

НИКОЛАЙ ГЕОРГИЕВИЧ БОДРИХИН

ВЕЛИЧАЙШИЕ
ВОЗДУШНЫЕ АСЫ XX
ВЕКА

Война и мы

Николай Бодрихин

**Величайшие
воздушные асы XX века**

«Яуза»

2011

Бодрихин Н. Г.

Величайшие воздушные асы XX века / Н. Г. Бодрихин — «Яуза»,
2011 — (Война и мы)

Новая книга ведущего историка авиации. Энциклопедия лучших асов XX века – от рождения самого этого понятия в воздушных боях Первой Мировой, когда асами («тузами») стали величать летчиков, сбивших пять и более самолетов противника, до грандиозных сражений Великой Отечественной, от беспощадной воздушной бойни в Корее до Арабо-израильских и Вьетнамской войн. Автор не только приводит исчерпывающую информацию о величайших летчиках-истребителях и полные списки их побед, но и отвечает на самые сложные и спорные вопросы: Какие качества в первую очередь необходимы для победы в воздухе? Что именно делает истребителя небесным снайпером? Благодаря чему пилот становится непревзойденным воздушным бойцом? Какую роль в культе асов играет военная пропаганда? Почему в отличие от гитлеровцев, сразу же превративших «экспертов» Люфтваффе в аргумент «расового превосходства», советская идеология стала уделять должное внимание самым результативным «сталинским соколам» лишь с конца 1942 года? И, наконец, насколько достоверны боевые счета и списки побед лучших асов XX века?

© Бодрихин Н. Г., 2011

© Яуза, 2011

Содержание

Предисловие	5
Первая мировая война	7
Основоположники воздушного боя	13
Асы Франции	23
Асы Великобритании и стран Содружества	31
Результативнейшие асы Италии, Бельгии, США	43
Русские асы Первой мировой войны	50
Асы Германии	64
Ас Австро-Венгрии	78
Гражданская война в Испании	80
Испанские асы националистов во время испанской гражданской войны	82
Немецкие асы (асы легиона «Кондор») гражданской войны в Испании	88
Советские асы испанской гражданской войны	99
Конец ознакомительного фрагмента.	102

Николай Бодрихин

Величайшие воздушные асы XX века

Предисловие

В книге собраны биографические и военно-исторические сведения о сотне известнейших асов – летчиков-истребителей за всю историю военной авиации – от первого результативного воздушного боя в ходе Первой мировой войны, проведенного выдающимся русским летчиком Нестеровым, до воздушных противостояний конца XX века.

Сказать, что речь идет только о результативнейших асах, – не точно: слишком разнились системы подсчета сбитых у победившей и проигравшей сторон во Второй мировой войне. А им посвящена большая часть книги. Сведения о победах, принятые в Люфтваффе, были даже не системой подсчета, а элементом нацистской пропагандистской машины. Необходимо заметить, что миф о немецких асах был подхвачен и старательно раздут американцами в годы «холодной войны», напуганных растущей мощью советских ВВС и ПВО, убедительно продемонстрированной им в Корее и Вьетнаме.

Некоторые авторы, пишущие об «экспертах Люфтваффе», подчеркивают якобы исключительную точность и скрупулезность немецких заявок на победы. Этот прием в полемике называется «с точностью до наоборот». Во множестве строк, различных шрифтах и добротной полиграфической подаче немецких заявок на победу меньше подтверждающей информации, чем в советских рукописных записках, иногда называемых «актом», с докладом летчика о победе, времени, месте падения сбитого самолета и подтверждающих подписях свидетелей боя. Главное – насколько командование верило заявленным победам. В советских частях регулярно проводились проверки результатов боевой работы как специально сформированным институтом инструкторов, так и вышестоящим военным руководством – на дивизионном, корпусном и даже армейском уровнях, которые, как правило, приводили к жесткой ревизии заявленных побед. Хотя большинство летчиков-истребителей искренне считало, что они уничтожили в воздушных боях больше самолетов, чем было записано на их счет. Заметим, что в воздушном бою его участник видит самолет противника считанные секунды, а то и доли секунды, т. е. фактически он лишен сколько-нибудь полной, а следовательно, объективной информации о ходе боя. Летчик, как и фотокинопулемет, чаще может говорить, в лучшем случае лишь о попаданиях в неприятельскую машину.

В реактивной авиации, с увеличением дистанций боя и скоростей, а также ввиду затрудненности процессов горения на больших высотах, что ведет к повышению живучести машин, достоверность побед становится еще меньше.

Коэффициент достоверности побед летчиков союзной авиации во Второй мировой войне колеблется в пределах от 0,5 до 0,7, немецких летчиков на Восточном фронте – от 0,1 до 0,3, а на Западном фронте достигает значений противника.

В ходе корейской, вьетнамской, арабо-израильских и некоторых других войн второй половины XX века, которые велись на реактивных машинах, а следовательно, на высоких скоростях, «боевой контакт» ограничивался несколькими секундами, а то и их десятими долями, коэффициент снижается до 0,3–0,4.

Подчеркнем, что коэффициент достоверности воздушной победы – расчетная величина, вычисленная на основе закона больших чисел и ряда статистических характеристик: общего числа участников воздушных боев, числа сбитых в боях самолетов противника и, конечно, заявленного числа побед.

В принципе он объективен интегрально, но применительно к тому или иному конкретному летчику становится субъективным, зависящим от личных качеств человека.

Проверить коэффициент достоверности для того или иного летчика в условиях Второй мировой войны крайне затруднительно прежде всего потому, что на большинство воздушных побед претендует сразу несколько, порой до десятка заявителей.

Для большинства военных конфликтов, в ходе которых происходили воздушные бои, дается таблица-список результативнейших асов с указанием их воинских званий, частей, типов используемых боевых машин, обстоятельств и даты гибели, если таковая произошла.

Следом за таблицами даются расширенные биографические справки – персоналии лучших летчиков.

Первая мировая война

8 сентября, или 26 августа по старому стилю, 1914 года, в 12 часов 5 минут пополудни тысячи людей в районе городка Жолква (в 1951–1995 гг. – город Нестеров в 30 км севернее Львова, затем опять Жолква) наблюдали, как маленький одномоторный моноплан, набирая высоту, нагнал другой самолет, биплан, гораздо более крупный. Моноплан занял позицию над бипланом в 15–20 метрах, затем сделал над преследуемой машиной круг и, резко спланировав, врезался в биплан сверху. После столкновения оба самолета перешли в беспорядочное падение и упали на землю в полутора сотнях метрах друг от друга.

Так произошел первый в мировой истории результативный воздушный бой, в ходе которого известный русский летчик-новатор, командир 11-го авиаотряда штабс-капитан Петр Николаевич Нестеров таранным ударом своего моноплана «Моран-Сольнье» уничтожил двухместный австрийский биплан типа «Альбатрос».

И русский летчик, и австрийцы, бывшие на борту «Альбатроса» (летчик и наблюдатель), погибли.

Событие это всколыхнуло всю Россию. Газеты публиковали десятки из сотен приходивших писем. Похороны Нестерова в Киеве превратились в демонстрацию народного единства в любви к национальному герою, а фактически к «становившейся на крыло» совсем еще юной авиации страны.

Вот заключительные строки из письма известного русского летчика-аса Е. Н. Крутеня: «Итак, начало боя в воздухе положено. И первым был он же, русский герой, уже носитель венца славы за первую петлю, Петр Николаевич Нестеров... Слава тебе, русский герой!.. Слава богу, что русские таковы!» Удивителен не столько чеканный торжественный стиль письма, сколько его авторство. Словно видит двадцатилетний герой открывшиеся ему возможности, словно чувствует грядущее великолепие своих побед и неизъяснимое таинство собственной смерти.

К началу Первой мировой войны в России было сформировано 39 авиаотрядов, в которых имелось около 200 аэропланов. По количественному оснащению авиацией Россия уступала только Германии, имевшей 232 машины.

Практически весь парк аэропланов составляли западные типы, большинство из которых было изготовлено на российских авиазаводах. Вместе с тем Россия не имела тогда собственного производства авиадвигателей. Их недостаточное даже для ремонта количество (5—12 штук в месяц) собиралось из импортных деталей в Москве и Риге.

Разведки и бомбардировки, проводимые с помощью аэропланов, оказались исключительно успешны и полезны при проведении операций, они открывали новые боевые возможности.

Достаточно вспомнить взятие австрийской крепости Перемышль, когда о попытках снабжения осажденной крепости, на основе данных авиаразведки, докладывалось командованию и наносились упреждающие удары. На крепость и по ее коммуникациям было сброшено более двухсот бомб общим весом около трех тонн. Действия авиации под Перемышлем были признаны «успешными».

Перелом в эффективности воздушного боя произошел в апреле 1915 года, когда французский лейтенант Роллан Гаррос установил на своем аэроплане курсовой пулемет, коллиматорный прицел которого находился на уровне лица летчика. Чтобы пули не разбивали винт, Гаррос установил на лопасти небольшие стальные щитки, отражавшие пули. Хотя потери при таком характере стрельбы были очевидны – и в массе залпа, и в работе мотора, – преимущества были более ощутимы. За несколько дней Гаррос одержал три победы, вызывая резкое недоумение у немецких летчиков. Но уже 16 апреля 1915 года он был сбит, и, несмотря на попытку сжечь аэроплан и скрыться, «секрет» попал в руки немцев и перестал быть таковым.

Заметим, что память об этом отважном летчике, одном из первых в истории асов, во Франции бережно хранят – его именем назван открытый чемпионат Франции по теннису, один из четырех крупнейших в мире теннисных турниров – «Роллан Гаррос».

...Великие инженеры, немцы, уже летом 1915 года решили вопрос стрельбы через винт с применением эффектного и надежного метода синхронизации, когда момент вылета пули согласовывался с положением винта. Задача была решена голландским конструктором Э. Фоккером и обеспечила значительное превосходство немецкой авиации.

С момента появления на самолете курсового пулемета, стреляющего «через винт», фактически и начинается история асов. По предложению командующего авиацией 5-й французской армии капитана Шарля де Розе асами стали называть отважных и достаточно опытных летчиков, одержавших не менее 5 официально подтвержденных побед. Предложение пришлось по вкусу, оно было подхвачено не только военными, но и газетчиками.

Заметим, что на Восточном фронте, отличавшемся меньшей насыщенностью авиацией и ввиду технической отсталости России, имевшей постоянные проблемы с двигателестроением, вопрос установки курсового пулемета, стрелявшего поверх винта, а позднее и через винт, был решен почти на год позднее. Что, естественно, сказалось и на интенсивности воздушных боев, и на числе русских асов.

Когда стал очевиден успех Брусиловского прорыва, грозившего военной катастрофой для Австро-Венгрии, немцы перебросили на Восточный фронт сильное обкатанное авиационное соединение из четырех отрядов, вооруженных новыми двухместными «Альбатросами» с синхронными пулеметами. Превосходство в воздухе было завоевано немцами за считанные дни.

В составе одного из германских отрядов на Восточном фронте получал боевое крещение Манфред фон Рихтгофен, названный позднее «красным бароном» (за цвет его триплана) и ставший самым результативным асом Первой мировой войны. Рихтгофен оставил записки, где пренебрежительно отзывался о русских летчиках: «русские ненавидят летчиков. Если поймут летчика, они его, конечно, убьют. Это – единственный риск, которому подвергаешься в России, потому что там нет летчиков, вернее, нет практически. Если русский летчик подвернется, конечно, ему не посчастливится и он будет сбит».

Слова Хартмана, лучшего аса Германии Второй мировой войны, дошедшие до нас в редакции его американских апологетов Толерана и Констебля, звучат примерно в том же духе и тоне.

Выдающийся советский ас и летчик-испытатель Герой Советского Союза Г. А. Баевский называл эти откровения «испуганным презрением», характерным для мышления тех людей Запада, кто недоброжелательно относится к России.

... Между тем русское командование приняло ответные меры: три корпусных авиаотряда были сведены в специальную боевую авиагруппу, вооружены новой авиационной техникой. Командиром стал русский ас А. А. Козаков. Вскоре была создана и 2-я боевая авиагруппа, в командование которой вступил другой выдающийся летчик – Е. Н. Крутьень.

Немецкие газеты уже в годы Первой мировой войны уделяли вопросам пропаганды своих летчиков, их боевых успехов первостепенное внимание. В большинстве постоянно публиковался так называемый рейтинг асов, что превращало воздушную войну в подобие спортивного состязания, а самих летчиков – в популярных известных спортсменов. Ну а каков будет исход спортивного состязания при отсутствии объективного судейства и при страстном желании победного исхода на трибунах, хорошо известно. Не в этом ли явлении корни пресловутого немецкого военного чемпионства – в воздушных ли боях, в танковых ли сражениях, в подводной ли войне?

Анализируя русских асов в Первую мировую войну, необходимо прислушаться к словам выдающегося летчика, командующего авиадивизионом, позднее инспектора авиации Юго-

Западного фронта, подполковника, кавалера Георгия IV степени В. М. Ткачева: «...наш первый ас Козаков имел 17 официальных и 32 неофициальные победы. Француз Фонк – 75, а немец Рихтгофен – 80. У нас примерно на 150 летавших истребителей было 26 асов, которые сбили 188 вражеских аэропланов, по 7 побед на аса. А у французов на 1200 истребителей было 80 асов, сбивших 1185 аэропланов, по 14–15 аэропланов на аса. Но надо принять во внимание, что русская истребительная авиация работала лишь один год, а западная три года, к тому же густота сосредоточения – число аэропланов на километр фронта – у них была в 10 раз больше, чем у нас.»

Эти слова Ткачева из его только недавно изданной книги неоднократно приводились в разных трудах и статьях, и заметим, он точно указывает нам число асов в Российской императорской армии. Учитывая высокую скрупулезность, точность и «близость к первоисточникам» этого человека, надо, по крайней мере, с максимальным вниманием отнестись к его словам. Тем более что в трудах, появившихся за последние двадцать лет, число найденных русских асов все время росло и сегодня сопоставимо с числом, заявленным Ткачевым.

Всего, по данным зарубежных исследователей, на сегодня известны тысяча восемьсот шестьдесят асов Первой мировой войны. При этом русских содержится только двадцать фамилий. Ткачев говорит о двадцати шести.

За четыре года воюющими государствами проведено около ста тысяч воздушных боев, в ходе которых сбито 8073 самолета, огнем с земли уничтожено 2347 самолетов. Немецкая бомбардировочная авиация сбросила на противника свыше 27 000 тонн бомб, английская и французская – более 24 000.

Англичане претендуют на 8100 сбитых самолетов противника. Французы – на 7000. Немцы признают потерю 3000 своих самолетов. Не более 500 машин потеряла Австро-Венгрия и прочие союзники Германии. Таким образом, коэффициент достоверности побед Антанты не превышает 0,25.

А вот у немецких летчиков коэффициент достоверности близок к единице, то есть данные о большинстве побед объективны. Немцы претендуют на 5000 самолетов, сбитых в воздушных боях, и 1588, уничтоженных артиллерией. Примерно то же количество потерянных самолетов признают и страны Антанты.

Следом за настоящей справкой представлен список лучших асов Первой мировой войны. Представлены биографии П. Н. Нестерова – автора первой воздушной победы; лучших асов Франции – Фонка, Гинемера, Нанджессера; Великобритании – Мэннока, МакКаддена, Фалларда, Бола; Канады – Бишопы, Коллишау, Макларена; Южной Африки – Бичама-Проктора; Австралии – Литтла; Италии – Баракки; Бельгии – Коппенса; США – Рикенбэйкера. Также приводится список всех установленных русских асов и биографии пяти лучших: Козакова, Янченко, Смирнова, Крутеня, Сука.

Ниже приведены биографии лучших немецких асов: Рихтгофена, Удета, Левенхардта, Бельке; австро-венгерского аса Брумовски.

Петр Николаевич НЕСТЕРОВ – русский летчик-новатор, основоположник высшего пилотажа, первый в истории летчик, одержавший воздушную победу – тараном сбивший в воздухе неприятельский самолет, штабс-капитан.



Петр Нестеров родился в Нижнем Новгороде 27 февраля 1887 года в семье офицера – воспитателя кадетского корпуса. После смерти отца его мать, Маргарита Викторовна, находясь в крайней нужде и 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. Принятые во Вдовый дом получали бесплатное и весьма скромное жилье, ограниченный запас топлива на зиму и предельно низкое материальное «вспоможество», которого едва хватало на скромную одежду и питание.

