., будучи офицером проекта самолёта F8U «Крусадер», Джон Гленн установил трансконтинентальный рекорд скорости, перелетев на этом самолёте 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 налёт около 9000 часов, 3000 — на реактивных самолётах.

В апреле 1959 г. был зачислен в первый отряд астронавтов НАСА. Прошёл полный курс подготовки и специализировался по всем вопросам, связанным с конструкцией, контрольно-измерительным оборудованием и системами управления капсулы «Меркури» и её тренажёра.

Гленн был дублёром Алана Шепарда во время суборбитального полёта 5 мая 1961 г. на «Меркури MR-3» («Фридом-7») и Вирджила Гриссома во время суборбитального полёта 21 июля 1961 г. на «Меркури MR-3».

Полёт состоялся 20 февраля 1962 г. на корабле «Меркури MA-6». Выполнил три витка вокруг Земли. Стал первым американским

астронавтом, совершившим орбитальный космический полёт. Продолжительность полёта составила 4 часа 55 минут 23 секунды.

В январе 1963 г. Гленн был переведён на программу «Аполлон» и принимал участие в разработке лунного корабля. 16 января 1964 г. ушёл 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 совершал полёт в качестве специалиста полёта шаттла «Дискавери STS-95». Так как Джон Гленн в этот момент ещё оставался сенатором, то он стал уже вторым сенатором-астронавтом (после Джейка Гарна). Установил мировой рекорд, совершив свой второй полёт в возрасте 77 лет. Перерыв между полётами составил более 36 лет. Продолжительность полёта 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 ещё трижды — в 1980, 1986 и 1992 гг. Оставался сенатором до января 1999 г. Являлся членом Комитета по Вооружённым силам и лидером демократов в сенатском комитете по правительственным 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 перевёлся в Военно-морскую академию.

В 1952 г. окончил Военно-морскую академию США и получил степень бакалавра наук.

В 1971 г. прошёл 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 корпораций, занимающихся бизнес-коммуникациями, а затем исполнительным вице-президентом и членом совета директоров.

18 октября 2000 г. вошёл в совет директоров компании «Спейс медиа».

Основал собственную компанию «Ловелл комьюникейшн» и является её 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 лётчиков-испытателей ВМС в Мэриленде. В течение четырёх лет работал лётчиком-испытателем в лётно-испытательном центре ВМС. Был руководителем программы F4Н «Фантом», одним из главных лётчиков-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. Ушёл 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 полёт в космос Джеймс Ловелл совершил с 4 по 18 декабря 1965 г. в качестве пилота корабля «Джемини-7». Во время полёта было проведено сближение на расстояние 30 см с выведенным позже кораблём «Джемини-6». После 5-часового совместного полёта корабли вновь разошлись. Сам полёт являлся на тот момент рекордным по продолжительности: 13 суток 18 часов 35 минут 1 секунда.

В январе 1966 г. был назначен дублёром командира корабля «Джемини-10», и предполагалось, что он будет командиром корабля «Джемини-13» (тогда ещё не было известно, что последним станет полёт «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 полёт в космос Ловелл совершил с 11 по 15 ноября 1966 г. в качестве командира корабля «Джемини-12». Это был последний полёт корабля этой серии, за время которого он сделал 59 оборотов. Продолжительность полёта составила 3 суток 22 часа 34 минуты 31 секунду.

Незамедлительно Ловелл был переведён 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 полёт к Луне. 24 декабря корабль перешёл на селеноцентрическую орбиту, на которой оставался 20 часов 7 минут, сделав 10 витков. Таким образом, впервые в истории пилотируемый корабль вышел на орбиту Луны. Продолжительность полёта составила 6 суток 3 часа 0 минут 42 секунды.

Ловелл был назначен командиром дублирующего экипажа корабля «Аполлон-11», во время полёта 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 лётный 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».

Четвёртый полёт Д. Ловелл совершил с 11 по 17 апреля 1970 г. в качестве командира корабля «Аполлон-13». Программа полёта 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 328000 км от Земли) командный модуль «Одиссей» потерял управление, и полёт 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 пролётной траектории, возвратиться на Землю. Во время облёта Луны удаление экипажа от Земли превысило 400000 км — рекордное расстояние, на котором удалось побывать человеку. Продолжительность полёта 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. Ушёл 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 правительственных 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 самолётостроение. Армстронг получил степень бакалавра наук в области самолётостроения в 1955 г. и, уже после своего знаменитого полёта, 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 лёгких авианосцев «Кабот» и «Райт».

