

ВЕЛИКИЕ

ЛЕТЧИКИ
МИРА

100

историй о покорителях неба



Николай Бодрин

Николай Георгиевич Бодрихин
Великие летчики мира. 100
историй о покорителях неба

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=2901405

Великие летчики мира. 100 историй о покорителях неба: Центрполиграф; М.; 2011

ISBN 978-5-227-03074-0

Аннотация

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

Содержание

ПЕРВЫЕ АВИАТОРЫ	4
Отто Лилиенталь	4
Уилбер и Орвилл Райты	7
Альберто Сантос-Дюмон	11
Анри Фарман	14
Габриэль Вуазен	16
Игорь Иванович Сикорский	18
Луи Блерио	19
ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА	21
Петр Николаевич Нестеров	21
Адольф Селестен Пегу	23
Манфред фон Рихтгофен	24
Жорж Гинемер	26
Рене Фонк	30
Эрнст Удет	31
РЕКОРДНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ	33
Ричард Бэрд	33
Алан Кобхэм	35
Чарльз Смит	37
Чарльз Линдберг-младший	38
Валерий Павлович Чкалов	40
Конец ознакомительного фрагмента.	41

Николай Георгиевич Бодрихин

Великие летчики мира. 100 историй о покорителях неба

ПЕРВЫЕ АВИАТОРЫ

Отто Лилиенталь (Германия)

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

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

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



Летом 1870 г. Отто с отличием закончил Королевскую ремесленную академию, отслужил в армии во время 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 искривленной верхней поверхностью.

В 1888 г. изобретатель приступил к летным опытам, в ходе которых проверялись результаты предыдущих теоретических исследований. В следующем году вышла его книга

«Полет птиц, как основа искусства летания». Уже заглавие подразумевало, что труд посвящен управляемым полетам, и подчеркивалось, что он «составлен на основании многочисленных опытов братьев Отто и Густава Лилиенталей, инженеров и строителей машин».

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

В конце 1889 г. Лилиенталь построил первый планер-моноплан, спустя год – второй. На них изобретатель совершил несколько прыжков-подлетов, приобретя опыт балансировки аппарата собственным телом, перемещая центр тяжести движениями ног вперед и назад, а телом в стороны. Кстати, именно так поступают нынешние дельтапланеристы.

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

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

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

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

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

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

С 1895 г. Лилиенталь стал заниматься исключительно бипланами, поскольку такая схема позволила сократить размах крыла, сохранив его несущие свойства. Открытием

немецкого ученого стали две штанги, которыми пилот изменял в полете кривизну крыла – балансировка старым способом становилась ненужной. Так Лилиенталь первым применил в практике самолетостроения 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.

3 августа 1896 г. Отто Лилиенталь совершил очередной полет с холма и сразу начал готовиться к следующему, на новом биплане с управляемым рулем высоты. Надев аппарат на плечи, он после короткого разбега взмыл в воздух, а его помощник включил хронометр, чтобы засечь время полета. Поначалу все шло хорошо – аппарат плавно спустился к подножию холма, потом, очевидно встретив встречный воздушный поток, начал набирать высоту и вдруг потерял скорость, на мгновение завис, потерял устойчивость и круто упал с высоты 30 м.

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

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

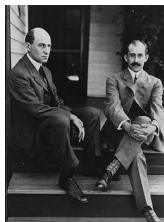
Уилбер и Орвилл Райты (США)

В большинстве стран мира за братьями Райт признается приоритет постройки первого в мире самолета (спор о первенстве шел с Альберто Сантос-Дюмоном).

17 декабря 1903 г. они же совершили первый управляемый полет на аппарате с двигателем.