26 августа 1897 года Петр Нестеров был принят в Нижегородский кадетский корпус, где работал его отец. В 1904 году Петр Нестеров окончил корпус. В числе шести лучших выпускников был направлен в Михайловское артиллерийское училище. В 1906 году, 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 года, 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 года Нестеров сдал экзамены на звания пилота-авиатора и военного летчика, а в сентябре 25-летний поручик Нестеров совершил свой первый самостоятельный полет. В 1913 году он окончил курс авиационного отдела офицерской Воздухоплавательной школы, а в мае получил назначение в авиационный отряд, формировавшийся в Киеве, с прикомандированием к 7-й воздухоплавательной роте. В июне Нестеров был переведен в 11-

й корпусный отряд 3-й авиационной роты. Вскоре Петр Николаевич стал командиром отряда. Перед отправкой на новое место службы его направили в Варшаву для переучивания на аэроплан «Ньюпор».

Человек творческий, Нестеров занимался и конструкторской деятельностью. Так, в начале 1914 года с помощью механика отряда Г. М. Нелидова модифицировал аэроплан «Ньюпор-4»: укоротив фюзеляж на 0,7 м, он приказал снять вертикальное оперение, рули высоты были значительно увеличены. На фактически новом самолете выполнили несколько испытательных полетов продолжительностью около часа. В 1913 году П. Н. Нестеров разработал конструкцию семицилиндрового двигателя мощностью 120 л. с. с воздушным охлаждением. Позже он занимался строительством одноместного самолета.

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 года Нестеров, во главе трех 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 года 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.

Для доказательства идеи, что «в воздухе для самолета всюду опора», 27 августа 1913 года в Киеве над Сырецким полем Нестеров впервые в мире выполнил на самолете «Ньюпор-4» замкнутую петлю в вертикальной плоскости. Этим маневром Нестеров фактически положил начало высшему пилотажу. Согласно рапорту, летчик на высоте 800—1000 метров выключил мотор и начал пикировать. На высоте около 600 метров вновь включил мотор, перевел самолет в набор высоты, описал вертикальную петлю и вывел машину в горизонтальный полет. Затем снова выключил мотор, перешел на выравнивание и благополучно приземлился. Спустя двенадцать дней ту же самую авиационную фигуру повторил француз Адольф Пегу. Это событие получило широкую огласку и в иностранной, и в российской прессе. Когда в мае 1914 года 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 года 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 руководство от лица города вручило отважному пилоту-новатору памятный золотой жетон, с которым Петр Николаевич никогда не расставался.

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

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

8 сентября 1914 года над городом Жолква Петр Николаевич таранным ударом разрушил 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.

Петр Николаевич похоронен в Киеве на Лукьяновском кладбище.

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

В «Акте расследования по обстоятельствам геройской кончины начальника 11-го корпусного авиационного отряда» 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».

Штабс-капитан П. Н. Нестеров был награжден орденом Св. Георгия IV степени (23.04.1915), орденами Св. Владимира IV степени, Св. Анны III степени, Св. Станислава III степени.

В 1914 году на месте гибели Петра Нестерова в городе Жолкве Львовской области был сооружен монумент. В советское время город Жолква носил имя Нестеров. Позднее, в 1980 году, здесь построили мемориал памяти героя-авиатора. В 1990-е годы мемориал был разрушен. Именем русского авиатора названы корабли и самолеты, улицы и переулки в городах Москва, Санкт-Петербург, Гатчина, Минск и Нижний Новгород, установлены памятники в Киеве и Нижнем Новгороде. Имя «Нестеров» присвоено астероиду № 3071. Учрежден международный кубок Нестерова по высшему пилотажу.

Основоположники воздушного боя

Адо́льф Селестен ПЕГУ (Celestin Adolphe Pegoud) – французский пионер авиации, первый ас в истории, одержавший первые три победы вместе со стрелком-наблюдателем.

Адо́льф Пегу родился на юге Франции в городке Монферра 13 июня 1889 года. Подписав 5-летний контракт, он ушел в армию и был зачислен в 5-й полк африканской легкой кавалерии. В мае 1908 года Пегу тяжело заболел и вернулся во Францию. Медицинский уход и молодость сделали свое дело, и через год Пегу вернулся в армию. Он получил назначение в 12-й гусарский полк, а затем его перевели в 3-й колониальный тяжелой артиллерийский полк, батареи которого защищали базу флота в Тулоне.

В октябре 1911 года друзья познакомили Пегу с веселым парижанином, одним из первых французских летчиков капитаном Карленом. 16 октября 1911 года Карлен, вняв просьбам, взял нового знакомого в очередной полет. Полет произвел на эмоционального Пегу самое сильное впечатление. При малейшей возможности он снова и снова поднимается в воздух. В 1912 году Адо́льф Пегу добивается перевода в авиацию в качестве помощника-механика и теперь уже на официальной основе продолжает полеты в качестве наблюдателя. Карлен и Пегу вместе, на «Буазене», приняли участие в сентябрьских маневрах французской армии.

13 февраля 1913 года Пегу демобилизовался и отправился записываться в летную школу. Спустя всего несколько дней мечта молодого человека осуществилась: 1 марта, успешно сдав экзамен, Адо́льф Пегу получил «бреве» (brevet de pilote – пилотское удостоверение) Аэроклуба Франции № 1243. Столь быстрое прохождение курса подготовки можно объяснить тем, что курсант был хорошо знаком с материальной частью и благодаря урокам капитана Карлена уже обладал кое-какими навыками пилотирования.

Пегу отличался невысоким ростом и врожденной худобой, при всех своих выдающихся заслугах перед мировой авиацией, он был человеком, едва весившим 60 кг.

Новоиспеченный «летун» собирался немедленно отправиться на Балканы, где использовались иностранные авиаторы-добровольцы (они же наемники), и поступить на сербскую или румынскую службу, но война кончилась, и вместо этого он нашел работу у авиаконструктора Луи Блерио. Основным занятием Пегу стало тестирование – облет новых аэропланов «Блерио». В дополнение к этому он обучал курсантов и при случае брал пассажиров в воздух. В качестве «воздушного извозчика» Адо́льф Пегу сделал шаг к международной известности, поднявшись 13 мая 1913 года в небо с испанским королем Альфонсо XIII.

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

Летом 1913 года состоялись испытания парашюта системы Бонне (Bonnet). Хотя первый во Франции прыжок с парашютом состоялся еще в 1520 году и был совершен неким Лавеном, удачно выпрыгнувшим из 40-метровой тюремной башни. Несколько прыжков с парашютом было совершено во Франции и в новое время. Но первый прыжок с парашютом из самолета совершил именно Адо́льф Пегу.

19 августа 1913 года Пегу занял место во второй кабине, пристегнув лямки парашюта, купол которого был аккуратно уложен в специальный ящик, установленный на фюзеляже, и дал знать летчику, что готов. Набрав около 100 м высоты, пилот сделал большой круг над аэродромом, направил самолет против ветра, Пегу, внимательно следивший за эволюциями самолета, отстегнув привязные ремни, потянул за вытяжной тросик. Наполнившийся купол выдернул Адо́льфа Пегу из кабины, а через полтора десятка секунд он был уже на земле, точнее над ней, зацепившись парашютом за дерево, но в целом все прошло отлично. Малый вес испытателя сыграл при испытаниях парашюта важную положительную роль.

С началом Первой мировой войны А. Пегу сразу вызвался на роль воздушного разведчика. 5 февраля 1915 года ему вместе со стрелком удалось сбить два немецких аэроплана, а третий аэроплан принудить к посадке. Одержав 5 февраля три воздушные победы, а **3 апреля 1915 года** – две, он стал асом, подтвердив это звание последней, 6-й победой 11 июля 1915 года, сбив в 8 час. 15 мин. немецкий «Авиатик С».

31 августа 1915 года су-лейтенант Адольф Пегу был сбит немецким унтер-офицером польского происхождения Кандульски, по усмешке судьбы, одним из довоенных учеников великого летчика в управлении аэропланом. В 26 лет этот человек, изобретатель «мертвой петли», многих технических новинок, нашедших применение в самолетостроении, первый испытатель, опробовавший парашют при прыжке из самолета, первый в истории ас, «авиатор из когорты одержимых», всего себя посвятивший небу, погиб.

Весьма характерно, что основоположники высшего пилотажа – Петр Нестеров и Адольф Пегу – были в то же время первооткрывателями воздушного боя, предопределив тем самым исключительное место точного и вдохновенного воздушного маневрирования в организации воздушного поединка.

«Классный пилотаж – основа воздушного боя, но к этому умению необходим дополнительный навык – умение точно стрелять в воздухе», – говорил известный советский летчик-ас Е. Г. Пепеляев.

Адольф Пегу – кавалер ордена Почетного легиона и Военной медали.

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

Макс ИММЕЛЬМАН (Max Immelmann) – летчик, первым достигший звания аса (5 личных побед) на одноместном самолете.

Макс Иммельман родился 21 сентября 1890 года в Дрездене в семье мебельного фабриканта. Таким образом, мебельные корни в военном деле имеют уже более чем вековую историю. По окончании средней школы он поступил в Дрезденское кадетское училище и в 1911 году был зачислен во 2-й Берлинский железнодорожный полк, однако вскоре покинул военную службу. В 1912 году активно ищущий свое место в жизни юноша поступил на машиностроительный факультет Дрезденского университета, на отделение аэродинамики.

С началом Первой мировой войны он, как большинство его сверстников, оставив учебу, немедленно записался добровольцем в армию. Узнав о формировании первых авиационных подразделений, он подал рапорт о направлении в «воздушную службу». 12 ноября 1914 года был направлен на летную подготовку в Иоханнисталь (в Берлине), затем в расположенный поблизости Адлерсхоф. 31 января 1915 года состоялся его первый самостоятельный полет, а уже через 2 месяца аккуратному и точному Иммельману присвоили звание пилота 3-го (высшего) класса.

В марте 1915 года он отбыл на Западный фронт, где был определен в FFA 62, летавшую на двухместных разведчиках LVG B. 1. С наблюдателем, унтер-лейтенантом Тьюберном, летал на разведку вражеских позиций, отмечая цели для германской дальнобойной артиллерии.

3 июня 1915 года аэроплан Иммельмана был сбит французским летчиком, но Макс сумел приземлить свою машину позади немецкой линии обороны. Первый опыт воздушного боя оказался для будущего аса № 1 отрицательным. Но за сохранение аппарата Иммельман был награжден Железным крестом 2-го класса.

В июле он был определен в отделение истребителей «Fokker Eindekker» (впоследствии ставшее КЕК Douai) и вместе с другим пилотом, Освальдом Бельке, выполнял в его составе эскортные и истребительные задания.

Теории и практики воздушного боя еще не существовало. Поэтому без какой-либо специальной подготовки группу сразу отправили на фронт. Бельке и Иммельман вскоре зареко-

мендовали себя как блестящие пилоты-истребители, и благодаря их успехам на раннем этапе воздушной войны имена обоих летчиков стали известны всей Германии.

1 августа 1915 года Иммельман сбил на своем «Фоккере» первый вражеский самолет, а 26 октября 1915 года, одержав 5-ю победу, выражаясь современным языком, стал асом (сам термин появился позднее). Среди первых пяти сбитых Иммельманом аэропланов – три английских двухместных биплана ВЕ 2с, один неопознанный французский биплан, один FB 5. Таким образом, 26 октября 1915 года Макс Иммельман стал первым летчиком, кто с одноместного аэроплана сбил 5 неприятельских машин.

Соратник и товарищ Иммельмана Освальд Бельке 5-ю официальную победу одержал 15 октября, но своего первого сбитого он низверг с небес 4 июля 1915 года, в вылете на двухместном LVG CI, когда по неприятелю стрелял наблюдатель Бельке – Ханс де Вюлиш. А вот 5-ю победу лично Бельке одержал 30 октября 1915 года, через три дня после Иммельмана. Также и Адольф Пегу формально стал асом намного раньше, но три свои первые победы он одержал на двухместном аэроплане.

К концу года он сбил еще ВЕ 2с и «Моран-Парасоль» и его счет вырос до 7 побед, а сам он – до звания обер-лейтенанта.

12 января 1916 года, после 8-й победы, из рук кайзера Вильгельма II Макс Иммельман получил самый желанный в среде немецких офицеров орден «Pour le Merite» (вторым среди немецких летчиков), добавившийся к его Железному кресту 1-го класса, полученному в октябре предыдущего года, и Рыцарскому кресту ордена Дома Гогенцоллернов, пожалованного ему в ноябре 1915 года.

Макс Иммельман заложил основы тактики воздушного боя. Он придавал особое значение факторам высотности и скороподъемности истребителя, что необходимо для активного наступательного ведения боя. О том, что касается искусства ведения воздушного боя, сам Иммельман говорил: «Я безоружен, пока я ниже». Неоднократно он подчеркивал важность тщательной маскировки в воздухе.

Иммельман воевал на «Фоккере» Е. III и Е. IV. Он освоил и выполнил практически все известные сегодня фигуры высшего пилотажа. Именно на этом «Фоккере» он обессмертил свое имя, проделав названный впоследствии в его честь боевой разворот – полубочку в верхней части полу-петли. Макс Иммельман был столь знаменит по обе стороны фронта, что через 10 минут после его появления в воздухе небо становилось свободным от английских самолетов. Он одним из первых стал использовать тактику внезапности, заходя со стороны солнца. Как большинство настоящих асов, Иммельман был первоклассным стрелком. 13 марта 1916 года Иммельман довел свой счет до 10. Сбитый 16 мая над Лиллем английский разведчик стал его 15-й и последней официальной победой. Две последние неподтвержденные победы были одержаны Иммельманом 18 июня 1916 года. Всего на счету Иммельмана 5 неподтвержденных побед.

По характеру это был непьющий и некурящий, ровный со всеми человек, ежедневно писавший письма матери и очень внимательно относившийся к своему обожаемому догу Тирасу.

Первый ас Германии погиб 18 июня 1916 года в бою против истребителей FE 2b. Споры о его смерти продолжаются до сих пор. Англичане смело отдают победу над «Фоккером», пилотируемым Иммельманом, капитану Г. Р. МакКуббину (G. R. McCubbin) и его стрелку капралу Дж. Х. Уоллеру (J. H. Waller). Немецкие историки считают причиной гибели аса отказ механизма синхронизации вращения винта и темпа стрельбы пулемета, приведший к тому, что Иммельман отстрелил лопасть пропеллера собственного истребителя. Вращение несбалансированного винта привело к нарастающей вибрации, вибрация – к резонансу, резонанс – к разрушению планера.

«Фоккер Е. 1» Иммельмана с 80-сильным 7-цилиндровым двигателем «Оберурсель V0» и номером Е13/15 на фюзеляже был выставлен в Музее Цейхгауз в Берлине и погиб под бомбами RAF (Королевских воздушных сил) в 1940 году.

Макс Иммельман – кавалер прусского ордена «Pour le Merite», Железного креста 1-го класса, Рыцарского креста с мечами королевского Дома Гогенцоллернов 2-го класса, саксонского Командорского креста военного ордена Св. Генриха II степени, Рыцарского Креста этого же ордена, саксонского ордена Альбрехта II степени с мечами, саксонской серебряной медали Фридриха Августа, баварского ордена Военных заслуг IV степени с мечами, Ганзейского Креста; турецких медалей.