12 августа 1950 г. Нейл получил сообщение о том, что он отобран для службы в качестве морского лётчика.

Свой первый полёт 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 самолёты для штурмовки наземных войск. К тому времени Армстронг совершил около 600 вылетов на самолётах различных типов. Свой первый боевой вылет он совершил 29 августа 1951 г. на сопровождение разведывательного самолёта.

Всего Армстронг совершил в Корее 78 вылетов, провёл в воздухе 121 час, в одной из штурмовок был подбит, но сумел приземлить самолёт на брюхо на своей территории. Он был награждён 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 лётчиком-испытателем, он испытывал новейшие реактивные самолёты. В 1962 г. был зачислен в отряд гражданских пилотов в рамках проекта НАСА (впоследствии преобразованного в NASA). В ноябре 1960 г. совершил свой первый полёт на ракетоплане «Норт америкэн Х-15».

В марте 1966 г. был командиром космического корабля «Джемини-8», совершив свой первый полёт в космос. В ходе этого полёта он и астронавт Дэвид Скотт осуществили первую орбитальную стыковку двух космических кораблей.

В июле 1969 г. Армстронг командовал космическим кораблём «Аполлон-11», выполнявшим полёт к Луне. 21 июля он стал первым человеком, ступившим на поверхность Луны. Произнесённая 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». Занимался 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.

Нейл Армстронг ушёл из жизни 25 августа 2012 г.

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 учёбу 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 молодёжи № 1 города Люберцы и был направлен Московским областным управлением трудовых резервов на учёбу 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 самолёте Як-18. Выполнял 196 полётов, 14 марта 1955 г. совершил свой первый прыжок с парашютом с высоты 800 м.

В 1957 г. окончил Первое чкаловское военное авиационное училище лётчиков 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 «лётчик-космонавт-инженер».

С 29 декабря 1957 г. до зачисления в отряд космонавтов служил лётчиком 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 полёту 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 полёт 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 лётно-космической подготовке и начальником отдела лётно-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 лётно-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 лётчиков в Кременчуге. С 1955 по 1957 г. учился в Чугуевском военном авиационном училище лётчиков. После училища с 1957 по 1959 г. летал в строевых частях ВВС.

В 1960 г. Леонов был зачислен в отряд космонавтов.

После трёхгодичной подготовки 18–19 марта 1965 г. Леонов совместно с П.И. Беляевым совершил полёт на космическом корабле «Восход-2» в качестве второго пилота. Во время полёта, длившегося 1 сутки 2 часа 2 минуты и 17 секунд, впервые в мире 18 марта 1965 г. вышел в открытое космическое пространство, удалился от космического корабля на расстояние 5,35 м и провёл 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 — лётчик-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 лётчики-космонавты А.А. Леонов и В.Н. Кубасов. Со стороны США — астронавты Т. Стаффорд, В. Бранд, Д. Слейтон.

С 15 по 21 июля 1975 г. состоялся совместный полёт 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 полётов человека в космическом пространстве, проведены астрофизические, медико-биологические, технологические и геофизические эксперименты. Продолжительность полёта составила 5 суток 22 часа 30 минут 51 секунду.

За годы научно-практической работы и во время космических полётов 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 полётов, имеет учёную 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 молодёжи. 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 лёгкой промышленности по специальности техник-технолог по хлопкопрядению. Стажировалась в ремонтно-механическом цехе фабрики № 2. Была освобождённым секретарём комитета ВЛКСМ комбината «Красный Перекоп». В Советской армии с марта 1962 г.

12 марта 1962 г. Терешкова зачислена в отряд космонавтов, где её назначили старшей группы.

16–19 июня 1963 г. Терешкова совершила космический полёт в качестве командира космического корабля (КК) «Восток-6»

продолжительностью 2 суток 22 часа 50 минут. Это был первый в мире полёт женщины-космонавта.

Запуск КК «Восток-6» был осуществлён в период нахождения на орбите КК «Восток-5», пилотируемого космонавтом В.Ф. Быковским.

За успешное осуществление полёта и проявленные при этом мужество и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 июня 1963 г. лётчику-космонавту СССР Терешковой Валентине Владимировне присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда».