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

В начале своих исследований теории полета братья Райт сосредоточились на изучении управления 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 самолета.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Работа с аэродинамической трубой оказалась весьма полезной: подъемная сила планера соответствовала расчетной. Новый планер также имел жесткий вертикальный руль, который должен был устранить ряд возникавших ранее проблем. Однако жестко зафиксированный руль создавал сопротивление эффекту корректирующего перекося крыла при попытке выровнять планер после поворота. Братья сделали задний руль подвижным, прикрепив его на петлях, и соединили его с механизмом перекося крыла, в результате чего одним движением пилот одновременно управлял и отклонением руля, и перекося крыла.

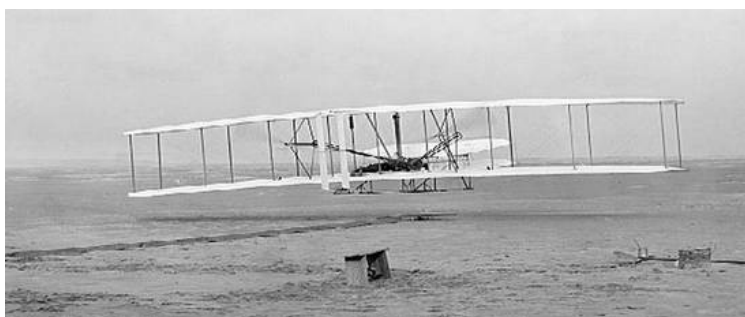
С помощью нового метода управления Райты впервые достигли контроля над своим аппаратом. Это произошло 8 октября 1902 г. В сентябре и октябре они совершили от 700 до 1000 полетов, самый длительный из которых продолжался 26 секунд, а его дальность соста-

вила 190 м. Сотни управляемых полетов 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 легкого дерева – «Флайер-1». Пропеллер – по сути то же крыло, только вращающееся в вертикальной плоскости, – был сконструирован с учетом данных большого количества испытаний в аэродинамической трубе. В окончательном варианте диаметр пропеллера составил 2,6 м, лопасти были сделаны из трех склеенных кусков ели.

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

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



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

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

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

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

В 1904 г. братья Райт построили «Флайер-2» и 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 полета репортеров с условием, что те не будут фотографировать. Неисправности двигателя и слабый ветер не дали возможности поднять самолет в воздух. Несколькими днями позже Райты смогли совершить только очень короткий перелет в присутствии гораздо меньшего числа репортеров. Есть предположение, что Райты специально саботировали эти полеты, чтобы у журналистов пропал к ним интерес. Неизвестно, верно ли это, однако после их неудачных показательных полетов местные газеты игнорировали авиаторов около полугода.

«Компания братьев Райт» была зарегистрирована 22 ноября 1909 г. Братья продали свои патенты компании за 100 000 долларов, а также получили одну треть акций при выпуске

пакета акций стоимостью в один миллион долларов и 10-процентный патентный платеж за каждый проданный самолет. С Уилбером в президентском кресле и Орвиллом в роли вице-президента компания заложила авиазавод в Дейтоне и аэродром для испытаний и обучения пилотов в прерии Хаффмана; штаб-квартира компании находилась в Нью-Йорке.

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

Покупателей самолетов было немного, и весной 1910 г. Райты наняли и обучили группу пилотов для показательных полетов, на которых они могли рекламировать свои машины и приносить компании денежные призы за победы и рекорды. Команда впервые начала показательные полеты на Индианаполисском шоссе 13 июня. К концу года в катастрофах на авиашоу погибли два пилота, а в ноябре 1911 г. братья расформировали пилотажную группу, в которой успели поработать девять человек (четыре других бывших участника группы погибли в авариях позже). Первый известный коммерческий рейс «Компании братьев Райт» по перевозке груза состоялся 7 ноября 1910 г.: два рулона шелка были доставлены из Дейтона в магазин Колумбуса (расстояние между городами 105 км). Оплата составила 5000 долларов. Пилотом этого рейса, представлявшего собой по сути дела рекламный полет, стал Фил Пармели. Расстояние было покрыто за 1 час и 6 минут. Шелк порезали на маленькие кусочки и продали на сувениры. Между 1910 и 1916 гг. в летной школе «Компании братьев Райт» прошли обучение 115 пилотов. Несколько стажеров стали знаменитыми, в том числе Генри Арнольд, будущий генерал, командующий ВВС США во Второй мировой войне, возглавивший ВВС США при их создании; Калбрэйт Перри Роджерс, совершивший первый полет от одного побережья до другого в 1911 г.