Результативнейшие асы Первой мировой войны (данные об асах, одержавших 30 и более воздушных побед)

Капитан Манфред фон Рихтгофен Manfred von Richthofen	Германия (Г)	80	Альбатрос D II, III, V, Хальберштадт D VII, Фоккер FI, Фоккер Др. I
Капитан Рене Фонк Capt. René P. Fonck	Франция (Ф)	75	Кодрон, СПАД S. VII
Майор Эдвард Мэннок Major Edward Mannock	Великобритания (В)	73	Ньюпор XVII, S. E. 5a.
Полковник Вильям Бишоп Col. William A. Bishop	В	72	S. E. 7; S. E. 5a.
Ст. лейтенант Эрнст Удет Oberl. Ernst Udet	Г	62	Фоккер D III, VII
Майор Раймонд Коллишау Major Raymond Collishaw	В	60	S. E. 5a.
Капитан Джеймс Мак-Кадден Capt. James McCudden	В	58	DH2, Сопвич, S. E. 5a.
Капитан Бошам-Проктор Capt. A. Beauchamp-Proctor	В	54	S. E. 5
Обер-лейтенант Эрих Левенхардт Oberlt. Erich Löwenhardt	Г	54 (9 аэро)	Фоккер D VII, Альбатрос D V

Капитан Дональд Мак-Ларен Capt. Donald McLaren	В	54	S. E. 5a.
Капитан Джордж Гинемер Capt. Georges M. L. J. Guynemer	Ф	53	Ньюпор X, XI, XVII, СПАД S. VII, S XII, S XIII
Майор Вильям Баркер Major William G. Barker	В	52	RE 8, Сопвич Кэмэл
Лейтенант Вернер Фосс Lt. Werner Voss	Г	48	Фоккер Dr I
Капитан Роберт Литтл Capt. Robert A. Little	В	47	Сопвич Кэмэл
Капитан Джордж МакИл-рой Capt. G. E. H. McElroy	В	47	S. E. 5a.
Лейтенант Фриц Румей Lt. Fritz Rumey	Г	45	Фоккер D VII
Капитан Бруно Лерцер Hpt. Bruno Loerzer	Г	45	Фоккер D VII и др.
Капитан Рудольф Бертольд Hpt. Rudolf Berthold	Г	44	Пфальц, Альбатрос, Фоккер D.VII
Капитан Альберт Болл Capt. Albert Ball	В	44	F. E. 2bs Ньюпор XI BE 2c Ньюпор XVII S. E. 5a.
Лейтенант Поль Боймер Lt. Paul Bäumer	Г	43	Альбатрос D V, D Va, Фоккер Dr I
Лейтенант Йозеф Якобс Lt. Josef Jacobs	Г	43 (8 аэро)	Альбатрос D V, Фоккер D VII, Dr. I, Хальберштадт D VII
Капитан Чальз Нанджессер Charles E. J. M. Nungesser	Ф	43	Ньюпор, СПАД
Капитан Том Хэйзел Capt. T. F. Hazell	В	41	Ньюпор XVII S. E. 5a.
Лейтенант Жорж Мэйдон Georges F. Madon	Ф	41	Фарман, Ньюпор, СПАД XIII
Капитан Джеймс Ира Джонс Capt. J. I. T. Jones	В	40	S. E. 5
Капитан Освальд Бельке Hpt. Oswald Boelcke	Г	40	LVG CI, Фоккер E. I, Хальберштадт, Альба- трос Д. I, Д. II
Лейтенант Франц Бюхнер Lt. Franz Büchner	Г	40	Альбатрос, Фоккер и др.
Ст. лейтенант Лотар фон Рихтгофен Obltnt. Lothar von Richthofen	Г	40	Альбатрос D VII, VIII

Майор Филип Фуллард Major Philip F. Fullard	В	40	Ньюпор Х, XI, XVII,
Лейтенант Карл Менх-кофф Lt. Karl Menchkoff	Г	39	Альбатрос D V, Фоккер D VII, Хальберштадт D VII
Лейтенант Хейнрих Гонтерман Lt. Heinrich Gonterman	Г	39 (17 аэро)	Фоккер D III, VII
Капитан Вильям Клакстон Capt. W. G. Claxton	В	39	S. E. 5a.
Майор Родерик Даллас Major Roderic Dallas	В	39	S. E. 5a.
Капитан Альфред Атки Capt Alfred Atkey	В	38	S. E. 5a.
Капитан Вилли Коппенс Capt. Willy Coppens	Бельгия	37	Полуторастоечный Сопвич, Ньюпор XVII, XXI
Капитан Джон Гилмор Capt. John Gilmore	В	37	Элефант Джи 100, Сопвич Кэмэл
Лейтенант Карл Белле Lt. Karl Bolle	Г	36	Альбатрос D V, D VII, VIII, Хальберштадт D VII
Лейтенант Макс Мюллер Lt. Max Muller	Г	36	Альбатрос D VII, VIII,
Лейтенант Морис Боя Maurice J. P. Boyau	Ф	35 (21 аэро)	Ньюпоры СПАД
Капитан Годвин Брумowski Capt. Godwin Brumowski	Австрия	35	Альбатрос D III, V
Лейтенант Юлиус Буклер Lt. Julius Buckler	Г	35	Фоккер D VII и др.
Капитан МакКолл Capt. F. R. McCall	В	35	S. E. 5a. S. E. 7
Лейтенант Йозеф Вельтьенс Lt. Josef Veltjens	Г	35	Альбатрос, Фоккер, Сименс-Шукерт D VIII
Капитан Генри Воллетт Capt. Henry W. Wollett	В	35	DH 2 DH5 Сопвич Кэмэл
Лейтенант Густав Дерр Lt. Gustav Dorr	Г	35	Фоккер D. VII
Лейтенант Отто Кеннеке Lt. Otto Koennecke	Г	35	Halberstadt D VII, Albatros D V
Лейтенант Эмиль Туи Lt. Emil Thuy	Г	35	Albatros, Fokker
Капитан Эдуард фон Шляйх Hpt. Eduard von Schleich	Г	35 (1 аэро)	Albatros D V, D VII, VIII, Halberstadt D VII, Fokker D V

Капитан Франческо Баракка Capt. Francesco Baracca	Италия	34	SPAD S. VIII, S. XIII
Лейтенант Михель Коффар Capt. Michel J. C. M. Coiffard	Ф	34	СПАД
Капитан Вилли Шилдс Capt. W. E. Shields	В	34	СПАД S. XIII, S. E. 5a
Лейтенант Генрих Бонгартц Lt. Heinrich Bongartz	Г	33 (5 аэро)	Альбатрос D V, D VII, VIII, Хальберштадт D VII, Фоккер D V
Ст. лейтенант Курт Вольф Oblt. Kurt Wolff	Г	33	LVG, Albatros, Fokker F I
Лейтенант Генрих Кроль Lt. Heinrich Kroll	Г	33	Альбатрос C V и др.
Ст. фельдфебель Юлиус Ариги Julius Arigi	Австрия	32	Бранденбург Д. 1, Авиатик Д. 1
Капитан Джоффри Боумэн Capt. Geoffrey Hilton Bowman	В	32	DH 2, Роланд C 2, S. E. 5a.
Капитан Герман Фромхерц Hermann Frommherz	Г	32	Альбатрос Д. III, Фоккер Д. VII
Капитан Франк Квигли Capt. Frank G. Quigley	В	32	Сопвич Кэмэл
Лейтенант Пауль Биллик Lt. Paul Billik	Г	31	Альбатрос, Фоккер
Майор Альбер Картер Major Albert D. Carter	В	31	BE 2с, Ньюпор XVII, S. E. 5a.
Капитан Эндрю МакКивер Andrew Edward McKeever	В	31	Лучший ас Великобритании и содр. на 2-местных истр. В. Е. 2s., Бристоль F. 2A, Сопвич Дельфин
Лейтенант Готтард Заксенберг Lt. Gotthardt Sachsenberg	Г	31	Альбатрос, Фоккер E III, D V, VII
Лейтенант Тео Остеркамп Lt. Theo Osterkamp	Г	31	Фоккер EV и др. Единственный в истории ас Первой и Второй мировых войн
Лейтенант Карл Альменредер Lt. Karl Allmenroder	Г	30	Альбатрос D VII, VIII
Лейтенант Карл Дегелов Lt. Karl Degelow	Г	30	Альбатрос C V, Фоккер
Капитан Самуэль Томпсон Capt. Samuel Thompson	В	30	Бристоль F. 2b

Капитан Самуэль Кинкед Capt. S. M. Kinkhead	В	30	ВС, Ньюпор, Сопвич Кэмэл
Лейтенант Иозеф Май Lt. Josef Mai	Г	30	Альбатрос D V, Фок- кер D. VII, и др.
Лейтенант Ульрих Неккель Lt. Ulrich Neckel	Г	30	Альбатрос Dг I и др.
Лейтенант Карл Шафер Lt. Karl Schaefer	Г	30	Альбатрос, Фоккер и др.

Примечание: данные о победах в Первую мировую войну не всегда точны: для большинства английских летчиков и летчиков Британского Содружества они помимо личных включают и групповые победы, победы, классифицируемые как «вышел из-под контроля» и т. д.

Асы Франции

Рене Поль ФОНК (Rene Paul Fonck) – 72 личные и 3 групповые официальные победы – самый результативный ас союзников в Первую мировую войну, полковник, Франция.



Родился в деревне Солси-сюр-Мерт в Вогезах (Франция) 27 марта 1894 года.

Войну начал в 1914 году инженером. Со временем передумал и в мае 1915 года закончил обучение на пилота. Летал на самолетах «Кодрон» в составе эскадрильи С47 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 года Фонка зачислили в истребительную группу «Аисты» после боя с двумя немецкими «румплерами», блестяще выигранного им на неповоротливом

разведчике «Кодрон». Пережив «кровавый апрель», в мае 1917-го 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, Р. 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.

15 апреля 1917 года, приняв предложение вступить в знаменитую эскадрилью «Аист», он до конца года довел свой победный счет до 19. В течение 1918 года – до 56 побед. В июле 1917 года превзошел достижение капитана Жоржа Гинемера – 54 победы – лучшего французского аса, погибшего в сентябре 1917.

Не ищущий славы и не честолюбивый, Фонк сторонился журналистов и не снискал лавров и внимания, уделявшихся Гарро и Гинемеру.

Сразу после окончания войны Фонк уволился из армии. В 1920 году увидели свет его мемуары «Мои бои», с предисловием маршала Фоша. В 1926 году вступил в борьбу за приз Раймонда Ортейги в 25 000 американских долларов за трансатлантический перелет. 20 сентября 1926 года с экипажем из 4 человек Фонк стартовал на трехмоторном самолете Сикорского S-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 году. Рене Фонк провожал Линдберга в Нью-Йоркском аэропорту.

Р. Фонк позднее вернулся в военную авиацию. Его высшей должностью стала должность инспектора истребительных сил французской авиации в 1937–1939 годах. До Второй мировой войны Фонк контактировал с Г. Герингом и Э. Удетом, что повредило его репутации в послевоенной Франции. Хотя Фонку приписывались 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 году переехал из Виши в Париж. Здесь позднее он был арестован гестапо и заключен в лагерь. После войны, в 1948 году, ему вручили «Сертификат Сопротивления», где говорилось, что «Рене Фонк... принимал участие в доблестной борьбе за освобождение Франции». Фонк жил в Париже, где и умер 18 июня 1953 года.

Полковник Р. Фонк награжден орденом Почетного легиона, а позднее и орденом Почетного легиона офицерской степени (18.05.1918), Военной медалью (первая награда Фонка), британским Военным крестом и Отличительной медалью за боевые действия.

Жорж Мария Людовик Жуль Гинемер, Франция – 53 официальные победы.



Гинемер родился в Париже, на улице Ла Тур, 24 декабря 1894 года. Младший сын в семье офицера французской армии, Жорж нередко болел. Тем не менее он рос любознательным и увлекался в школе конструированием и механикой. Часто и надолго пропадал в заводских цехах. Вскоре он неплохо разбирался в автомобильных моторах, привлекла юношу и зарождавшаяся тогда авиация.

Гинемер 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 году Жорж, по знакомству, 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 и все свободное время проводил на аэродроме.

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 авиа-механиков. Но ему хотелось летать.

После многочисленных рапортов солдат 2-го класса Гинемер 23 ноября 1914 года зачисляется курсантом в школу пилотов, где с января 1915 года учится летать на аэроплане «Блерио-Пингвин». В марте 1915 года 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-Сольнье».

Выполнив серию тренировочных полетов под руководством Жюля Ведринье, Жорж получил аэроплан, который назвал «Старый Шарль» (Vieux Charles) в память о переведенном в Сербию опытным пилоте Шарле Боннэре.

Впервые Гинемер встретился лицом к лицу с воздушным противником 19 июля 1915 года. 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 со снижением под защиту своих зениток. Впрочем, «салаги» вскоре обнаружили еще одну цель: экипаж немецкого «Авиатика» что-то увлеченно рассматривал на французской территории и не замечал появившегося противника. Жорж спикировал на «бошей», механик к этому времени смог оживить оружие 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 «сержант» и наградили Военной медалью. Жорж расценил это как доброе предзнаменование и решил в дальнейшем не менять счастливого имени на своих самолетах. Командование не только наградой отметило молодого пилота: с середины сентября ему стали поручать доставку агентов за линию фронта и их возвращение назад.

В ноябре – декабре 1915 года эскадрилью перевооружили на истребители «Ньюпор» Х, присвоив ей обозначение № 3. «Ньюпоры» представляли собой одно- и двухместные полуторпеды с полотняной обшивкой, вооруженные 1–2 пулеметами, их максимальная скорость доходила до 140 км/ч, а потолок – 4500 метров. Новый самолет больше подходил для ведения воздушного боя, и счет побед летчика довольно быстро возрос. 5 декабря он 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 с четырьмя золотыми пальмовыми ветвями. В январе 1916 года нелетная погода мало способствовала увеличению числа побед, и поэтому следующий успех пришел к Жоржу только 3 февраля, когда ему удалось сбить сразу два LVG, а еще один – 5-го числа того же месяца. Эти успехи не остались незамеченными, и 4 марта Гинемера произвели в су-лейтенанты. Тогда же, в начале марта, эскадрилья получила новые «Ньюпоры» ХТ.

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 компенсировались 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 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 года на аэродроме Дижона.

В начале лета 1916 года эскадрилья получила новые «Ньюпоры» XII, являвшиеся для своего времени чрезвычайно удачными истребителями. 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 поселившийся в душе страх, и 22 июня 1916 года его добычей стал германский LVG. Но 6 июля в единоборстве с немецкими истребителями Жоржу опять не повезло: он был легко ранен, а на его самолете немецкие пули перебили две расчалки и разбили винт. Стараясь не потерять скорость, Гинемер аккуратно спланировал на луг и посадил поврежденный «Ньюпор».

Через 4 дня, вылетев на чужом самолете, Гинемер сбил еще один LVG, доведя свой счет до 10 побед. 28 июля 1916 года он повел в бой новую машину. Неотрегулированный синхронизатор подвел пилота: первая же очередь, выпущенная из пулемета, в щепки разнесла пропеллер истребителя. Пришлось срочно садиться, но вместе с ним шел вниз и сбитый германский LVG...

К концу августа на счету Гинемера было 14 побед, а за период с июня 1915 года по июль 1916 года его имя 11 раз упоминалось в приказах по армии.

27 августа Гинемер получает один из трех первых истребителей «Спад» S VII, отправленных на фронтовые испытания. Благодаря 140-сильному рядному двигателю самолет превосходил по летным данным любого противника. Облетав его, Жорж пришел в восторг и, по словам сослуживцев, был счастлив, как ребенок, которому подарили долгожданную игрушку.

Летая на «Спаде» 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!

...Когда третий «Фоккер», оставляя шлейф дыма, врезался в землю, внезапно открыла огонь французская зенитная артиллерия. По неписаным законам войны в подобных ситуациях своим всегда достается больше! Первый же 75-мм снаряд угодил в верхнее крыло и, разорвавшись, снес стойки. К месту падения самолета вскоре прибежали солдаты, но Жорж, к счастью, отделавшийся только ушибами, уже выбрался из-под обломков. Чтобы сгладить вину подчиненных, дивизионный генерал устроил торжественное построение в честь сбитого аса, затем последовал обед с шампанским, и, наконец, вечером порядком набравшегося героя, чудом избежавшего гибели, отвезли на машине комдива в часть.

«Свирепый демон» – так прозвали этого бледного неулыбчивого французского летчика Первой мировой войны. У германских пилотов его имя вызывало страх, а среди однополчан и командования французских ВВС – 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.

В октябре 1916 года эскадрилья вновь сменила обозначение и стала называться SPA 3. Теперь она в полном составе была перевооружена «Спадами». В конце декабря Жорж вместе с конструктором Луи Бешеро участвовал в разработке истребителя «Спад» S XII, вооруженного 37-мм пушкой.

24 января 1917 года ему в шестой раз удалось сбить в одном бою два самолета, при посадке на замерзшую пашню рядом со своей жертвой его истребитель сломал колесо и скапотировал, сам пилот отделался лишь легким испугом. Два дня спустя на истребителе своего друга Букье, на высоте 3800 м, он перехватил двухместный разведчик «Альбатрос». На десятом выстреле пулемет заклинило, и, чтобы не попасть под огонь стрелка, пришлось уйти немцу под «брюхо». Попытки перезарядить оружие оказались тщетными, но экипаж разведчика запаниковал и поспешил приземлиться на французской территории, хотя по нему уже никто не стрелял.

8 февраля Жорж сразил германскую двухмоторную «Готу» G. III – первая победа союзников в воздухе над полноценным немецким бомбардировщиком. Спустя десять дней Гинемер был произведен в капитаны. 16 марта он 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 «Спад», с рваными крыльями и изрешеченным фюзеляжем, пошел вниз. Но виртуозному летчику все же удалось дотянуть домой.

Рекордным для аса стал день 25 мая 1917 года: за три боевых вылета он уничтожил 4 вражеских самолета: двух разведчиков LVG, DFW и «Фоккер». За эти победы Жорж Гинемер был представлен к званию офицера ордена Почетного легиона с вручением орденской ленты. 14 июля 1917 года пилот приехал в Париж на завод фирмы SPAD за новым пушечным истребителем «Спад» S XII. В тот же день он удостоивается Золотой медали аэроклуба Франции: на его счету 45 побед и два ранения, а его имя не менее 20 раз упоминалось в приказах по армии.