После космического полёта В.В. Терешкова продолжала проходить подготовку в отряде космонавтов, но большую часть её 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 «лётчик-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 — почётный гражданин десятков городов всего мира. Её 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 лётно-техническую школу ДОСААФ СССР. До зачисления в отряд космонавтов работала лётчиком-инструктором. Освоила несколько типов реактивных самолётов: 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 самолётах, 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 лётчика-испытателя Московского машиностроительного завода «Скорость» ОКБ А.С. Яковлева. Освоила 20 типов самолётов, 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

полётам в космос на кораблях типа «Союз-Т» и орбитальной станции «Салют».

Первый космический полёт 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 полёта 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 провёл технические, гео- и астрофизические исследования, выполнил ряд медико-биологических экспериментов.

Второй космический полёт 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 полёта на орбитальном комплексе «Салют-7» — «Союз Т-11» — «Союз Т-12» космический экипаж в составе Л.Д. Кизима, В.А. Соловьёва, О.Ю. Атькова,

В.А. Джанибекова, И.П. Волка и С.Е. Савицкой провёл ряд совместных экспериментов и исследований. Общая продолжительность двух полётов 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 полёты 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 Глэдвине, 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 перевёлся в войска связи.

Арнольд стал одним из первых лётчиков в армии США, для чего в 1911 г. прошёл обучение лётному делу у братьев Райт. В сентябре 1911 г. он совершил первый полёт. В 1912 г. установил мировой рекорд высоты полёта (2083,4 м), совершил несколько успешных перелётов. Участвовал в создании лётной 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 лётчиков. 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 произведён 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 самолётов, добился финансирования производства «Летающих крепостей» Б-17, организовывал работу реактивной авиации.

Арнольд возглавлял ВВС США в течение всей Второй мировой войны. Под его руководством производство самолётов в США увеличилось с 4000 единиц в 1941 г. до 262000 единиц в 1944 г., численность личного состава — с 25000 человек в 1941 г. до 2000000 человек в 1944 г.

Арнольд планировал все боевые операции ВВС США в ходе Второй мировой войны. Военское 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 произведён 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 пошёл 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 лётную 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 счёт 20 самолётов 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 лётчики смогли оказать должное сопротивление люфтваффе в битве за Британию.

Парк неоднократно лично вылетал на «Харрикейне» в зону боевых действий, в боях вёл прицельный огонь, однако о победах не заявлял, чем заслужил искреннее уважение лётного 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 посветили 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 переведён 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 лётчиком-истребителем.

Геринг был признан одним из лучших лётчиков-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 награждён орденом «За заслуги».

Геринга перевели в эскадрилью № 1, известную под названием «Эскадрилья Рихтгофена», названную так в честь её первого командира Манфреда фон Рихтгофена. Вскоре он её возглавил. Всего за время боёв 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 полунущего альфонса, живущего за счёт 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 прошёл 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 самолётов 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.

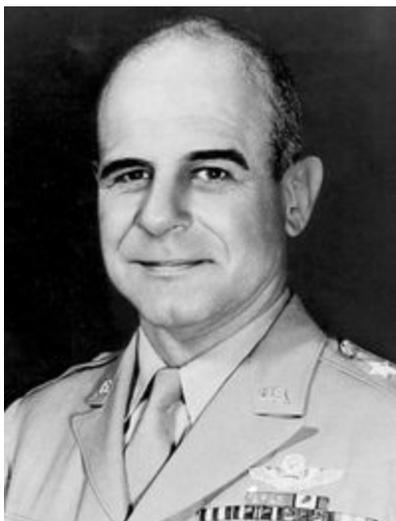
Однако поражение в воздушной войне, участвовавшие бомбардировки Германии вызвали резкое недовольство Гитлера. Когда налёты авиации союзников участились, Геринг окончательно утратил доверие Гитлера.

Рейхсмаршал был арестован военными 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 приговорён 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-Анджелесе.

В 1917 г. Дулиттл поступил в резервный авиационный корпус для подготовки пилотов. Вскоре был произведён в лейтенанты. В 1922 г. он совершил свой первый перелёт на «Де Хэвилленд» ДХ-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 полёта в плохих погодных условиях. 24 сентября 1929 г. он впервые выполнил взлёт, полёт и посадку только по приборам.