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

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

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

Альберто Сантос-Дюмон (Франция – Бразилия)

Альберто Сантос-Дюмон родился на fazende (fazenda) неподалеку от бразильского города Палмира в семье выходца из Франции. Он был шестым ребенком в семье. Отец Альберто, будучи инженером, сделал немало технических усовершенствований, которые позволили облегчить ручной труд на его обширных кофейных плантациях. Нововведения были настолько успешны, что отец Сантос-Дюмона нажил большое состояние и стал известен как «кофейный король Бразилии».



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Хотя Сантос-Дюмон продолжал работать над дирижаблями, его интерес вскоре переключился на аппараты тяжелее воздуха. К 1905 г. он завершил работу над своим первым самолетом, а также вертолетом. 23 октября 1906 г. Сантос-Дюмон совершил полет на самолете, преодолев расстояние 60 м на высоте 2–3 м. Этот случай был задокументирован Французским аэроклубом как первый полет на аппарате тяжелее воздуха с двигателем и несъемным шасси. Сантос-Дюмон получил приз Аршдекона, учрежденный французом Эрнестом Аршдеконом в июле 1906 г., который должен был быть вручен первому летчику, пролетевшему более 25 м только с помощью собственного двигателя.

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

Сантос-Дюмон значительно усовершенствовал технологию строительства самолетов.

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

Высокоплан «Демуазель» имел размах крыла чуть более 5 м и длину 8 м. Его вес был немногим более 110 кг вместе с пилотом. Место пилота находилось ниже соединения крыла с фюзеляжем, немного сзади колес. Управлялась машина штурвалом. Тросы, поддерживающие крыло, были сделаны из струн 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. Самолет показывал выдающиеся результаты для своего времени, легко пролетая 200 м со скоростью 100 км/ч. «Демуазель» стал последним самолетом Сантос-Дюмона. Он совершал на нем полеты в 1909 г. в Париже и его окрестностях. 13 сентября 1909 г. «Демуазель» совершил первый международный полет дальностью 8 км из Сан-Сира в Бук с возвращением на следующий день.

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

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

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

Братья Райт и Сантос-Дюмон имели кардинально различные взгляды на военное использование самолетов. Братья Райт создавали свой аппарат изначально для военного

использования в армии США (предполагалось, что для разведки), Сантос-Дюмон в поздние годы жизни был активным противником военного применения авиации.

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

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

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

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

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

Анри Фарман (Франция)

Анри Фарман родился 26 мая 1874 г. в Париже в семье преуспевающих британских журналистов. В детстве он учился живописи, увлекался спортом. Активно 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 серьезные травмы, после чего перестал заниматься автоспортом. Еще в юности он заинтересовался воздухоплаванием. Следил за полетами Отто Лилиентала в Германии, за экспериментами с аэропланами Габриэля Вуазена в 1905–1906 гг. Когда Вуазен в 1907 г. начал продавать аэропланы, Анри Фарман и его братья Морис и Ричард стали одними из первых его покупателей. Свой первый полет Фарман совершил 30 сентября 1907 г. Дальность этого полета была всего лишь 30 м.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Габриэль Вуазен (Франция)

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

В 1900 г. Габриэль Вуазен впервые познакомился с воздухоплаванием. Начиная с 1904 г. братья Вуазен вместе с Луи Блерио экспериментировали с поплавковыми планерами на Сене. Средства на эти опыты предоставил парижский меценат Эрнст Арчдикон, создатель Французского аэроклуба. В июне 1905 г. буксируемый моторной лодкой планер 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 Вуа 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 взлета требовал дополнительного устройства, наподобие катапульты, оснащенный колесами биплан Вуазена взлетал самостоятельно. В 1909 г. государство признало труды Вуазена, сделав его офицером Почетного легиона.