5 июля 1917 года Гинемер впервые вылетел на новом истребителе. После недолгого поиска он встретил три немецких аэроплана DFW, причем огонь стрелков оказался довольно точным и самолет французского аса был поврежден. Пока ремонтировали «двенадцатый», пилот пересел на свою старую «семерку» и вновь добился успеха: его жертвами стали два DFW и «Альбатрос». Но вскоре появились признаки переутомления, и врачи уложили Жоржа в госпиталь.

Отдых, как и ремонт машины, закончился 23 июля, и спустя 4 дня Жорж первым же выпущенным снарядом сбил «Альбатрос». Но следующая, 50-я, победа далась нелегко: огнем стрелков германского DFW истребитель был снова поврежден. 15 августа 1917 года пушечный истребитель вернулся в строй, но вскоре, после очередной блестящей «сдвоенной» победы в течение одного дня, самолет опять попал к ремонтникам.

Во второй декаде августа Гинемер получает новейший «Спад» S XIII и 20 августа одерживает на нем свою 53-ю победу, но при посадке врежется в английский DH-4. 24 августа он уезжает в Париж на завод, где ремонтируют его пушечный истребитель. Бессмысленность и равнодушная жестокость империалистической войны надламывают даже «железную» натуру Гинемера. Он становится еще более замкнутым и нелюдимым, а в беседе с единственным другом говорит ему о своей близкой смерти. Между тем ремонт его аэроплана еще не окончен. Вернувшись в часть 4 сентября 1917 года, он вылетает на следующий день на «Спаде» S XIII, 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 он провел 8 сентября, на следующий день была нелетная погода, и он смог подняться в небо только 10-го. Но для чего? Чтобы спокойно взирать на гримасы фортуны? В первом вылете у него сразу после взлета отказал водяной насос, и закипевшая вода в радиаторе вынудила пойти на посадку. Во втором его самолет получил три пулевые пробо-

ины. Третий – едва не привел к катастрофе: пожар двигателя в воздухе из-за неисправности карбюратора.

11 сентября 1917 года 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 над своими позициями. На свой аэродром капитан Гинемер так и не вернулся.

Позже стали известны некоторые обстоятельства гибели летчика. После разделения с ведомым его самолет атаковала группа немецких истребителей. Произошла короткая схватка, и горящий «Спад» упал в районе позиций 413-го германского пехотного полка. На место падения были посланы санитар и два солдата, которые установили из документов убитого, что это капитан Гинемер. Пилота поразили три пули – в голову, плечо и ногу.

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.

Парламент постановил занести имя капитана Гинемера в Пантеон Славы, как «символ стремления и энтузиазма нации», а в Доме Инвалидов в Париже выставили его «Спад» S VII, который решили сохранить в память о национальном герое.

Капитан Жорж Гинемер награжден орденом Почетного легиона, орденом Почетного легиона офицерской степени (11.06.1917), Военным крестом с пальмовыми ветвями, Военной медалью.

Шарль НАНДЖЕССЕР – 45 побед, третий ас французских ВВС в годы Первой мировой войны.

Нанджессер родился во Франции, в Валленсьене, 15 марта 1892 года. Ребенком и юношей был страстным спортсменом, участвовал во многих спортивных состязаниях. Будучи студентом Школы искусств, прервав занятия, уехал в Южную Америку на поиски дяди. Участвовал в десятках рискованных приключений от Рио-де-Жанейро до Буэнос-Айреса, где поменял несколько профессий – от профессионального боксера до автогонщика. В конце концов нашел своего пропавшего дядю и работал на его табачной плантации. К началу Первой мировой вернулся во Францию.

Войну начал в составе гусарского эскадрона. При проведении одной из разведок он с несколькими солдатами захватил немецкий военный автомобиль, перебив его экипаж и пассажиров. За этот подвиг был награжден Военной медалью и, в соответствии со своей просьбой, направлен в Службу авиации. Став военным летчиком французской службы авиации, он вскоре одержал первую победу и заслужил репутацию импульсивного и предельно смелого летчика. С гордостью Нанджессер носил звание «Рыцаря смерти», присвоенное ему боевыми друзьями и журналистами. Его серебристый «Ньюпор» XVII был разукрашен изображениями черепа, гроба и черного сердца.

Специалист маневренного воздушного боя, так называемой dogfight – собачьей схватки, он был не только мастером пилотажа и человеком исключительной реакции, но и бойцом, стойчески переносившим многочисленные ранения, полученные им как в воздушных боях, так и в авиационных авариях. Нанджессер несколько раз был ранен в голову в верхнюю и нижнюю челюсти, в правую руку. Получил многочисленные – несколько десятков – переломы. Авторитет лейтенанта среди французских военных летчиков был исключительно высок.

Воевал в 106-й эскадрилье «Вуазенов», затем в 65-й эскадрилье, а позже в эскадрилье Лафайета, где вместе с французами сражались американские волонтеры. К концу 1916 года на счету Нанджессера была 21 победа.

Многие французские историки авиации отмечают исключительную недисциплинированность Нанджессера. Во время войны он несколько раз заключался под домашний арест за вылеты без разрешения. Еще чаще он, любимец женщин, журналистов и праздной публики, столь же самостоятельно, не утруждая себя просьбами и разрешениями, отбывал в Париж, где предавался соблазнам «столицы мира».

В январе 1916 года Нанджессер потерпел тяжелейшую аварию, сломал обе ноги, руку, ребра, разбил голову. Но уже апреле 1916 года он не только вернулся в строй, но, одержав свою пятую победу, стал асом.

К концу войны на счету лейтенанта Нанджессера было 45 побед. Уступал среди французских асов он только Фонку и Гинемеру. По числу официальных побед входил в число результативнейших асов Первой мировой.

После войны многие асы остались без работы, и судьба забросила некоторых, в том числе и Нанджессера, в Голливуд, где тема воздушных боев и полетов «на лезвии бритвы» была очень популярна.

Шарль Нанджессер пропал без вести при попытке беспосадочного перелета из Парижа в Нью-Йорк на самолете «Белая птица» вместе со вторым пилотом, фронтовым другом Франсуа Коли, 8 мая 1927 года. Последний раз их самолет видели с южного побережья Ирландии.

Загадочное исчезновение «Рыцаря смерти» вызвало к жизни несколько десятков книг, фильмов и сотни самых разных спекуляций на одну из тем об исчезновении самолета. Памятники Нанджессеру и Коли установлены в аэропорту Ле Бурже, а также на скалах Этрета, откуда их самолет в последний раз видели во Франции.

Примечательно, что через две недели после исчезновения Нанджессера знаменитый американец Чарльз Линдберг впервые совершил успешный одиночный перелет из Нью-Йорка в Париж на самолете «Дух Сент-Луиса».

Лейтенант Шарль Эжен Нанджессер был кавалером и офицером ордена Почетного легиона, кавалером Военного креста с пальмовыми ветвями, Военной медали и десятка наград союзников – Великобритании, Португалии, России, Сербии...

Асы Великобритании и стран Содружества

Эдвард МЭННОК (Edward MANNOCK) – один из лучших английских асов Первой мировой войны – по разным данным, 47, 50, 51, 61 или 73 победы, Великобритания.



Эдвард Мэннок родился, вероятно, в городке Баллинколидж, Ирландия, 24 мая 1887 года в семье военнослужащего. В молодости он перенес инфекционное заболевание, приведшее к временной потере зрения. После излечения оно полностью восстановилось, и слухи о его частичной, на один глаз, слепоте «сильно преувеличены». Эдвард Мэннок, патриот, вступил в члены Лейбористской партии.

Начало Первой мировой войны застало его на должности телефонного инженера в Турции. В начале войны турки интернировали его, заключили в тюрьму, и Мэннок едва остался жив. После освобождения он присоединился к Королевскому медицинскому корпусу, затем, в 1916 году, к Королевским инженерам, преобразованным в Королевский летающий корпус.

После обучения в резервной эскадрилье «Джойс Грин» он был направлен в 40-ю эскадрилью, вооруженную «Ньюпорами». Немецкий ас лейтенант Иоахим фон Беттраб (5 сбитых аэропланов и аэростат) 12 августа 1917 года был сбит в воздушном бою британским асом из 40-й эскадрильи лейтенантом Эдвардом «Майком» Мэнноком, летавшим на «Ньюпоре».

Некоторые англоязычные исследователи приписывают Мэнноку 73 победы. В то же время в представлении к Кресту Виктории – высшей военной награде Британской империи и стран Содружества, говорится, что Мэннок претендует на 50 побед. Во время Первой мировой войны во всех странах, за исключением Германии, групповая победа записывалась всем летчикам, ее одержавшим, и не выделялась в отдельную категорию, как в советских ВВС во время войны в Испании и позднее. По правилам, принятым в советских ВВС, итоговый счет Мэннока выглядел бы так: 34 лично и 7 в группе сбитых самолетов противника плюс один аэростат.

В одном из вылетов в мае 1918 года он сообщил об уничтожении 4 немецких аэропланов. 22 июля, за три дня до гибели, когда Эдвард Мэннок сбил очередной немецкий самолет, товарищи, поздравляя его, шутили:

– Ну, Майк! Для тебя будут стелить красную ковровую дорожку после войны.

– Для меня не будет никаких «после войны», – печально отозвался Мэннок.

26 июля 1918 года самолет майора Мэннока был сбит огнем с земли над немецкими позициями. По-видимому, он попытался выпрыгнуть из падающего аэроплана перед самым его столкновением с землей, поскольку его тело было найдено более чем в 200 м от обломков самолета.

Майор Эдвард Мэннок был награжден Крестом Виктории, Военным крестом, Отличительным орденом с одной и двумя пряжками на ленте.

В Кентерберийском соборе находится мемориальная доска почета Мэннока, его имя носит 378-я учебная эскадрилья Королевских Воздушных сил (RAF).

Вильям БИШОП (William Bishop) – 72 победы, четвертый ас Первой мировой войны, Канада.



Ас Первой мировой войны и кавалер Креста Виктории родился 8 февраля 1884 года в Оуэн-Саунд, провинция Онтарио, Канада. Еще в школе Вильям Авери Бишоп проявил интерес к военной службе. В августе 1914 года, окончив Королевское военное училище в Кингстоне, Онтарио, был приписан к 14-му батальону канадских стрелков Торонто. Полк перевели в Великобританию.

Его многочисленные решительные просьбы, почти ежедневно направляемые командованию, были в конце концов удовлетворены, и в июле 1915 года Бишоп был переведен в авиацию сухопутных войск.

Короткие тренировки не принесли желаемых результатов, и Бишоп летал на самолете-разведчике R. E. 7 в качестве наблюдателя в 21-м авиакрыле во Франции до конца ноября. 23 декабря, направляясь на базу после разведывательного полета, во время снежной бури при выполнении посадки самолет Бишоп потерпел аварию. Тяжело раненный, он оказался в госпитале и вернулся к активной службе после нескольких месяцев лечения.

Можно представить себе изумление врачей госпиталя, когда при выписке из больницы Бишоп попросил дать ему разрешение на продолжение службы в качестве летчика. В первый раз ему отказали, отказали и во второй, но на третий все же разрешили летать наблюдателем. Бишоп не сдался. Никто не знает, какие доводы он приводил медикам, но в конце концов получил справку о хорошем состоянии здоровья.

После окончания курсов пилотажа в начале марта 1917 года Бишоп был приписан к 60-му авиакрылу истребителей. Во время первого боевого вылета он заблудился во время боя, и, когда на остатках горючего прилетел на аэродром, ему едва хватило топлива, чтобы сесть.

25 марта Бишоп сбил свой первый немецкий самолет, атаковавший группу, в которой он летел замыкающим. 31 марта Бишоп одержал вторую победу в воздухе, а несколькими днями позже поджег шар наблюдения. Спустя месяц после первой воздушной победы Бишоп получил

звание капитана авиации, и это стало для него мощным стимулом. К середине мая 1917 года на счету Бишопа было 20 воздушных побед, и он был награжден орденом «За боевые заслуги».

Бишоп постоянно совершенствовал тактику воздушного боя. Он старался придерживаться простых правил – первым заметить противника и первым открыть огонь, но самое главное, первым скорректировать неточный огонь других. Таким образом, за пару месяцев он приобрел большое количество подтвержденных побед. 3 августа 1917 года в его списке их числилось 45, и 11 августа ему был присвоен чин майора авиации.

Бишопа восторженно приветствовали, когда он в сентябре 1917 года прибыл на родину для содействия созданию Военно-воздушных сил Канады.

В начале 1918 года пилот вернулся в Великобританию и приступил к выполнению обязанностей старшего инструктора в авиационной академии, где преподавал теорию стрельбы по воздушным целям. «Когда два самолета действуют в трехмерном пространстве на большой скорости, – писал он в своей книге «Тактика атаки в военно-воздушных силах», – поразить противника очень трудно, а когда вы используете технику уклонения, это еще сложнее. Для того чтобы поразить цель, атакующий пилот должен учитывать угол и время, необходимое пулям, чтобы достичь цели. Сила тяжести также действует на пули в полете. Только немногие из этих проблем можно преодолеть поправкой прицела, и, учитывая все сложности, становится ясно, что чем ближе вы приближаетесь к врагу, тем лучше...»

22 мая 1918 года он принял командование 85-м авиакрылом истребителей, расположенным во Франции. За двадцать дней воздушных боев сбил 25 немецких самолетов. Сначала он летал на самолете «Ньюпорт-Скаут», затем перешел на S. E. 5a, вооруженный синхронизированным 7,7-мм пулеметом «Виккерс» и 7,7-мм пулеметом «Левайс», установленными над центропланом верхнего крыла и содержащими по 97 патронов каждый. За первые несколько дней июня на этом самолете В. Бишоп одержал семь побед.

За время трудных месяцев службы Бишоп проявил черты лидера и легко улаживал различные проблемы, возникавшие в маленьком боевом подразделении. Авиакрыло было, по его мнению, братством с тесными межличностными связями. Сплоченные в авиакрыле люди стали исключительной, но надежной боевой элитой, общая цель которой – разбить врага.

Бишоп уделял внимание воспитанию молодых пилотов. В воздухе он распределял задания и при необходимости демонстрировал правильный способ справиться с противником. «Воздушный бой – это своего рода агрессивная игра, – говорил он перед заданием, – стремление спровоцировать бой дает вам контроль с самого начала. Прерывая атаку, вы отдаете психологическое преимущество противнику и выходите из боя с пустыми руками. Если прекращаете атаку и пытаетесь ускользнуть, ваша бывшая добыча становится охотником».

В бою Бишоп часто использовал различные трюки. 17 июня 1918 года, направляясь на базу, он с помощью легкого скольжения и переваливания с крыла на крыло симулировал неисправность самолета. Когда два немецких «Альбатроса» перекрыли ему путь, он развернулся и, атакуя в лоб, открыл огонь. В первой атаке сбил первый самолет, а другой тремя минутами позже. Он закончил войну с 72 воздушными победами в послужном списке.

После войны работал в Лондоне, в департаменте авиации, но 5 августа 1918 года перешел в канадский штаб, чтобы участвовать в формировании ВВС Канады.

Между Первой и Второй мировыми войнами Бишоп сотрудничал с многочисленными авиационными ведомствами и ассоциациями для создания Канадской транспортной авиации.

Умер во сне 11 сентября 1956 года в Палм-Бич, штат Флорида, США.

Награжден Крестом Виктории, Военным крестом, Отличительным Летным крестом, Военным крестом ордена Почетного легиона; кавалер ордена Бани.

Раймонд КОЛЛИШАУ (Raymond Collishaw) – 60 воздушных побед над аэропланами и 8 над аэростатами, шестой ас Первой мировой войны, Канада.



Раймонд Коллишау (1893–1975) был вторым по числу побед канадским асом Первой мировой войны. Кроме 60 побед над аэропланами противника, он сбил 8 разведывательных аэростатов.

Коллишау родился 22 ноября 1893 года в Нэнаймо, Британская Колумбия, в семье выходцев из Уэльса. С началом войны в Европе, в январе 1916 года он присоединился к Королевской морской воздушной службе как испытуемый летающий су-лейтенант (т. е. офицер, ранее тщетно предлагавшийся в Королевский Канадский ВМФ) и получил квалификацию летчика. В качестве младшего матроса он состоял в команде корабля «Эльседо», предполагавшегося к отплытию на поиски экспедиции Стефенсона. Плавание не состоялось.