Дулиттл вышел в отставку в 1930 г. в звании майора. Вернулся в ВВС он в 1940 г. в звании подполковника. После разгрома Пёрл-Харбора у Джеймса родился дерзкий и смелый план мести. Он планировал поднять Б-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 самолётов атаковали Токио, два — Йокогаму, один совершил налёт на Йокосуку, и три нанесли удар по Кобе. Не всё 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 Почётной медалью конгресса.

После войны Дулиттл ушёл 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 авиации 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 лётной подготовки Икер был переведён в ВВС США. В январе 1929 г. он и 2-й пилот К. Спац на самолёте «Знак вопроса» (модифицированный «Фоккер С-2А») установили рекорд по продолжительности полёта, проведя в самолёте 150 часов и многократно дозаправляясь в воздухе.

Летом 1935 г. майора Икера прикомандировали к ВМФ. Он летал с авианосца «Лексингтон», а через год был переведён 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 Пёрл-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 налётах 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 ковровые ночные бомбардировки британской авиации. Предлагалось бомбить Германию 24 часа в сутки. В историю это вошло как «план Икера».

В августе 1944 г. Икер руководил действиями ВВС 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 ВВС США. В августе 1947 г. он ушёл 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 тяжёлой 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, шофёра. 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 лётчиком-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 Me-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 чётко провёл 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 лётчики корпуса провели свои первые бои, сбив за день 47 самолётов противника. Один неприятельский 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, неподалёку 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 Никоподем, в Крыму. За 107 боевых вылетов и 15 самолётов противника, сбитых к марту 1944 г., ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

Вечером 11 мая 1944 г. в воздушном бою над мысом Херсонес самолёт 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 трёх позвонков. Вечером того же дня он узнал о присвоении ему воинского звания генерал-лейтенанта.

Из Крыма корпус Савицкого был переведён в Белоруссию, где принял участие в поддержке с воздуха частей, занятых в операции «Багратион». Позднее его лётчики 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 перевооружённому 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. Самойловым 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 счёт до 22 самолётов противника сбитых лично, и 2 самолёта он уничтожил в группе.

Вскоре после войны Савицкий был назначен начальником Управления боевой подготовки истребительной авиации ВВС.

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 12943 часа, совершить 5586 посадок. Свой последний полёт он совершил 1 июня 1974 г. в возрасте 63 лет. Вероятно, Е.Я. Савицкий является абсолютным официальным рекордсменом мира по налёту среди лётчиков-истребителей. В числе первых в 1965 г. ему было присвоено почётное звание заслуженного военного лётчика СССР.

Дочь Савицкого Светлана стала лётчиком-космонавтом, совершила два полёта 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 лётчиков. Служил в строевых частях ВВС. За личные успехи по освоению новой авиатехники старший лейтенант Рычагов был награждён 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 самолётов франкистских мятежников. Лично Рычагов сбил 6 самолётов.

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 учёбу в Военно-воздушную академию имени Н.Е. Жуковского.

В ноябре 1937 г. Рычагова направили в Китай, чтобы возглавить боевую деятельность советских лётчиков-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 осуществлён ряд авианалётов по аэродромам в Ханьчжоу и Тайване. Разгром базы ВВС на Тайване 23 февраля 1938 г., где было уничтожено около 50 самолётов и трёхлетний запас топлива, вызвал шоковое состояние у японцев. В течение целого месяца самолёты 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 краснознамённой 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 самолётов, 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 посёлке 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 городке 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 привёл его в 1927 г. в планёрную школу Гельзенкирхена.

В 1932 г., окончив гимназию, Адольф Галланд поступил в школу воздушных сообщений в Брауншвейге. После окончания школы он получил приглашение на краткосрочные секретные курсы военных лётчиков. 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 Шлейхсайд. Когда 1 марта 1935 г. было объявлено о создании люфтваффе, Галланд был переведён во 2-ю группу 1-й истребительной эскадрильи (ИЭ). Обладая отменным вестибулярным аппаратом и безукоризненной вазомоторикой, он быстро стал отличным пилотажем. 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 награждён 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 Me-109, но перед началом боевых действий в Польше был направлен в другую группу, вооружённую бипланами Хе-123. В Польше Галланд совершил 87 боевых вылетов, получил звание капитана.

12 мая 1940 г. капитан Галланд одержал свои первые победы, на Me-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 налёте люфтваффе на Лондон, в составе 648 истребителей, прикрывавших 625 бомбардировщиков. Для Me-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 третьи в истории дубовые листья к Рыцарскому кресту.