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

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

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

После войны Вуазен, не желавший более строить орудия убийства, обратился к проектированию автомобилей. В 1919 г. он развернул в цехах бывшего авиазавода 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 пришел в упадок, а вместе с ним и фирма Вуазена. 12-цилиндровый мотор так и не пошел в серию: модели 30-х гг. Вуазен комплектовал 6-цилиндровыми моторами Найта.

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

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

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

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

Игорь Иванович Сикорский (Российская империя – США)

Игорь Сикорский родился 25 мая 1889 г. в Киеве в семье известного психотерапевта, профессора Киевского университета. С 1903 по 1906 г. учился в Петербургском морском училище. В 1907 г. поступил в Киевский политехнический институт.

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

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



В 1915 г. Сикорский создал первый в мире серийно выпускавшийся истребитель сопровождения С–ХVI для совместных действий с бомбардировщиками «Илья Муромец» и охраны аэродромов от самолетов 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 самолетов. С 1939 г. вновь перешел на конструирование вертолетов.

Первый вертолет, созданный Сикорским в Америке, оторвался от земли 14 сентября 1939 г. По сути это был модернизированный вариант его первого российского вертолета, созданного еще в июле 1909 г. Сикорский первым начал строить турбинные вертолеты, вертолеты-амфибии с убирающимися шасси и «летающие краны». На его вертолетах были впервые совершены перелеты через Атлантический и Тихий океаны с дозаправкой в воздухе. Машины Сикорского применялись как для военных, так и для гражданских целей.

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

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

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

Луи Блерио (Франция)

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

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

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



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

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

Самолет, на котором Блерио пересек Ла-Манш, был его одиннадцатым созданием. В отличие от Райтов, годами доводивших до совершенства одну и ту же базовую конструкцию, Блерио испробовал самые разнообразные схемы. Его бипланы оказались неудачными, в серию пошел только «Блерио-ХI», спроектированный Раймондом Солнье. В 1911 г. «Блерио-ХI» стал первым почтовым самолетом в США. 21 сентября 1913 г. Адольф Пегу, заводской испытатель, сделал на «Блерио-ХI» мертвую 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 10 000 машин. Блерио продолжал строить самолеты и в межвоенный период, среди них: «Блерио-115», 135, 155, 165 – экспериментальные четырехмоторные пассажирские самолеты; «Блерио-127» – двухмоторный бомбардировщик; «Блерио-5190» – трансатлантическое воздушное судно.

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

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

ПЕРВАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Петр Николаевич Нестеров (Российская империя)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Адо́льф Селестен Пегу (Франция)

Адо́льф Пегу родился 13 июня 1889 г. на юге Франции, в городке Монферра. В восемнадцатилетнем возрасте он подписал пятилетний контракт с армией и был зачислен в 5-й полк африканской легкой кавалерии. Вместе со своей частью участвовал в нескольких операциях по усмирению мятежных племен Северной Африки. В мае 1908 г. Адо́льф заболел болотной лихорадкой и был эвакуирован во Францию. Болезнь протекала тяжело, и лишь через год его признали годным к продолжению службы. По собственному желанию Пегу получил назначение в 12-й гусарский полк, а вскоре, 29 января 1910 г., его перевели в 3-й колониальный артиллерийский полк, защищавший базу флота в Тулоне.



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

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

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

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

Пегу совершил первый во Франции прыжок с парашютом из самолета.

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

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

31 августа 1915 г. Адо́льф 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 полетах.