Свою первую победу он одержал на двухместном полуторастоечном «Сопвиче», в глубоком налете на территорию Германии (на заводы Маузер) 12 октября 1916 года. Совершив удачный маневр, Коллишау дал возможность своему стрелку произвести точную очередь, а через несколько секунд сам огнем курсовых пулеметов поразил другого противника. Правда, немцы свои потери в этом бою отрицают.

Две следующие победы безусловны и были одержаны на глазах тысяч французских солдат. Коллишау, облетывавший только что полученный новый самолет, подвергся атаке шести

немецких «Альбатросов». Устремив машину в пикирование, он выровнял ее у самой земли. Двум немецким летчикам этого не удалось, и они разбились, зацепившись за деревья. Победы эти, одержанные на глазах тысяч солдат, имели во Франции большой резонанс, а Коллишау был награжден французским Военным крестом.

27 декабря, возвращаясь из налета на сталелитейный завод, самолет Коллишау был жестоко поврежден вражеским огнем, и только везение позволило ему на высоте человеческого роста перелететь французские окопы и аварийно приземлиться, напроочь разбив машину. Эта была первая в череде многих аварий, которые удалось пережить.

В феврале 1917 года Коллишау был послан в 3-ю морскую эскадрилью, но в апреле вернулся в 10-ю, задействованную главным образом в прибрежных патрулях. Вскоре его назначили командиром группы, состоящей исключительно из канадцев. К тому времени он и его товарищи летали на «Сопвичах», трипланах. Они покрасили машины мертвенно-черным цветом и запаслись соответствующими именами: «Черный Роджер», «Черный Принц», «Черный Корабль», «Черная Смерть». Коллишау с юмором назвал свою машину «Черная Мария». В следующие два месяца их группа записала на свой счет 87 неприятельских самолетов, но не стала широко известна. Это произошло оттого, что командование Британских летучих корпусов сильно недолюбливало морских летчиков. Коллишау оказался первым, кому засчитали 6 побед в день. Он также был лучшим из асов, летавшим на триплане «Сопвич». Некоторые исследователи записывают на счет Коллишау и победу над немецким асом Карлом Альменредером (30 побед), но этот факт до сих пор дискутируется. Ближе к концу войны он участвовал в дальних бомбовых налетах из Франции на Германию. В августе Коллишау был отпущен домой, в Канаду, в двухмесячный отпуск, и, как горько замечает ас в своих мемуарах, он, в отличие от Бишопы, был совсем неизвестен ни знакомым, ни публике, ни официальным лицам. Тогда же, в августе, он был награжден сразу двумя высокими британскими наградами: Отличительным орденом за службу, а чуть позднее и Отличительным крестом за службу и Пряжкой к Отличительному ордену. По возвращении в войска назначен командиром 13-й морской эскадрильи, базировавшейся в Дюнкерке и совмещавшей патрульные полеты вдоль побережья с патрулированием Британского канала (Па-де-Кале). 23 января 1918 года Коллишау назначили командовать 3-й морской эскадрильей, вооруженной более эффективными истребителями «Сопвич Кэмэл».

1 апреля в британской авиации провели организационные перестроения, и 3-я морская эскадрилья стала 203-й эскадрилей Королевских воздушных сил (RAF).

Всего ему записали 60 побед: 28 сбитых лично и один в группе названы «разрушенными»; еще 28 сбитых лично и 2 в группе названы «вышедшими из-под контроля» и один как «ушедший вниз».

Всегда с рвением относившийся к службе, Коллишау воевал в составе армии Деникина против советской власти в 1919 году, при этом ему даже была записана воздушная победа.

После войны в России он командовал 84-й эскадрилей в Египте, затем направился в Персию, «крепить оборону против русских», и, наконец, командовал 5-м Крылом в ходе Второй итало-абиссинской войны.

С началом Второй мировой войны он получил звание вице-маршала авиации и должность командира 204-й группы в Северной Африке. Именно в это время он стал кавалером ордена Бани. В 1941 году стал командиром 14-й авиагруппы на севере Шотландии.

По состоянию здоровья ушел в отставку из RAF в июле 1943 года и закончил войну в скромной должности воздушного офицера связи гражданской обороны.

Коллишау умер в Западном Ванкувере в 1975 году в возрасте 82 лет.

Оставил мемуары: «Воздушная команда: история пилота-истребителя», опубликованные в Лондоне в 1973 году.

В 1999 году один из терминалов в канадском аэропорту Нэнаймо (Nanaimo) назван его именем. Реплика триплана «Сопвич», на котором воевал Коллишау, установлена в Аэрокосмическом музее в Калгари.

Награды: Отличительный орден за службу с пряжкой на ленте, офицер ордена Британской империи (II степень), Отличительный крест за службу, Отличительный Летный крест, Кавалер ордена Бани.

Джеймс Томас МакКАДДЕН (James Thomas Byford McCudden) – 54 личные и 3 групповые победы, третий британский ас, седьмой в Первой мировой войне.

МакКадден родился 28 марта 1895 года в городке Джилингхэм, на юго-западе Англии, в семье офицера. Два его брата были военными летчиками и погибли в годы Первой мировой войны.

История МакКаддена примечательна тем, что он вырос в RFC от воздушного механика до майора и во время войны стал одним из самых награжденных воинов Великобритании и стран Содружества.

Вступив в Королевские инженеры в 1910 году, он был переведен в RFC в 1913 году в качестве механика. В августе 1914 года с эскадрилей № 3 он был послан во Францию и вскоре допущен к полетам в качестве наблюдателя. В январе 1916 года он вернулся в Англию, где проходил летное обучение в городке Госпосте. Свою пилотскую лицензию он обрел в апреле 1916 года.

После этого получил назначение в 20-ю эскадрилью. Но, прослужив в составе этой эскадрильи только месяц, он был переведен в 29-ю, летавшую на разведчиках DH-2. Свою первую победу МакКадден декларировал в сентябре 1916 года. Известный бой между летчиками 29-й эскадрильи и немецкой «Ясты-2» произошел 27 декабря 1916 года. Рихтгофен заявил тогда о победе, но исследователи относят ее к числу немногочисленных малодостоверных побед Красного Барона. В феврале 1917 года МакКадден был награжден Военной медалью и представлен к Военному кресту. Возвратившись в Англию уже в звании аса, одержавшего 5 побед, МакКадден дважды участвовал в перехватах немецких бомбардировщиков «Гота», производивших налеты на Лондон. 17 июля 1917 года он, оторвавшись от армады английских аэропланов, сумел занять атакующую позицию и пытался атаковать «Готу». Лишь неудовлетворительное вооружение, стоявшее на его машине, помешало МакКаддену сбить бомбардировщик. Зато он добился широкой известности в Англии.

После непродолжительной службы в 66-й эскадрилье, где он продолжал летать на «Сопвич-пулах», он в середине 1917 года был назначен летным командиром 56-й эскадрильи, вооруженной истребителями S.E.5a. МакКаддена считают одним из немногих «подлинных профессионалов», кто задумывался о научной составляющей воздушной войны, маскировки, тактики и военного авиастроения. Он интересовался и участвовал в построении высотного разведчика, а также в организации операции по захвату неприятельских аэропланов. Некоторые моменты этих вдохновенных, но и авантюрных работ были описаны им в появившейся автобиографии «Летучая ярость – пять лет в RFC».

В 22 года, с августа 1917-го по март 1918 года, капитан МакКадден нередко вылетал на дежурства в качестве ведущего над территорией Франции. В этих вылетах его отличали не только безукоризненная храбрость, воля и наблюдательность, но и высочайшая ответственность, с которой он относился к молодым пилотам, входившим в его эскадрилью. Его заботило не только проведение неотразимой атаки, но он учитывал и десятки малозаметных, кажущихся незначительными постороннему взгляду факторов, которые могли снизить собственные потери. Утром 16 февраля 1918 года он провел сверхрезультативный бой, по итогам которого ему были записаны 3 двухместных немецких аэроплана (вероятно, «Альбатрос V»), еще одну неприятельскую машину он поразил вечером того же дня.

МакКадден погиб в воздушной катастрофе во Франции, в Аксиле-Шато, 9 июля 1918 года. Он возвращался во Францию, чтобы принять командование над 60-й эскадрильей RAF, и по ошибке приземлился не на том аэродроме. Мотор его самолета «обрезал» сразу после разбега, вероятно, из-за неправильно отрегулированного карбюратора.

Останки МакКаддена были похоронены неподалеку – на Ваванском военном кладбище в Па-де-Кале.

Его медали и Крест Виктории выставлены вместе с наградами двух его братьев и отца в Королевском инженерном музее (Чатхэм, Англия).

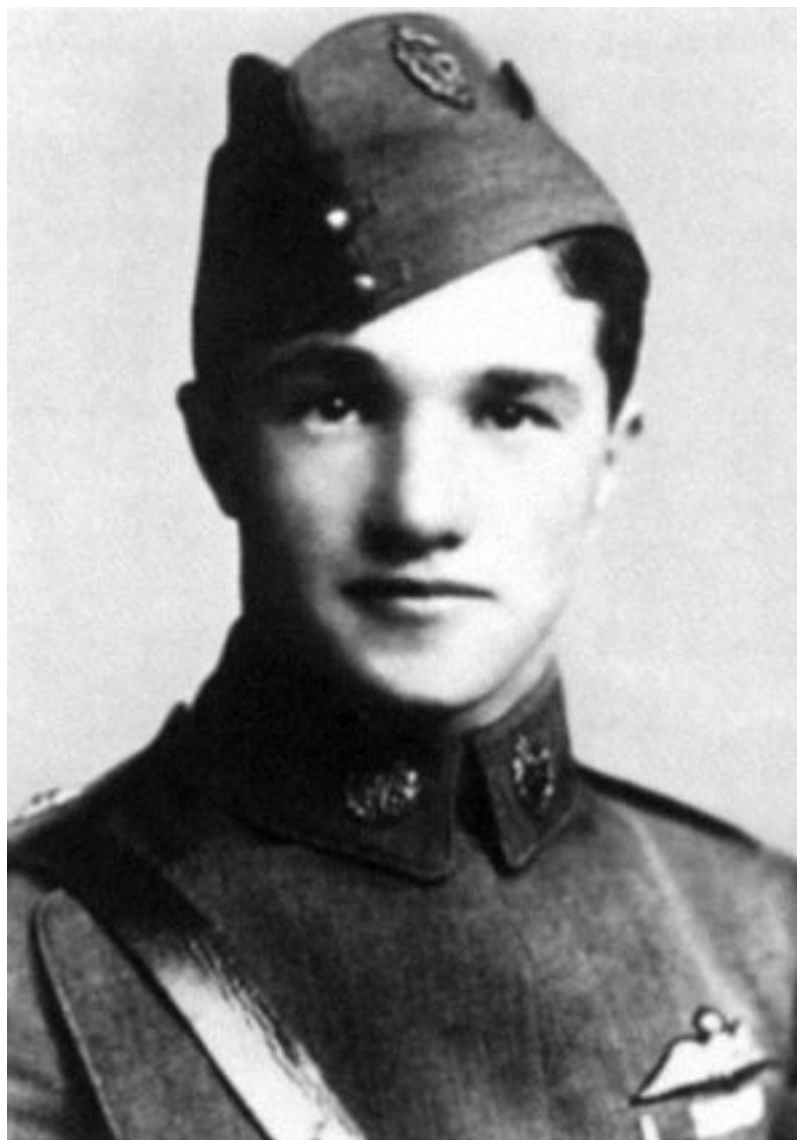
Там же выставлена бронзовая плита с деревянным пропеллером, первоначально стоявшая на его могиле.

На его боевом счету 57 побед (третий результат среди пилотов RFC/RAF), включая 19 приземленных и захваченных неприятельских аэропланов, 27 лично и один в группе сбитых, 8 лично и два в группе обстрелянных и «ушедших вниз и из-под контроля». Некоторые историки авиации на Западе отмечают, что большинство его побед подтверждаются документами «союзников и немцев» и в действительности именно МакКадден должен быть признан лучшим асом Первой мировой войны из летчиков RFC/RNAS/RAF.

Имена МакКаддена и двух его братьев начертаны на плите в Мемориале Великой войны в Кэрлоу.

Майор Д. МакКадден – кавалер Креста Виктории, – высочайшей награды за храбрость перед лицом врага, которой мог быть награжден боец Британских вооруженных сил или сил Содружества. Он также был награжден Военной медалью, Военным крестом с пряжкой на ленте, Отличительным Орденом за службу с пряжкой на ленте, французским Военным крестом.

Эндрю (возможно, Энтони) Фредерик Везабай БОШАМ-ПРОКТОР (Andrew (Anthony) Frederick Weatherby Beau-champ-Proctor) – 8-й ас Первой мировой войны – 54 воздушные победы, среди них 16 баллонов и аэростатов (лучший среди асов), Британское содружество, первый ас Южной Африки.



Бошам-Проктор родился в Моссель Бее, Южная Африка, 4 сентября 1894 года в семье школьного учителя. Успешно окончив школу, он был принят в Кейптаунский университет, видя себя на инженерном поприще. Когда началась Первая мировая война, он немедленно оставил занятия и поступил в стрелки герцога Эдинбургского.

В качестве сигнальщика принимал участие в войне Южной Африки против Германской Юго-Западной Африки. Демобилизовавшись в августе 1915 года, он устроился на работу в Южно-Африканский полевой телеграф, а в марте 1917 года оказался воздушным механиком 3-го класса в Королевском летающем корпусе. С этой должности он был направлен в Школу военной авиации, в Оксфорд, в Англию, где приступил «к изучению искусства летания». Упорства и решительности ему было не занимать, и в занятиях ему не мог помешать даже очень небольшой рост (около 155 см). Усовершенствовав кабину: возвысив сиденье и соорудив специальные подставки для педалей, он оказался даже в лучшем положении, чем остальные. В одном из тренировочных полетов он потерпел серьезную аварию, но уже на следующий день вновь поднял аэроплан в воздух.

В июле 1917 года он, имеющий около 10 часов налета, был направлен в 84-ю бомбардировочную эскадрилью. Когда Эндрю прибыл туда, эскадрилью переформировали, и она стала истребительной. В этом был знак судьбы.

23 сентября 1917 года эскадрилья, куда он попал, вооруженная английскими истребителями-бипланами S. E. 5, прибыла во Францию. Под командованием майора Вильяма Шолто Дугласа в 1918 году стала одной из самых эффективных в Королевском летучем корпусе, а позднее в Королевских воздушных силах. Летчикам было записано 323 воздушные победы, среди них выделились 25 асов. Уже тогда товарищи отметили, что Бошам не относился к виртуозным летчикам, но был великолепным стрелком. Однако мастерство его неуклонно росло вместе с тем, как увеличивался налет на новом самолете. Аварии лишь закаляли характер. Шутка ли! До того как он одержал первую победу, ему довелось трижды побывать в сложных летных передрыгах. При этом он неустанно дорабатывал аэроплан, делая его удобным для управления человеком с небольшим ростом. В этом у него появился даже соревновательный стимул: его товарищ по эскадрилье Джозеф Баудвин, чей рост был лишь на 5 см больше, чем у Бошама, придумывал и приделывал к своему аэроплану все новые рычаги, редукторы, полиспасты.

Первая победа к Бошаму пришла 3 января 1918 года.

2-местный немецкий аэроплан был решительно атакован и скрылся из видимости – «ушел из-под контроля», по определению английских официальных документов. Еще 4 победы засчитаны ему в феврале, и в последний день самого короткого месяца он стал асом. Заметим, что лишь один аэроплан из первых пяти его побед был сбит, остальные квалифицировались как «ушедшие из-под контроля».

В марте он одержал еще 4 победы: три из них 17 марта в течение 5 минут. Еще одну победу он добавил на свой счет в апреле. Среди 11 засчитанных ему в мае 5 были одержаны 19-го числа. В то утро он сбил аэроплан-наблюдатель, 15 минутами позже – истребитель «Альбатрос» D. V, а вечером того же дня, около 18.35 он сбил еще три «Альбатроса».

К концу мая на его счету была 21 победа – 16 истребителей и 5 аэропланов-наблюдателей.

В июне ему довелось воевать лишь половину месяца, но за это время он успел сбить 4 аэростата, двухместный наблюдательный аэроплан и истребитель.

22 июня 1918 года он был награжден Военным крестом, а 3 августа стал одним из первых кавалеров Отличительного Летного креста.

9 августа 1918 года Бошам-Проктор возглавил 84-ю эскадрилью и вступил в тяжелый бой с немецкими истребителями «Фоккер» D. VII, ведомыми будущим нацистским фельдмаршалом Германом Герингом.

22 августа он атаковал целую стаю из 6 неприятельских разведывательных аэростатов, развернутых над позициями 3-го Британского корпуса. Один аэростат он сбил огнем из своего пулемета, а пять других принудил к посадке, причем наблюдатели использовали парашюты.