Вечером 30 октября, заявив об уничтожении двух «Спитфайров», Галланд записал на свой счёт 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, налёты на остров практически прекратились.

21 июня 1941 г., за день до нападения на Советский Союз, «Мессершмитт» Галланда, засмотревшегося на подожжённый 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 «брюхо» в районе Кале.

Когда вечером того же дня Галланда доставили в госпиталь, пришла телеграмма от Гитлера, где говорилось, что подполковник Галланд первым в вермахте награждён мечами к Рыцарскому кресту, и приказ, содержащий запрещение на участие Галланда в боевых вылетах. Галланд делал всё 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 полёт на Me-262 и был поражён открывающимися возможностями турбореактивной машины. Он настаивал на скорейшем боевом применении этого самолёта, заверяя, что одна эскадрилья Me-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 её уже не могли спасти ни самоотверженность лучших немецких лётчиков, 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 тяжёлого крейсера «Принц Ойген». Успешно проведя операцию,

авиация и флот уничтожили 30 английских самолётов, потеряв 7 своих машин.

Осенью 1943 – весной 1944 г. Галланд тайком выполнил более 10 боевых вылетов на ФВ-190А-6, записав на свой счёт 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 самолётов, 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 всё ещё любит вас, генерал Галланд».

В условиях распадающейся обороны генерал-лейтенанту Галланду было поручено сформировать новую истребительную группу из лучших асов Германии и на Me-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 счёт 104 победы.

1 мая 1945 г. Галланд, вместе со своими лётчиками, сдался в плен американцам. В 1946–1947 гг. генерал был привлечён 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, посвящённые действиям немецкой авиации.

До 75-летнего возраста Галланд активно летал. Его авторитет среди немецких лётчиков всех времён был исключителен: он был почётным руководителем нескольких авиационных обществ, президентом Ассоциации немецких лётчиков-истребителей, членом десятков аэроклубов.

Умер Адольф Галланд в Обервинтере, в Германии, 9 февраля 1996 г.

Вернер Мёльдерс (Германия)



Родился 18 марта 1913 г. в Гельзенкирхене в Вестфалии. Отец Вернера погиб на Первой мировой войне. 1 апреля 1931 г. семнадцатилетний Мёльдерс был принят в рейхсвер и направлен на службу в 15-й пехотный полк. В 1932 г. окончил Дрезденское военное училище, затем сапёрную школу в Мюнхене. 1 марта 1934 г. только что получивший звание лейтенанта Мёльдерс был принят в школу воздушных сообщений в Котбусе, а 1 января 1935 г. продолжил обучение в военной авиашколе «Шлейсхайм». 1 апреля 1936 г. Мёльдерсу присвоили звание обер-лейтенанта и назначили командиром учебной эскадрильи. В течение трёх лет он был пилотом-инструктором в Висбадене.

В 1938 г. обер-лейтенант Мёльдерс направился в Испанию в составе легиона «Кондор» за два месяца до его расформирования. С 24 мая по 5 декабря 1938 г. Мёльдерс был командиром эскадрильи, совершил около 100 боевых вылетов на Me-109Б и Me-109Д-1, сбил 14 самолётов противника, чем завоевал славу результативнейшего лётчика-истребителя Германии нового поколения. В Испании Мёльдерс разработал тактику действия пары истребителей или двух

пар вместо звена из трёх машин. Его тактика была принята в люфтваффе, а в ходе Второй мировой войны распространилась и в других странах.

За победы в Испании Мёльдерс был награждён Немецким Испанским крестом в золоте с мечами и бриллиантами, двумя испанскими орденами.

В 1939 г. Мёльдерс 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 Me-109 был сбит французским истребителем над линией фронта в районе Шантийи. Мёльдерс чудом спасся, выпрыгнув с парашютом из горящего самолёта. 20 июля 1940 г. майор Мёльдерс, накануне получивший это звание, был назначен командиром 51-й истребительной эскадры.

К началу войны с Советским Союзом подполковнику Мёльдерсу были записаны 53 английских и 15 французских сбитых самолётов. 30 июня 1941 г. он по официальной статистике превысил результат Манфреда фон Рихтгофена, записав на свой счёт 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 счёт 100-ю победу.

20 июля 1941 г. Мёльдерсу было присвоено звание полковника. Он стал самым молодым полковником люфтваффе. 27 июля Мёльдерса вызвал Гитлер и первому в Третьем рейхе вручил бриллианты к Рыцарскому кресту.