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

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

«Айндеккер» воспитал целую когорту истребителей-асов. В то время Рихтгофен еще не пробился в их ряды. Он продолжал разведочные и бомбардировочные полеты сначала под Метцем, а затем снова на Восточном фронте, где в июне 1916 г. русские войска перешли в большое наступление. Опыт Рихтгофена показал, что обстрел колонн вражеской кавалерии весьма эффективен. Под огнем его пулеметов казачьи войска буквально рассыпались в разные стороны. Именно тогда Рихтгофен и был замечен отцом воздушного боя Освальдом Бельке, прибывшим на Восточный фронт в поисках пилотов для своего полка «Воздушный охотник». Барон фон Рихтгофен показался ему вполне подходящей кандидатурой. В сентябре 1916 г. мечты Рихтгофена сбылись – он стал истребителем.

К тому времени англичане и французы перехватили инициативу благодаря новым «Ньюпорам». «Айндеккеры» явно устарели. На смену им на фронт прибыли обтекаемые, с акульными носами бипланы под названием «Альбатрос». Именно на «Альбатросе» Рихтгофен открыл счет своим победам, сбив 17 сентября 1916 г. биплан британских ВВС ФЕ-2. ФЕ-2

был маневренным самолетом, но расположенный сзади винт делал его прекрасной мишенью для атаки. Смертельно раненный пилот сумел посадить биплан. Рихтгофен сел рядом, чтобы убедиться в своем успехе. Вечером в честь первой победы он заказал у берлинского ювелира серебряный кубок. Потом их у него стало много. Одна карьера началась, а другая закончилась – 28 октября погиб Освальд Бельке. Три дня спустя, в день похорон, Рихтгофен нес на черной подушечке медали своего командира. Счет побед Рихтгофена быстро рос, но 23 ноября 1916 г. он чуть не погиб в бою с английским асом майором Хоукером, командиром эскадрильи британских 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 свое уникальное мастерство на «Фоккере». Летая на этом триплане, Рихтгофен одержал 17 последних побед. Между тем сопротивление англичан в воздухе день ото дня усиливалось. Благодаря все возрастающему числу самолетов нового поколения перевес сил оказался на стороне союзников. Среди их новых самолетов особенно выделялся SE5A, а также «Сопвич-кэмел», чье название произошло от двугорбой формы кожуха, закрывавшего его спаренные пулеметы. К концу войны «верблюды» сбили более 1300 немецких самолетов. Но число побед самого Рихтгофена все росло. Сбитый «Сопвич-пап» стал его 61-й победой.

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

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

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

Мертвый Рихтгофен все еще сжимал штурвал. На следующий день ас был похоронен на кладбище у деревушки Бертангу. На надгробии начертали: «Нашему сильному и благородному противнику». В ноябре 1925 г. останки Рихтгофена были торжественно перезахоронены на Берлинском кладбище инвалидов.

Жорж Гинемер (Франция)

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

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

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

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

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



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

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

В ноябре – декабре 1915 г. эскадрилью перевооружили истребителями «Ньюпор-Х». Новый самолет больше подходил для ведения воздушного боя, и счет побед летчика

довольно быстро возрос. 5 декабря Гинемер сбил второй «Авиатик», 8-го его добычей стал LVG, а 14-го, действуя в паре с капралом Букье, он сбил немецкий истребитель «Фоккер-Е».

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

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

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

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

Из госпиталя ас вернулся спустя полтора месяца, но рука не до конца зажила, и его отправили в отпуск для поправки здоровья. По некоторым сведениям, один из друзей Гинемера скрытно от руководства перегнал самолет на поле рядом с домом родителей, находившимся в прифронтовой полосе, и Жорж тайком летал в район боев. Возвратившемуся в строй после отпуска Гинемеру была доверена честь нести знамя военной авиации 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 маневренность сделали их весьма популярными среди пилотов Антанты. Освоил новый истребитель и Гинемер. В первое время он избегал ввязываться в воздушные схватки – сказывались психологические последствия ранений. Но вскоре он преодолел страх, и 22 июня 1916 г. сбил германский LVG. Однако 6 июля Жоржу опять не повезло: он был легко ранен, а самолет поврежден. Гинемер спланировал на луг.