В августе он записал на свой счет 15 побед – 5 аэростатов, два двухместных аэроплана и 8 истребителей. На его счету было теперь 43 победы.

В сентябре добавил на свой счет еще 4 аэростата.

Очень решительно для него начался октябрь: в первые дни октября он сбил три наблюдательных баллона и три аэроплана «Фоккер» D. VII, один из которых сгорел вместе с летчиком.

8 октября он попал под интенсивный зенитный огонь и был ранен в руку. Бошам сумел, однако, привести на аэродром и посадить аэроплан, но этот вылет оказался последним в его карьере.

Надо заметить, что аэростаты, на уничтожении которых специализировался Бошам-Проктор, были очень серьезными противниками: обычно они пристреливались зенитными орудиями, и десятки аэропланов сбивались зенитным огнем при попытке их атаковать. Кроме того, аэростаты нередко прикрывались истребительными патрулями, и обычно дело их уничтожения касалось действия специально скоординированных эскадрилий.

Список побед Бошам-Проктора включает 54 летательных аппарата: два и один в группе захваченных аэроплана, 13 лично и три в группе сбитых аэростата, 15 и один в группе сбитый

аэроплан, 15 и один в группе подбитый. С 16 сбитыми аэростатами он является лидером по числу побед над ними среди летчиков Британской империи.

Он был выписан из госпиталя в марте 1919 года и уехал в США, куда был приглашен для прочтения курса лекций о воздушной войне. По возвращении в Англию он получил квалификацию морского летчика и звание летающего лейтенанта Королевских воздушных сил. После награждения Крестом Виктории в Букингемском дворце в ноябре 1919 года ему был предоставлен годовой отпуск, и Бошам использовал его, закончив обучение и получив степень бакалавра в инженерии.

Бошам-Проктор погиб 21 июня 1921 года в ходе подготовки к параду RAF в Хендоне при выполнении тренировочного полета на «Сопвиче Снайпе». Его аэроплан вошел в штопор после выполнения замедленной петли, и летчик погиб.

Первоначально его похоронили в Упавоне, Уилтшир, но в августе 1921-го тело было возвращено в Южную Африку, где состоялись государственные похороны.

Капитан Э. Бошам-Проктор награжден Крестом Виктории, орденом за выдающуюся службу, Отличительным Летным крестом, Военным крестом с пряжкой на ленте.

Альберт БОЛЛ, 44 победы в Первую мировую войну, Великобритания, капитан.

Альберт Болл родился 21 августа 1896 года в городе Ноттингеме (Великобритания). Его отец, работавший на местном механическом заводе, всячески поощрял интерес сына к технике, познакомив его с основами механики, физики, химии и даже фотографии. Юный Альберт хотел стать инженером-электриком, но его планы изменила Первая мировая война.

Молодой доброволец был назначен в территориальный защитный батальон в Шервуде, ему было присвоено звание сержанта. 14 октября 1914 года, уже лейтенантом, он попал на аэродром в Хендоне, еще не подозревая, что авиация полностью завоюет его сердце и душу.

Лейтенант Болл начал учиться летать в авиации сухопутных войск, а 15 октября 1915 года в возрасте 19 лет получил лицензию пилота. Со середины декабря того же года начал совершенствовать летное мастерство в Центральном училище Королевских воздушных сил в Упавоне. Через две недели получил назначение в 13-е авиакрыло, действовавшее во Франции, возле Булони.

Подразделение было оснащено самолетами «Королевской самолетной фабрики» В. Е. 2с. Как большинство пилотов того времени, Болл не любил эти тяжелые аэропланы. Тем не менее начал службу именно на таком самолете, осуществляя далекие и опасные разведывательные полеты и корректируя огонь английской артиллерии.

30 мая 1916 года во время разведывательного полета, примерно в шестидесяти километрах за линией фронта, на Бола и его напарника неожиданно напали пять легких аэропланов типа «Альбатрос». Немцев в схватке оказалось слишком много, и Болл, показывая на своем самолете лучшее, на что тот был способен, едва увернувшись от одного немецкого самолета, попадал под огонь другого. Думая, что уже не выйдет из этого боя живым, он принял отчаянное решение и перевел машину в крутое пикирование. Уже видя лица немецких солдат в окопах, Болл чудом успел вывести свой самолет из пике и дотянул до аэродрома. После посадки оказалось, что самолет так изрешечен пулями, что его пришлось списать.

Командование удовлетворило просьбу Бола о переводе в истребительную авиацию, и он продолжил службу в 11-м авиакрыле истребителей, вооруженном одноместными самолетами «Ньюпор-Скаут».

22 мая, во время разведывательного полета над Мауенвиллем, Альберт сбил «Альбатрос Д I». 1 июня 1916 года еще один, а затем «Фоккер Др. I». 25 июня 1916 года Болл в полете заметил немецкий воздушный шар-наводчик, взлетающий с кромки леса, и, хотя у него началось горючее, после нескольких атак поджег его прицельной очередью. За свои победы был награжден орденом Военный крест.

Как опытного летчика-истребителя, его направили в авиационную группу, расположенную на берегах реки Сомма. День 2 июля стал особенно удачным для авиатора. Он сбил шесть немецких самолетов и уже по пути на базу воздушный шар-наводчик. Воодушевленный успехом, на следующий день он одержал еще три победы и следующие четыре – 9 июля.

Слава Бола как наблюдателя, как летчика, умеющего «виртуозно пользоваться глазами», шла впереди него и вскоре вновь, по решению командования, Болла перевели в 8-е разведывательное авиакрыло, он снова стал летать на нелюбимом и тяжелом аэроплане В. Е. 2с, выполняя далекие и ответственные разведывательные полеты для командования сухопутных войск.

Болл вкладывал все свое мастерство в выполнение порученных ему заданий, но понимал, что это работа не для летчика-истребителя, ощутившего вкус воздушных побед. Его постоянные просьбы о возврате в истребительную авиацию наконец дали результат, и 15 августа 1916 года он вернулся в 11-е авиакрыло и уже на следующий день один в схватке с пятью самолетами «Альбатрос» сбил три из них. Через несколько дней Болл в своей излюбленной лобовой атаке сбил два самолета «LFG Роланд G II» из встретившихся четырех.

23 августа Болл был переведен в 60-е истребительное авиакрыло и повышен в звании до капитана авиации. 25 сентября сбил два самолета «LFG Роланд». На 4 октября на его счету было 30 подтвержденных воздушных побед.

После того как Болл сбил еще два немецких истребителя, он был отозван с фронта в Великобританию для обмена боевым опытом с молодыми летчиками. Болл прочел ряд лекций по технике пилотирования, тактике ведения воздушного боя. К его удивлению, он оказался приглашен на обед с премьер-министром и группой генералов. Как рассказывают, на вопрос премьер-министра: «Что нового на фронте? Что вы можете мне рассказать?» – Болл ответил: «Приятного аппетита, господин премьер-министр!» – а позже проинформировал его о ситуации на фронте и попросил направить в действующие войска.

7 апреля 1917 года, являясь командиром эскадрильи 56-го авиакрыла истребителей, на новом английском аэроплане S. E. 5, выпущенном Королевской авиационной компанией, Альберт одержал еще 5 побед, а 6 мая – свою 44-ю победу. На следующий день Альберт Болл погиб в ожесточенном бою против 12 немецких истребителей «Альбатрос» над местностью Комбрей. В то время ему не было еще 21 года.

Немцы похоронили английского летчика с подобающими почестями.

Результативнейшие асы Италии, Бельгии, США

Франческо БАРАККА (Francesco Baracca) – ас Италии, 34 победы.



Он родился 9 мая 1888 года в городке Лугоди-Романья. Окончил аристократический лицей Данте и военное училище в Модене. В 1907 году получил звание лейтенанта и начал службу во 2-м кавалерийском полку. С апреля по июль 1912 года прошел курс летной подготовки в знаменитой Реймской авиашколе. Вернулся в Италию и был зачислен в первый в итальянской армии авиационный батальон.

Когда Италия вступила в Первую мировую войну, Баракка в составе 5-й истребительной эскадры направляется на австрийский фронт. 9 апреля 1916 года одержал свою 1-ю победу. Через год на его счету значилось 14 сбитых самолетов противника. В апреле 1917 года Баракка получил звание капитана и новый французский истребитель «Спад» S. XIII, на борту которого он изобразил свою эмблему – вздыбившегося вороного коня. На самолетах «Спад» S. VII и «Спад» S. XIII он одержал 23 победы. В феврале 1918 года король Виктор-Эммануил на сцене театра Ла Скала вручил пилоту Военный орден Италии – высшую награду страны. К

тому моменту Баракка сбил свыше 20 вражеских машин. 3 мая в схватке с 6 «Альбатросами» Франческо уничтожил 30-й и 31-й самолеты, а 15 июля он довел счет своих побед до 34.

19 июля 1918 года лучший ас Италии не вернулся из очередного полета. Сгоревшие остатки самолета и останки летчика удалось обнаружить только через несколько месяцев на освобожденной от врага территории. Позднее было установлено, что Франческо Баракка погиб от винтовочной пули, выпущенной по его самолету с земли.

Вилли Омер Франсуа Жан КОППЕНС (Willy Omer Francois Jean Coppens) – лучший бельгийский ас Первой мировой войны, 37 побед (34 аэростата и 3 аэроплана).



Хотя бельгийская военная авиация принимала активное участие в войне, численность ее оставалась очень небольшой. Сравнительно немногие бельгийские летчики получили возможность летать на истребителях, поэтому всего несколько из них стали асами.

Лучший ас Бельгии родился 6 июня 1892 года в пригороде Брюсселя, Ватерхалле. Военную службу начал рядовым в гренадерском полку. Когда в начале Первой мировой войны Бель-

гия была захвачена немецкими войсками, остатки бельгийской армии отступили на французскую территорию. В 1915 году Коппенс поступил в сформированный во Франции бельгийский авиаотряд. Окончив летную школу, он получил звание лейтенанта и стал пилотом двухместного разведчика RAF BE. 2с в составе 6-й эскадрильи. С лета 1916-го летал на полуторастоечном «Сопвиче» уже в составе 4-й эскадрильи.

Впервые он участвовал в воздушном бою 1 мая 1917 года, когда его «Сопвич» привлек внимание 4 немецких самолетов. Хотя машина получила в этой схватке 32 попадания, он смог благополучно вернуться.

В июле он был переведен в 1-ю истребительную эскадрилью, где летал сначала на «Ньюпор», а затем на «Анрио». Но долгое время удача не сопутствовала ему.

Его первая официальная победа – сбитый немецкий одноместный самолет – была одержана лишь в конце апреля 1918 года. А 25 апреля на глазах у тысяч солдат и офицеров он атаковал и сбил двухместный германский «Румплер».

В мае стремительной атакой он сбил два наблюдательных аэростата, и это стало его излюбленной добычей.

Среди пилотов Коппенс вскоре прослыл специалистом по аэростатам. Район Хауптхалле, где базировалась его эскадрилья, стал самым опасным участком фронта для немецких воздухоплателей. Сбить привязанный аэростат не так просто, как кажется, ибо они обычно работают под прикрытием зенитных батарей, а экипажи имеют на вооружении ручные пулеметы. Тем не менее Коппенс сумел поджечь их 35 раз. Больше, чем любой другой истребитель союзников. За это удостоен многих наград и титула барона Хауптхалльского.

Когда в одном из боев заклинило пулемет его «Анрио», Вилли поразил очередной аэростат таранным ударом. Точно рассчитав траекторию, он прошел вплотную над куполом баллона, винтом и колесами распоров его оболочку. При этом самолет остался невредим.

Коппенсу приходилось драться не только с воздушными шарами, о чем свидетельствуют 7 сбитых им аэропланов противника. К октябрю 1918 года на его счету было 37 официальных воздушных побед, из них 28 аэростатов. Войну закончил в составе 9-й эскадрильи.

Свой последний аэростат атаковал за 4 дня до конца войны. Но на этот раз он, по собственным словам, допустил ошибку, которая дорого ему обошлась. Выходя из первой неудачной атаки, не взял, как обычно, ручку на себя, а отвернул вбок, подставив борт под пулеметную очередь. Коппенс был ранен несколькими разрывными пулями, и он с огромным трудом, теряя сознание от потери крови, совершил посадку. Ногу пришлось ампутировать.

После войны барон Хауптхалльский служил в бельгийской авиакомпании на должностях, не связанных с летной работой, например воздушного атташе четырех наций. В сентябре 1928 года совершил парашютный прыжок с высоты в 19 700 футов (около 7000 м), этот рекорд продержался 4 года. Когда в 1940 году его страна вновь была оккупирована Вермахтом, эмигрировал в Швейцарию.

Написал мемуары «Дни на крыле», опубликованные в 1931-м и переизданные в 1970 году под названием «Полеты во Фландрии».

Умер 21 декабря 1986 года.

Награжден: Рыцарской степенью ордена Леопольда (Бельгия), Французским военным крестом, орденом Почетного легиона, Орденом за выдающуюся службу, Сербским орденом Белого Орла, наградами Португалии, Италии, Польши.

Эдуард Верной РИКЕНБЭЙКЕР (Edward Vernoy Rickenbacker) – лучший ас Соединенных Штатов в годы Первой мировой войны, 26 побед.



Самый результативный американский ас Первой мировой войны Эдуард Рикенбэйкер родился 8 октября 1890 года в Колумбусе, штат Огайо. Сын иммигрантов из Швейцарии, он был третьим из восьмерых детей. Родители нарекли его Эдвардом Рикенбэхером), но позже он взял второе имя – Верной, потому что «это звучало классно», и изменил написание фамилии на Рикенбэйкер, так чтобы она звучала менее «немецкой». Он охотно отзывался на имя «Рик», но в последующем был наиболее известен как капитан Эдди.

У Эдди Рикенбэйкера была трудная юность. Смерть отца, когда ему было 13 лет, поставила крест на образовании и заставила его пойти на фабрику, где он выполнял самую различную работу, став кормильцем семьи. Страстью молодого Рикенбэйкера стали двигатели. В 1906 году Эдди нанялся к Ли Фрэйеру – автогонщику и главе автомобильной компании «Фрэйер – Миллер», – и вскоре ему удалось приобрести репутацию бесстрашного водителя и выиграть несколько гонок, правда, не без множества аварий и чрезвычайных происшествий. После каждого крушения он посылал телеграмму матери с просьбой не волноваться.

Уже в довоенные годы был широко известен в Штатах как отчаянный спортсмен – автогонщик, победитель многих рискованных заездов. В 1914 году Рикенбэйкер установил мировой рекорд скорости, развиг в Дайтоне скорость в 134 мили в час (215,6 км/час).

В ноябре 1916 года, во время подготовки к гонкам на кубок Вандербилта в Калифорнии, он впервые поднялся в воздух на самолете, пилотируемом Гленном Мартином, который только начинал карьеру пилота и производителя самолетов. Всю жизнь Рикенбэйкер страдал боязнью высоты, но во время полета страха не испытывал.

Когда Америка в 1917 году вступила в войну, Рикенбэйкер записался добровольцем, несмотря на тот факт, что, согласно отчетам, в то время он зарабатывал 40 000 долларов в год. Он хотел научиться летать, но в свои 27 лет Эдди был уже староват для обучения и не имел высшего образования. Тем не менее, благодаря славе автогонщика, он был приведен к присяге в чине сержанта, отплыл в Европу в должности шофера и добился назначения водителем на быстроходный «Паккард» полковника Вильяма Билли Митчелла.

Но Эдди не любил спокойную жизнь, он донимал Митчелла до тех пор, пока не добился перевода в летную школу, заявив, что ему 25 лет – максимально допустимый возраст для зачисления в авиаторы.

Всего после 17 дней обучения Рик стал выпускником школы и, получив звание лейтенанта, в марте 1918 года был зачислен в 94-й истребительный дивизион, которым командовал Майор Джон Хаффер, расположившийся на аэродроме Жангуль близ Туля, во Франции. Изначально он не пользовался популярностью из-за своих грубоватых манер и самонадеянности. Однако постепенно его приняли.

7 апреля Эдди совершил свой первый боевой вылет. На какое-то время удача изменила ему. Его «Ньюпор-28» был однажды ошибочно атакован французским самолетом «Спад», а в другом случае он едва не попал в немецкую ловушку и лишь в последний момент заметил тройку пикирующих на него самолетов-разведчиков «Альбатрос». Стараясь быстро ускользнуть, он спикировал в облака и ушел невредимым. Но этот опыт был очень полезен: он научился оставаться живым.

Его первая победа была одержана 29 апреля, когда он и ас, воевавший в эскадрилье «Лафайетт» Джеймс Холл (всего одержал 6 побед), перехватили и сбили одинокий «Альбатрос D. V».