По официальной статистике Третьего рейха, полковник люфтваффе В. Мёльдерс сбил 115 самолётов 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 включённые в официальный счёт.

Полковник Мёльдерс был инспектором лётного 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-111 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 16 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 лётчиков. 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 самолёта противника.

27 марта 1943 г. капитан Павел Кутахов в напряжённом бою с асами 5-й немецкой истребительной эскадры сбил истребитель Me-109Г-2, пилотируемый унтер-офицером Эдмундом Козловски. На следующий день немецкий лётчик 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 самолётов противника. Среди лично сбитых П.С. Кутаховым самолётов — 1 разведывательный «Физлер-Шторх» и 13 Me-109, среди групповых побед — 5 Me-110, 3 He-111, 4 Ю-88, 2 Do-215.

После войны продолжал службу в Заполярье. В 1949 г. окончил Липецкие высшие офицерские лётно-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 подъёма.

Генерал Кутахов летал на сверхзвуковых истребителях до 1967 г. Несколько раз попадал в нештатные ситуации, однако исключительная лётная выдержка и хладнокровие позволяли ему безаварийно окончить полёт. 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 3 апреля 1919 г. Окончил школу в Нью-Йорке и отказался от продолжения учёбы в Дартмутском колледже ради карьеры лётчика-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 лётчиком. Лётные способности молодого человека были очевидны, и его назначили инструктором. А затем, после настойчивых просьб молодого лётчика, он был направлен в 33-ю истребительную эскадрилью 8-й истребительной группы, лётчики которой летали на «Киттихауках П-40».

За несколько дней до того, как Соединённые 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, вооружённой 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 довёл свой счёт до 3 побед и, получив звание майора, стал признанным лидером группы. Весной 1944 г. эскадрилья была перевооружена на «Мустанги П-51», и Мейер продолжил свой победный счёт, доведя его до 24 побед в воздухе и 13 неприятельских самолётов, уничтоженных на земле.

Всего Мейер совершил около 200 боевых вылетов, налетав 462 часа. В ноябре 1944 г. он был назначен заместителем командира 352-й истребительной группы, и ему присвоили звание подполковника.

За бой, проведённый 8 мая 1944 г., Мейер был награждён первым из трёх своих Отличительных крестов за службу. Возглавляя группу из восьми «Мустангов», лётчики которых пришли в часть только в предыдущем месяце, он решительно атаковал большую группу неприятельских истребителей, уже готовую к перехвату американских тяжёлых бомбардировщиков. Мейер, контратакованный неприятельскими истребителями, был вынужден пикированием уйти. Секунды спустя, набирая высоту, он заметил ещё 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 награждён за отражение массированного налёта люфтваффе на аэродром в Бельгии 1 января 1945 г. Предусмотрев, что в первый новогодний день люфтваффе может совершить крупный налёт, он подготовил экипажи к вылету, информировал лётчиков, увеличил втрое число дежурных

экипажей, благодаря чему ему удалось своевременно поднять в воздух самолёты и успешно противостоять крупному налёту. Сам он, взлетая в виду неприятельских истребителей, пошёл во встречную атаку на один из «Фокке-Вульфов» и сбил его, ещё 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 полётам, 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 F-86», при этом ему были записаны сбитыми два «северокорейских» МиГ-15.

Некоторые американские авторы указывают его итоговый счёт в 39,5 самолёта 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 Соединённых Штатах, он был направлен на учёбу 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 Стратегического воздушного командования в Объединённом 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 Объединённого штаба. В мае 1967 г. он был назначен директором операций Объединённого штаба.

Мейер осуществлял командование главными тактическими и стратегическими соединениями, планировал нанесение ударов и действия американской авиации в ходе ядерной войны.

Ушёл 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 лётчиков. Окончив её в звании младшего лейтенанта, в 1938 г. получил назначение в Орёл в 45-й скоростной бомбардировочный полк. Оттуда вскоре переведён в Воронеж в 164-й полк 1-й резервной бригады.

С началом Великой Отечественной войны Решетников рвётся на фронт, но только в декабре 1941 г. он становится лётчиком 751-го дальнебомбардировочного полка.