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

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

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

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

24 января 1917 г. Гинемеру в шестой раз удастся сбить в одном бою два самолета. При посадке на замерзшую пашню его истребитель сломал колесо, сам пилот отделался лишь легким испугом. Спустя два дня на истребителе своего друга, на высоте 3800 м, Гинемер перехватил двухместный разведчик «Альбатрос». На десятом выстреле пулемет заклинило, и, чтобы не попасть под огонь стрелка, пришлось уйти немцу под «брюхо». Попытки пере-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«Свиристый демон» – так прозвали этого бледного неулыбчивого французского летчика Первой мировой войны. У германских пилотов его имя вызывало страх, а среди однополчан и командования – благоговейное уважение. Он был тяжело болен туберкулезом, но это не

помешало ему участвовать в 600 воздушных боях и одержать 53 официальные победы, еще 35 числятся за ним как возможные.

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

Рене Фонк (Франция)

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

Войну начал в 1914 г. инженером. Со временем передумал и в мае 1915 г. закончил обучение на пилота. Летал на самолетах «Кодрон» в составе эскадрильи С-47 в течение двух лет. Именно в это тяжелое время у союзников стали появляться пилоты, чьи достижения позже станут легендарными. Таким был и Рене Поль Фонк – самый успешный из пилотов союзников в Первой мировой войне, имевший 75 официальных побед и 49 неподтвержденных, одержанных за линией фронта. В начале 1917 г. Фонк после боя с двумя немецкими «Румплерами», блестяще выигранного им на неповоротливом разведчике «Кодрон», был зачислен в истребительную группу «Аисты». В мае 1917 г. Фонк одержал свои первые три победы, управляя истребителем SPAD-SVII, а ровно через год одержал 6 побед в одном бою – этот результат до конца Первой мировой войны не смог превзойти никто.



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

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

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

Фонк позднее вернулся в военную авиацию, дойдя до должности инспектора истребительных сил французской авиации в 1937–1939 гг. До Второй мировой войны Фонк контактировал с Г. Герингом и Э. Удетом, что повредило его репутации в послевоенной Франции. Хотя Фонку приписывалось сотрудничество с нацистским режимом и якобы вербовка двухсот пилотов для вишистской Франции, но на самом деле он пытался противостоять политике коллаборационизма и еще в 1943 г. переехал из Виши в Париж. Здесь позднее он был арестован гестапо и заключен в лагерь. После войны, в 1948 г., Фонку был передан сертификат Сопротивления, где говорилось, что «Рене Фонк принимал участие в доблестной борьбе за освобождение Франции».

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

Эрнст Удет (Германия)

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

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



18 марта 1916 г. Удет сбил первый французский «Фарман». Ему пока не хватало летного опыта, поэтому следующую победу он одержал только 6 октября 1916 г. В мае 1917 г. Удет, сбив 5 неприятельских аэропланов, стал называться асом. 5 августа 1917 г. его назначили командиром 37-й истребительной эскадрильи. 18 февраля 1918 г., когда он сбил 20-й самолет противника, Манфред фон Рихтгофен предложил ему командовать 11-й 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 самолета, став вторым по результативности германским асом.

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

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

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

Вернувшись в Германию, Удет был тепло принят военным другом Герингом. Специальным распоряжением от 1 июня 1935 г. 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-oberst.