Теперь он уже узнал ценность скрытого подхода и выбора цели. Пикирование от солнца на близком расстоянии было его излюбленным методом атаки. Но однажды это чуть не стоило ему жизни. Спустя считанные секунды после выстрела по цели ткань на верхней плоскости его самолета оторвалась – это было слабое место «Ньюпора-28». Очень осторожно Рикенбэйкер довел свою «раненую птицу» до дома и посадил.

Вскоре стал грозой для немецких пилотов. Излюбленной тактикой Рикенбэйкера было осторожное сближение с выбранной жертвой – ближе, чем кто-либо иной мог себе позволить, – затем следовал огонь на поражение.

30 мая Рикенбэйкер одержал свою 5-ю победу. Правда, на этот момент он еще не стал асом, поскольку подтверждение на этот сбитый им самолет придет несколькими днями позже. Тогда же на смену «Ньюпорам» в 94-ю эскадрилью начали поступать новые истребители типа «Спад» S. XIII – сильные, но менее маневренные самолеты.

10 июля он почувствовал резкие боли в правом ухе. В Париже ему поставили диагноз – острый абсцесс, который потребовал оперативного вмешательства и последующего лечения. Он вернулся в эскадрилью 31 июля.

В начале сентября 1918 года 1-я американская армия начала наступательную операцию с целью срезать Сен-Миельский выступ. Это была первая полномасштабная военная операция, проведенная американской армией.

14 сентября Рикенбэйкер достиг нового успеха, сбив истребитель «Фоккер D. VII».

25 сентября Рикенбэйкер стал командиром 94-й эскадрильи и в этот же день вызвался в одиночное патрулирование. Он обнаружил группу из 5 «Фоккеров D. VII» и двух «Гальберштадтов CL. II» возле Бийи и ворвался в их строй. Пролетев через группу и ведя огонь, он сумел сбить по одному самолету каждого типа. Эта агрессивная стычка принесла ему французский Военный крест и столь желанную Медаль Почета, хотя она и нашла его только 12 лет спустя.

Он стал уже зрелым человеком, и его задачей было сплотить в команду печально уменьшившийся из-за потерь по большей части неопытный личный состав эскадрильи. Его соратник, пилот Рид Чамберс (одержавший 7 побед), так сказал: «Когда он перестал стараться выиграть войну в одиночку, то стал самым настоящим ведущим из всех, кого я только знал!»

Победы шли одна за другой, за 8 недель их было 21, в том числе два самолета, сбитых совместно с другими пилотами, и 4 аэростата.

Его конечный результат стал самым высоким для американских летчиков в этой войне.

Последний бой пилот провел в день капитуляции Германии 11 ноября 1918 года. Налет Эдуарда составил триста часов – больше, чем у кого-либо из американских пилотов; ему удалось пережить 134 воздушных боя. «Я так часто был на волосок от смерти, что это возродило мою признательность силе свыше, которая, судя по всему, оберегала меня», – писал он впоследствии.

Эдди верил в будущее авиации и выступал с речами, пророчащими расцвет ее неограниченного потенциала. Его второй карьерой стало автомобилестроение. С тремя известными представителями руководящего состава компании EMF – Барни Эвереттом, Вильямом Мецгером и Уолтером Флэндерсом – в качестве спонсоров Рикенбэйкер стал вице-президентом и директором по продажам компании «Рикенбэйкер Мотор». В 1922 году из сборочного цеха в Детройте выехали первые автомобили, снабженные полноприводной тормозной системой и разработанные по исходному дизайну Эдуарда. Однако экономический спад 1925 года и жесткая конкуренция стали причиной сложного положения компании. Рикенбэйкер оставил пост.

Новую признательность он заслужил, помогая склонить отцов 25 крупных городов к постройке аэропортов, включая и столичный. В 1926 году он впервые принимается за коммерческую авиацию, основав вместе с несколькими компаньонами предприятие «Флорида Эйрвэйз».

В апреле 1938 года Рикенбэйкер с несколькими компаньонами выкупил авиакомпанию «Америкэн Эйрлайнз» за 3,5 млн долларов, став ее президентом и генеральным директором. Под его руководством эта компания стала крупнейшей в США.

Во время Второй мировой войны имя Рикенбэйкера служило примером для молодых американских летчиков. Сам он часто посещал авиационные училища и фронтовые аэродромы, выступая с речами перед пилотами.

26 февраля 1941 года удача едва не покинула Рикенбэйкера. Он находился на борту DC-3, оборудованного спальными местами, когда самолет столкнулся с деревьями на подходе к Атланте. 11 пассажиров и два пилота погибли. Несколько дней Рик, получивший тяжелые травмы, был между жизнью и смертью; прошел почти год, прежде чем он смог вернуться к работе. Некоторые утверждали, что Рикенбэйкер выздоровел лишь благодаря упрямому до вздорности характеру. Впоследствии его движения стали несколько неуклюжи, а при ходьбе Эдди немного прихрамывал.

Осенью 1942 года он вновь едва не погиб, потерпев крушение над Тихим океаном.

В 1943 году на бомбардировщике В-17 с надписью по борту «Миссия Рикенбэйкера» на русском языке он прилетел в Советский Союз, где побывал на нескольких военных аэродромах. Некоторым советским пилотам запомнился немолодой американский капитан, рассказывавший в перерыве между боями о том, как авиация США сражается с Люфтваффе над Западной Европой, приближая общую победу. Возвратившись в США, Рикенбэйкер выступил с серией в целом доброжелательных и объективных статей о русском народе.

Рикенбэйкер получил звание полковника уже после того, как ушел в отставку. Но он всегда повторял: «Я чувствую, что мне более соответствует чин капитана». Именно это звание он с настойчивой гордостью носил до конца жизни.

С большим нежеланием Рикенбэйкер вышел на пенсию в последний день 1963 года в возрасте 73 лет. В октябре 1972 года у него был инсульт, но его знаменитая удача еще раз

поддержала Эдди, и он выздоровел настолько, что смог посетить Швейцарию, где и умер от пневмонии 23 июля 1973 года.

О его жизни в США снято несколько кинофильмов, написано много книг.

Эдвард Рикенбэйкер был кавалером американской Медали Почета, семи Отличительных крестов за службу, ордена Почетного легиона, Военного креста (Франция).

Русские асы Первой мировой войны

Звание, имя, фамилия	Общее число побед	Типы боевых машин	Части, где служил
Подполковник Александр Александрович Козаков (1889–1919)	17	Моран-Ж; Ньюпор-9, 17, 21; СПАД-7; Сопвич-Снайп	4-й корпусной авиаотряд (као); 19-й као; 1-я боевая авиагруппа (баг); 7-й авиационный дивизион (ад)
Подпоручик Василий Иванович Янченко (1894–1959)	16	Моран-Монокок; Ньюпор-10, 17, 21, 23; Лебедь-7	3-й као; 7-й аои
Штабс-капитан Павел Владимирович Аргеев (1887–1922)	15	Ньюпор-11, 17; СПАД-7, 13	Эскадрилья N-48 (Франция); 12-й аои; 19-й као; 2-я баг; 3-я баг
Прапорщик Иван Васильевич Смирнов (1895–1956)	12	Моран-Монокок; Ньюпор-10, 17, СПАД-7	1-я баг
Прапорщик Григорий Эдуардович Сук (1896–1917)	12	Фарман-4, 16, 22; Вуазен-ЛА; Викиерс ФБ. 19; Моран-Монокок; Ньюпор-17, СПАД-7	26-й као; 9-й аои
Поручик Иван Александрович Лойко (1892–1938?)	10	Моран-Парасоль, Моран-Монокок, Ньюпор-10, 11, 17	30-й као; 9-й аои
Капитан Евграф Николаевич Крутец (1890–1917)	6–10	Фарман-16, Вуазен, СПАД-7 (во Франции), Ньюпор-11, 12, 17	21-й као; 2-й аои; 2-я баг
Поручик Донат Адиевич Макиенок (1891–1941)	9	Моран Ж; Моран Парасоль, Вуазен, Ньюпор-10, 21, 23	3-й као; 7-й аои
Поручик Владимир Иванович Стржижевский (1894–1940)	9	Ньюпор-17	16-й као; 9-й аои; 10-й аои
Поручик Иван Александрович Орлов (1895–1917)	7	Фарман-7, 16; Вуазен; С-16; Ньюпор-11, 21	1-й армейский авиационный отряд (аао), 7-й ад; 7-й аои

Поручик Эдуард Вильгельм Александр Мартинович Пульпе (1880—1916)	6	Моран-Сольнье, Ньюпор-11	M. S.—23 (N-23) — Франция; 10-й аои
Прапорщик Александр Михайлович Пишванов (1893—1966)	6	Ньюпор-21	27-й као; 10-й аои
Корнет Георгий (Юрий) Владимирович Гильшер (1894—1917)	6	C-16, Ньюпор-10, 11, 17	4-й аао; 7-й аои
Штабс-капитан Константин Константинович Вакуловский (1893—1918)	6	Моран-Монокок, Ньюпор-11, 17	33-й као; 1-й аои
Подпоручик Николай Кириллович Кокорин (1889—1917)	6	Фарман-22; Моран Ж; Моран-Монокок; СПАД-2; Ньюпор-11	2-я авиационная рота (ар); 2-й ао; 4-й као
Лейтенант французской армии Виктор Георгиевич Федоров (1885—1922)	6	Кодрон-Ж. 4; Моран Ж; СПАД-13	N-42; N-26 (Франция); 11-й као; SPA 89 (Франция)
Прапорщик Эрнест Кристапович Леман (1893—1917)	5	СПАД-2, Ньюпор-17	1-я ар; 5-я ар; 19-й као
Ст. лейтенант Михаил Иванович Сафонов (1893—1924)	5	Гидросамолеты Фарман-11, М-9, М-15; Ньюпор-17	1-й авиаотряд 2-го дивизиона Балтийского флота — «Г» /Глагол
Поручик Борис Васильевич Сергиевский (1888—1971)	5	Вуазен, Ньюпор-17, 21	2-й аои, 2-я баг
Подпоручик Петр-Эдуард Мартинович Томсон (1891—1973)	5	Моран-Монокок, Ньюпор-11, 17, 23	2-я АР; 1-й као; 1-й аои

Александр Александрович КОЗАКОВ – от 17 до 32 побед в Первую мировую войну (4–5 из указанного числа побед одержаны в паре, одна – в составе 3 самолетов, остальные – лично, в том числе одна – тараном); русский ас, подполковник.



Приоритет первого русского аса Александра Александровича Козакова среди русских летчиков Первой мировой войны сегодня можно считать более бесспорным, чем приоритет Ивана Никитовича Кожедуба в войне Великой Отечественной.

Александр Козаков родился 9 февраля 1889 года в Херсонской губернии в дворянской семье. Окончив Воронежский кадетский корпус и Елисаветградское кавалерийское училище, он был направлен в 12-й Белгородский уланский полк, где, в частности, получил свою первую награду – бронзовую медаль с изображением почетного шефа полка – австрийского императора Франца-Иосифа I. В 1911 году Козаков, после настойчивых просьб и рапортов, был направлен в авиационный отдел Офицерской (впоследствии Гатчинской) воздухоплавательной школы. В 1914 году он получил диплом авиатора и назначение в 4-й корпусной авиаотряд.

В боях Первой мировой войны поручик Козаков участвовал с декабря 1914 года. Вместе со своим новым тогда аэропланом «Моран-Ж» он прибыл на фронт, проходивший тогда по

территории Польши. Первый боевой вылет Козакова окончился неудачно: в полете загорелся двигатель, и летчику с трудом удалось посадить аэроплан.

22 марта 1915 года, встретив германский «Альбатрос» и безуспешно пытавшись зацепить его специальной, подвешенной на тросе «кошкой», таранным ударом сверху сбил неприятельскую машину. Сам с трудом, аварийно, приземлился на своем потерявшем шасси «Моране-Ж». Это был первый в истории авиации успешный воздушный таран. С августа 1915 года штабс-ротмистр А. Козаков – начальник 19-го корпусного авиаотряда. Здесь он воевал на «Ньюпоре-9». С помощью киевского конструктора В. В. Иордана А. Козаков модернизировал свой «Ньюпор-9», установив на нем пулемет. Синхронизаторов тогда еще не было, и пулемет был установлен под углом 24° к оси двигателя. Во время Брусиловского прорыва летом 1916 года Козаков одержал 4 победы и 29 июля 1916 года стал первым русским асом, одержав 5-ю победу. 21 декабря 1916 года, в одиночку атаковав два «Бранденбурга Ц. I», сбил один из них. За эту победу был награжден орденом Святого Георгия IV степени. С февраля 1917 года ротмистр Козаков стал командиром 1-й боевой авиагруппы. Несколько раз А. Козаков участвовал в боях, «отдавая» сбитые машины товарищам: 6 мая – с П. Аргеевым, 10 мая – с Э. Леманом и Поляковым, – эти победы не были записаны Козакову. 17 мая и 8 июня вместе с Аргеевым он сбил два «Румплера». 20 июня 1917 года Козаков сбил «Румплер Ц. I». Вот как он сам описал это событие в докладе:

«Около 9 часов утра я настиг два неприятельских самолета, шедших по Днестру через Бучач на Тарнополь, и атаковал одного из них в районе местечка Микулинце на «Ньюпоре-9». Другой, будучи значительно выше, скрылся. Неприятель отстреливался, уходил на запад и после атаки с ближней дистанции опустил восточнее Подгайцы, севернее деревни Михайлувка. Самолет системы «Румплер» № 4739 с совершенно новым мотором «Опель» № 349 в 200 л. с. поврежден при посадке: поломаны шасси, винт, нижние поверхности. Самолет имеет более 50 пулевых пробоин после моих атак. Летчик-наблюдатель офицер-гусар тяжело ранен, летчик унтер-офицер – легко. Оба германцы. Я опустил рядом и поставил караул».

В конце июня А. А. Козаков сбил неприятельскую машину вместе с Э. Х. Леманом. В июле – августе 1917 года вместе со своим заместителем, есаулом Шангиным, Козаков сбил два австрийских самолета. 7 сентября 1917 года вместе со Смирновым и Зембелевичем сбил немецкий «Бранденбург». 11 сентября 1917 года подполковник А. Козаков одержал свою последнюю победу, вновь сбив «Бранденбург»: подбитый аэроплан совершил вынужденную посадку на территории, контролируемой русскими войсками, члены экипажа – австрийцы – были взяты в плен. Интересно, что Козаков лично доставил пилота и наблюдателя на свой аэродром на штабном автомобиле.

Подполковник Козаков воевал на «Моране-Ж», «Ньюпоре-9», «Ньюпоре-17», «Ньюпоре-21» и «Спаде-7». Всего за время войны он одержал, по разным оценкам, от 17 до 32 побед, став результативнейшим русским асом Первой мировой войны. В ноябре 1917 года он был назначен на должность командира 7-го авиационного дивизиона, в декабре отстранен от должности командира 1-й боевой авиагруппы, избран командиром 19-го корпусного авиаотряда.

Человек чести, верный присяге, он не нашел в себе моральных сил, чтобы перейти на сторону революции. Известный в России к 1918 году человек, кавалер 11 военных орденов (!), в том числе ордена Святого Георгия IV степени, он был сагитирован друзьями-знакомыми и оказался в составе англо-российского авиакорпуса, воевавшего на севере России в основном русскими «штыками», но под британским командованием. Интересно, что командир пресловутого Славяно-Британского легиона, где в последний год жизни служил А. А. Козаков, полковник Ван дер Спай совершил вынужденную посадку и попал «в лапы» красных. Пленный, видимо, не поразил ни послужным списком, ни боевой респектабельностью, ни классовой

непримиримостью и вскоре был отпущен на все четыре стороны. Умер он в Южной Африке в конце 70-х годов.

Заметим, что «командировки» в Россию после окончания Первой мировой войны были исключительно популярны среди результативнейших английских летчиков – не менее десяти из первой полусотни английских асов участвовали в Гражданской войне на стороне белых.

А. А. Козаков, прослуживший в легионе почти год, не участвовал в воздушных боях, ограничиваясь вылетами на разведку и прикрытием. Ревнивые к России англичане, «по своим понятиям», присвоили подполковнику русской Императорской армии, лучшему русскому асу А. А. Козакову звание майора Королевских воздушных сил. В конце 1918 года Козаков был назначен командиром Двинского авиационного дивизиона Славяно-Британского авиационного корпуса. В январе, при совершении разведки, он был ранен пулей в грудь навывлет. В апреле 1919 года отказался от командования дивизионом, оставшись на должности летчика. Когда положение английских экспедиционных войск стало неприличным на севере России, англичане стали быстро собираться домой. На их предложение эмигрировать в Англию русский офицер ответил отказом.