Ночью 28 февраля 1942 г. Решетников вступил в бой с вражеским истребителем Me-110. Двухмоторный «мессер» был сбит, но фашист смертельно ранил штурмана, разбил приборную доску, повредил левый мотор, продырявил баки. До своей территории Решетников всё-таки дотянул (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. Самолёт 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, Кёнигсберг, Штеттин, Будапешт и другие районы дислокации фашистских войск и боевой техники. Он внёс свой личный вклад в успех Сталинградской 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 Кёнигсбергу 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 краснознамённого Рославльско-Катовицкого дальнебомбардировочного авиационного полка. Спустя 8 лет его направили на учёбу в Военную академию Генштаба. По её 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 полёта — 17150 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 ещё почти 6 лет Решетников был заместителем главкома ВВС.

В 1986 г., прослужив пятьдесят лет, генерал-полковник авиации, заслуженный военный лётчик СССР В.В. Решетников ушёл 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 провёл 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 лётчиков.

Ефимов участвовал в Великой Отечественной войне с августа 1942 г. в должности лётчика 594-го штурмового авиационного полка. С ноября 1942 г. он лётчик, 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 присвоено звание Героя Советского Союза.

В один из апрельских дней лётчики получили приказ штурмовать порт на Балтике Свинемюнде. Погода нелётная: 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 огнём. 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 лётчик СССР, доктор военных наук, профессор, лауреат Государственной премии СССР А.Н. Ефимов ушёл в отставку. Ушёл из жизни 31 августа 2012 г.

Александр Иванович Колдунов (СССР)



Александр Колдунов родился 20 сентября 1923 г. в деревне Мошиново Монастырщинского района Смоленской области в семье служащего. В РККА с 1941 г. Окончил Реутовский аэроклуб, а в 1943 г. — Качинскую военную авиационную школу лётчиков.

С мая 1943 г. Колдунов на фронтах Великой Отечественной. Был лётчиком, командиром звена, командиром эскадрильи 866-го истребительного авиаполка. К началу мая 1944 г. капитан Колдунов совершил 223 боевых вылета, провёл 45 воздушных боёв, уничтожил лично 15 и в группе 1 самолёт противника.

На счету Колдунова бой против американской авиации 7 ноября 1944 г. в районе города Ниш в Югославии. В тот день две группы тяжёлых американских истребителей «Лайтнинг» по ошибке атаковали колонну советских войск. Для отражения налёта была поднята эскадрилья истребителей Як-3 во главе с Колдуновым. Рискуя жизнью, Колдунов сблизился с американскими самолётами, показывая им красные звёзды на фюзеляже и крыльях, но был обстрелян. В воздушном бою были сбиты 2 советских и 3 американских самолёта,

один — Колдунова. В конце концов ему всё-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 самолётов 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 самолёта 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.

Пётр Степанович Дейнекин (СССР)



Пётр 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 авиационного училища лётчиков, при выполнении парашютного прыжка.

В 1955 г. Дейнекин окончил Харьковскую спецшколу ВВС, потом Балашовское военное училище лётчиков, Военно-воздушную академию имени Гагарина, Академию Генерального штаба (1982).

Прошёл все этапы лётной службы, не пропустив ни одной ступени. Службу начал помощником 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 налёта был переведён в «Аэрофлот» и, летая на линии Москва—Ленинград на Ту-104, имея опыт полёта на схожем Ту-16, удивлял своей уверенностью за штурвалом опытных гражданских лётчиков.

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, вооружённого сверхзвуковыми многорежимными ракетноносцами Ту-22М2.

В 1979 г. полковник Дейнекин назначен командиром 55-й тяжёлой бомбардировочной авиационной дивизии дальней авиации, вооружённой ракетноносцами 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 объединённых вооружённых сил СНГ; в 1992–1997 гг. — главнокомандующий ВВС России.

На воздушном параде в честь 50-летия Великой Победы Дейнекин пилотировал головной сверхзвуковой ракетноносец Ту-160.

За время службы в авиации Пётр Степанович освоил большинство типов боевых самолётов, находящихся на вооружении Российской армии, более 10 иностранных типов. Общий налёт более 5000 часов.

Один из немногих наших соотечественников, кому довелось бывать на борту самолёта В-2.

Генерал армии, заслуженный военный лётчик СССР, доктор военных наук, член Президиума Академии наук авиации и воздухоплавания Дейнекин ушёл 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 награждён советскими орденами «За службу Родине в Вооружённых силах СССР» II и III степени; российским орденом «За военные заслуги», медалями, в том числе медалью Нестерова; иностранным орденом.