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

В феврале 1940 г. проблемы люфтваффе обострились до предела (ведь Гитлер уже тогда требовал от немецких конструкторов и промышленности создания «сверхоружия»), а производство требуемых самолетов отставало от утвержденных ранее графиков. Гитлер подверг Геринга уничтожающей критике, а тот, в первую очередь, устроил разнос 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-obersta со всех постов. Когда-то друзья (Удет даже учил Мильха летать), теперь они стали врагами. Коварный имперский секретарь по авиации воспользовался неразберихой, царившей в отделе боевого снабжения, чтобы прибрать его к рукам. Но Геринг, верный все той же тактике «разделяй и властвуй», отказывался сместить 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 неумной жадностью власти, не мог успокоиться, получив лишь половину пирога, и начал против искренне благонамеренного, но некомпетентного в тонких конструкторских и производственных вопросах летчика-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 все более глубокую депрессию, которая привела его к самоубийству. Удет оставил Герингу предсмертную записку, в которой упрекал его в том, что тот забыл «фронтовое братство», доверился толстосумам и «жидам».

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

РЕКОРДНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ

Ричард Бэрд (США)

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

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

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

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

9 мая 1926 г. Ричард Бэрд вместе с пилотом Флойдом Беннетом на трехмоторном «Фокере-Ф-VII» совершили полет 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 вперед.

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

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

После этого Бэрд приступил к активному сбору денег, а требовалось более 1 000 000 долларов, для совершения полета к Южному полюсу. В декабре 1928 г. экспедиция, которую возглавлял Бэрд, высадилась в Китовой бухте Антарктиды и в течение трех месяцев обустроила лагерь, названный Бэрдом «Маленькой Америкой». В 725 километрах от лагеря был подготовлен аэродром с запасами горючего, топлива и продуктов питания.

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

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

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

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

В 1956 г. Бэрд, как командующий операцией «Глубокий мороз-1», проводимой ВМФ США, участвовал в проведении Международного геофизического года.

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

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

Алан Кобхэм (Великобритания)

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

В январе 1921 г. 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 перелет из Англии в Индию и обратно, выиграв гонку Королевского кубка, и был награжден первой из своих трех золотых медалей Королевского аэроклуба. В 1925 г. на самолете ДХ.60 он слетал из Лондона в Цюрих за один день.

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



Полеты над неизвестными территориями грозили многими опасностями. Перелет через Таврские горы в Турции Кобхэм запомнил как «кошмар» – биплан ДХ.5J не мог забраться выше 3000 м и пересечь горную гряду, поэтому летчику приходилось нырять в распадки и ущелья, рискуя разбиться в малообитаемых местах.

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

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

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

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

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

Большим вкладом Кобхэма в развитие авиации стала разработка системы дозаправки в воздухе. К 1948 г. его вторая фирма «Флайт 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 03 минуты, пролетев 5794 км. Это был мировой рекорд продолжительности полета для реактивных машин.

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

Умер Кобхэм в Лондоне 21 октября 1973 г.

Чарльз Смит (Австралия)

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

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

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

В августе 1917 г. Смит был ранен и сбит в воздушном бою. Хирургам пришлось ампутировать левую ногу. За мужество Смита наградили Военным Крестом и произвели в капитаны. После увольнения уже из Королевских ВВС Великобритании он получил лицензию на коммерческие полеты.



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

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

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

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

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

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

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

Чарльз Линдберг-младший (США)

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

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

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



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

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

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

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

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

В это время Америку потряс жесточайший экономический кризис.

В 1931–1935 гг. Линдберг совместно с пионером в области сосудистой хирургии, лауреатом Нобелевской премии Алексисом 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: ребенок был убит через несколько часов после похищения. В 1934 г. удалось поймать предполагаемого убийцу – Бруно Хауптманна. Однако тот не признал свою вину. Присяжные признали Бруно виновным в похищении и преднамеренном убийстве, и 3 апреля 1936 г. Хауптманн был казнен на электрическом стуле.

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

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

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

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

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

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

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

Валерий Павлович Чкалов (СССР)

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

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

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



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

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

20–22 июля 1936 г. на самолете Ант-25 (второй пилот – Г.Ф. Байдуков, штурман – А.В. Беляков) совершил беспосадочный перелет из Москвы через Северный Ледовитый океан и Петропавловск-Камчатский на остров Удд (ныне – остров Чкалов) протяженностью 9374 км.

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

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

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

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.