1 августа 1919 года, возвращаясь из полета на проводы парохода, уходившего к Колчаку и уносившего друзей, соратников, известных русских летчиков, кавалеров ордена Святого Георгия IV степени штабс-капитанов С. К. Модраха и Н. И. Белоусовича, А. А. Козаков, находившийся в кабине «Сопвича-Снайпа», над своим аэродромом Березняки на высоте 100 метров резко снизил скорость и, опрокинувшись через крыло, упал на землю.

Козаков был похоронен на краю летного поля.

Награжден орденом Святого Георгия IV степени (31.07. 1917), Георгиевским оружием (28.07.1915); Святого Владимира IV степени с мечами и бантом, Святой Анны II степени с мечами, Святого Станислава II степени с мечами, Святой Анны III степени, Святой Анны IV степени с надписью «За храбрость», Святого Станислава III степени; орденом Почетного легиона, Военным крестом с пальмой (Франция), Военным крестом, Отличительным Летным крестом (Великобритания).

Василий Иванович ЯНЧЕНКО – один из лучших русских асов Первой мировой войны, 16 побед, прапорщик.



Василий Янченко родился 1 января 1894 года в городе Никольск-Уссурийский (ныне Уссурийск) в мещанской семье. С детства проявлял интерес к технике, к всевозможным техническим устройствам. Окончил Саратовскую техническую школу в 1913 году.

Участник Первой мировой войны. 22 ноября 1914 года добровольно вступил в Русскую Императорскую авиацию. Командирован на авиационные курсы в Петроград, затем в Севастопольскую военно-воздушную школу. 4 сентября 1915 года окончил школу, совершив самостоятельный полет на аэроплане «Моран-Сольнье». Зачислен в 12-й авиаотряд в звании старшего унтер-офицера.

15 сентября совершил первый боевой вылет, едва не закончившийся катастрофой: двигатель самолета загорелся в воздухе, и Янченко едва успел посадить горящую машину. За проявленное мужество при чрезвычайных обстоятельствах, позволившее сохранить военную технику и экипаж, был награжден знаком отличия – Георгиевским крестом в отличие от, собственно, ордена Святого Георгия IV степени. Через месяц за совершенные боевые вылеты был награжден Георгиевским крестом III степени. В ноябре 1915-го направлен в Московскую летную школу, где прошел курс летчика-истребителя. С 5 января 1916 года воевал в составе 3-го авиаотряда. Отношения с командованием авиаотряда у решительного новатора В. И. Янченко не сложились, и, выполнив в составе этого отряда только 10 полетов, он в апреле 1916 года был переведен в 7-й истребительный авиаотряд, базировавшийся под Тарнополем. Здесь, после двухнедельных тренировок на новом для него «Ньюпоре-Х», 25 июня 1916 года фельдфебель Янченко одержал свою первую победу, сбив вместе со своим командиром, другим русским асом прапорщиком И. Орловым, летевшим также на «Ньюпоре-Х», австрийский самолет-разведчик «Авиатик Б. III». За эту победу он был награжден Георгиевским крестом II степени.

5 октября 1916 года прапорщик Янченко вновь в паре с И. Орловым сбил «Бранденбург». За эту победу был удостоен ордена Святой Анны IV степени и звания военного летчика. 18 октября 1916 года Янченко, при патрулировании встретив три неприятельские машины, стремительно атаковал и повредил одну из них, затем сбил вторую. Экипаж сбитого аэроплана попал в плен.

В ноябре 1916 года в составе группы русских летчиков был послан на стажировку во Францию, где проходил подготовку в школах высшего пилотажа и воздушной стрельбы в городах По и Каза, а боевую практику – на Западном фронте. В январе 1917 года возвратился в Россию. 3 января 1917 года был награжден орденом Святого Владимира IV степени.

Человек творчески активный и нестандартно мыслящий, Василий Янченко неоднократно модернизировал и, практически при отсутствии инженерных служб, имея начальное техническое образование, лично испытывал боевые самолеты. При этом отважный летчик не раз находился между жизнью и смертью. При испытаниях «Лебедя-7» и доработанного «Ньюпора» он получал тяжелые травмы и трижды направлялся в лазарет. Однажды в лазарете он познакомился и сдружился с русским асом польского происхождения Донатом Макиенком – также большим энтузиастом авиации. Здесь, в лазарете, в долгих беседах они разработали несколько новых приемов воздушного боя, вскоре опробованных и доведенных на практике.

7 марта 1917 года в паре с Д. Макиенком он атаковал и сбил неприятельский самолет-разведчик. 13 апреля 1917 года вместе с известными впоследствии русскими асами Д. Макиенком и Ю. Гильшером атаковал три австрийских «Бранденбурга Ц. I». В результате боя две из трех машин были сбиты и записаны на счет трех русских летчиков. 2 июля Янченко вновь сбил «Бранденбург», а 6 июля записал на свой счет девятую победу. 11 июля вновь в паре с Д. Макиенком он сбил неприятельский аэроплан, а 18 июля сбил еще одного противника в одиночном боевом вылете. 20 июля вместе с И. Орловым и Ю. Гильшером он вступил в бой с группой германских самолетов; в бою был сбит один самолет противника, но погиб русский ас корнет Ю. Гильшер.

Янченко написал теплое подробное письмо отцу погибшего.

19 августа, после совместной победы с Донатом Макиенком, Василий Иванович вновь был ранен. 6, 20 сентября и 8 октября Янченко одерживает очередные победы.

14 октября 1917 года он записывает на свой счет последний сбитый им самолет – «Альбатрос Д. III». Это была безусловная победа: Янченко приземлился рядом и, обнаружив мертвого пилота, забрал его документы.

Подпоручик В. И. Янченко воевал на «Моране-Сольнье», «Моране-Монококе», «Ньюпоре-IV», «Ньюпоре-Х», «Ньюпоре-XVII», «Ньюпоре-XXIII». Сбил лично и в группе 16 самолетов противника. Вероятно, он сбил 8 аэропланов лично, 5 в паре и три группой из трех аэропланов.

Как и некоторые другие известные русские и советские летчики, Василий Иванович Янченко – второй по результативности русский ас (!) – из-за своего независимого характера так и не был удостоен ордена Святого Георгия IV степени, как почти 300 других русских летчиков, а войну окончил в младшем воинском звании подпоручика.

После революции вступил в Добровольческую армию генерала Корнилова. В апреле 1920 был уволен из русской армии генерала Врангеля за драку, устроенную Янченко вместе с другим летчиком Назаревичем в одном из ресторанов Симферополя.

В 1920 году или позднее эмигрировал в США. Работал инженером у И. Сикорского, но, рассорившись с ним, переехал в Нью-Йорк и вскоре устроился работать инженером-конструктором в американском городе Сиракузы. За несговорчивость и независимый, решительный характер получил от американцев прозвище Дикий Татарин. Ушел на пенсию в 1952 году.

Умер во Флориде в 1959 году.

Прапорщик В. И. Янченко – кавалер Георгиевских крестов II, III и IV степеней; орденов Святого Владимира IV степени с мечами и бантом, Святого Станислава III степени с мечами и бантом, Святой Анны IV степени с надписью «За храбрость»; ордена Звезды (Румыния).

Иван Васильевич СМІРНОВ – один из результативнейших русских асов Первой мировой войны, не менее 10 побед, прапорщик, участник Второй мировой войны.

Судьба Ивана Васильевича Смирнова, прапорщика, одного из лучших русских военных летчиков, удивительно ярка и загадочна. Он родился 10 января 1895 года во Владимирской губернии в крестьянской семье. До начала Первой мировой войны жил в деревне под Владимиром в родительском доме, учился в церковно-приходской школе, занимался крестьянским трудом.



И. В. Смирнов (справа) со сбитым им австрийским летчиком

Вступил в армию добровольцем в октябре 1914 года. Девятнадцатилетним юношей воевал в качестве полкового разведчика Омского пехотного полка. Совершил более десяти переходов линии фронта, провел ряд дерзких разведок, захватил нескольких «языков». При проведении одной из разведок был тяжело ранен пулей в правую ногу. За пленение штабного австрийского офицера с оперативными документами отважный разведчик был награжден Георгиевским крестом IV степени.

По излечении, после настойчивых просьб, был направлен в Отдел воздушного флота. После окончания Севастопольской военной авиационной школы с августа 1916 года – в 19-м корпусном авиаотряде, прапорщик. На «Ньюпоре-10», «Моране-Монококе», «Ньюпоре-17», «Спаде-7» воевал под командованием лучшего русского аса подполковника Козакова, неоднократно отмечавшего исключительные летные способности Смирнова. Товарищами и соратниками Ивана Васильевича были выдающиеся русские летчики: Николай Кокорин, Эрнст Леман, Петр Пентко, Лонгин Липский.

2 мая 1917 года на «Спаде-7» Смирнов сбил известного немецкого летчика Альфреда Хефта. Летчик остался жив и попал в плен. За победу 11 сентября 1917 года, когда подбитый

самолет-разведчик «Бранденбург Ц. 1» «спустился в нашем расположении и был захвачен в целом виде», а летчик пленен, Смирнов был награжден орденом Святого Георгия IV степени. За год с небольшим участия в боевых действиях в качестве летчика стал асом, по общему числу одержанных побед уступая только подполковнику А. А. Козакову и подпоручику В. И. Янченко.

За боевую работу был награжден Георгиевскими крестами (низшей степени – как разведчик, остальными – как летчик), орденом Святого Георгия IV степени, французским Военным крестом и сербским орденом Белого Орла. Представлялся начальником отряда Козаковым к ордену Святого Владимира IV степени и Георгиевскому оружию, но ввиду революционных событий представления не рассматривались и были возвращены в Главный штаб из Петроградской Георгиевской думы.

После революции оказался в Англии. В 1919 году через Новороссийск вернулся в Россию, столкнулся с агрессивно настроенными гражданами – не то красными, не то махновцами, принял решение покинуть Родину. В 1919 году через Дальний Восток, через Китай, Сингапур, Аден, Египет, где в автомобиле, где самолетом, где в тендере паровоза, где на лошади, где пароходным кочегаром, в духе захватывающего авантюрного романа, он вновь достиг Англии, устроился работать летчиком-испытателем на авиационный завод в городе Крофтоне. Не сработавшись с англичанами, переехал во Францию, был пилотом представительства России, затем уехал в Бельгию, после – в Голландию. Сменил несколько специальностей, в том числе рабочих. В Голландии скоро стал старшим пилотом большой и известной компании KLM. Тяжело переживая разлуку с Родиной, находил утешение в напряженной летной работе. Человек яркий и обаятельный, умевший произвести впечатление, в 1925 году он женился на известной голландской актрисе Марго Линнет.

Начавшаяся война, сведения о больших потерях Красной Армии больно задевали И. В. Смирнова, остававшегося русским патриотом. В декабре 1941 года в Лондоне Иван Васильевич увидел документальный фильм о боях ВВС РККА против Люфтваффе, сделанный на основе немецких кинохроник «Дойче вохеншау». Информация была подана в типично английской манере, когда при невысокой оценке советской техники и классности летчиков отдавалось должное их мужеству, стойкости, самопожертвованию. Фильм произвел на Ивана Васильевича сильнейшее впечатление.

Вскоре он добровольно вступил в голландскую армию, став участником Второй мировой войны с 1942 года. Воевал в чине капитана 8-го армейского воздушного корпуса Нидерландской Восточной Индии, затем, после капитуляции Голландии, был принят в ВВС США в 317-ю американскую военно-транспортную группу.

3 марта 1942 года пассажирский самолет ДС-3, пилотируемый Смирновым, совершал один из последних перелетов между Явой и Австралией накануне оккупации Явы японскими войсками. Перед вылетом представитель ювелирной компании «Де Бирс» передал командиру корабля шкатулку с бриллиантами. В полете тихоходный самолет был атакован и сбит японским истребителем, несколько пассажиров и второй пилот погибли. Смирнов, раненный 5 пулями, сумел приземлить машину на самой кромке побережья так, что погасил горящий двигатель. В этом трагическом происшествии бесследно пропала шкатулка с тремя сотнями граммов бриллиантов стоимостью свыше 10 млн долларов (нынешняя стоимость – более 100 млн), что придало этой истории резко детективный оттенок.

Существует несколько версий судьбы драгоценной шкатулки.

По одной из них, принятой следствием после расследования, шкатулка пропала после сложной аварийной посадки подбитого самолета в полосе прибоя.

По другой версии, в момент приземления, когда второй пилот погиб, Смирнов бросил драгоценную шкатулку в воду. Позднее он ее тайно нашел. Пользуясь связями в американской авиации, добился отправки в качестве рейсового пилота в СССР, где анонимно передал боль-

шую часть шкатулки в Фонд обороны, вложив письмо – «от друзей борющейся России», с просьбой сохранить факт передачи в тайне.

Пожертвование столь высокой стоимости произвело впечатление. Об анонимном пожертвовании было доложено Сталину. Сталин лично осматривал шкатулку, удивлялся. Вызвал к себе представителей НКВД, просил попытаться выяснить: от кого была эта передача, но, за исключением нескольких отрывочных сведений, никаких фактов установить не удалось. Анонимность пожертвования была сохранена, информация о нем – засекречена.

Заметим, что Молотов рассказывал Феликсу Чуеву, что в годы войны было несколько крупных анонимных пожертвований в Фонд обороны, в том числе и из-за рубежа.

До конца войны капитан американских ВВС Смирнов совершил более 100 боевых вылетов, удивляя соратников исключительным летным мастерством, неумимостью, презрением к опасности.

После войны продолжил летную работу в авиационной компании KLM. Компания KLM существует до настоящего времени, входя в число крупнейших авиационных компаний мира. В 1949 году, по настоянию врачей, ушел на пенсию. Был женат, детей не имел. Жил в Бельгии, Франции, Испании.

Умер в католической клинике города Пальма-де-Майорка 28 октября 1956 года. Перезахоронен в Хеестеде, в 40 км от Амстердама, рядом с женой.

Кавалер ордена Святого Георгия IV степени (31.10.1917), Георгиевских крестов I, II, III, IV степеней; Военного креста (Франция), ордена Белого Орла (Сербия).

Евграф Николаевич КРУТЕНЬ – русский ас Первой мировой войны, основоположник тактики российской истребительной авиации, не менее 6 побед, капитан.

Родился в Киеве 17 декабря (5 декабря по старому стилю) 1890 года в семье кадрового офицера, полковника.

Возможно, из-за своей «древнерусской» фамилии стал самым известным российским асом. Имя Крутеня было известно не только в дореволюционной России, его хорошо помнили и советские асы Великой Отечественной войны.

Евграф Крутень окончил киевский Владимирский кадетский корпус в 1908 году и Константиновское артиллерийское училище в 1911 году, по окончании которого получил звание подпоручика и назначение в 4-ю конно-артиллерийскую батарею. В апреле 1912 года переведен во вторую батарею второго конно-горного артиллерийского дивизиона. Поручик (31.08.1913). Увлечшись авиацией, Крутень засыпал начальство рапортами с просьбой о переводе из артиллерии в новый род войск. В конце концов в августе 1913 года Евграф Николаевич был направлен для подготовки в качестве летного наблюдателя в 3-ю Киевскую авиационную роту.

К новому месту службы он прибыл в тот самый день, когда Петр Нестеров совершил «мертвую петлю» – 7 сентября 1913 года. Евграф Николаевич получил назначение в 9-й корпусной авиаотряд, однако затем сумел перевестись в 11-й, возглавляемый Нестеровым. Решив овладеть пилотажем, Евграф Николаевич добился перевода в Гатчинскую авиашколу в январе 1914 года. Там он быстро выдвинулся на первый план, завоевав уважение не только однокурсников, но и начальства. Успешно продолжив обучение в школе, незадолго до окончания курса Евграф Николаевич дважды повторил над Гатчинским аэродромом «мертвую петлю» Нестерова.

Диплом военного пилота Крутень получил в самом начале Первой мировой войны и почти сразу же отбыл на фронт (сентябрь 1914 года). С сентября 1914 года прикомандирован к 21-му корпусному авиационному отряду. С марта 1915 года – старший офицер 2-го армейского авиаотряда. В первый год войны Крутень занимался бомбардировками и воздушной разведкой.

Одновременно его имя стало появляться в печати. Многие недостатки в планировании боевой подготовки, организации и технического оснащения российских ВВС были затронуты

в работе Крутеня «Кричащие нужды русской авиации». Как горький, но справедливый упрек звучали его слова, брошенные в адрес многих коллег: «Наши летчики, как мотыльки, беспечно порхающие с аппарата к женщине, от женщины на бутылку, потом опять на аппарат, потом на карты. Отжарил боевой полет – и брюшко вверх. Внеполетной работы нет». Упрек был услышан, тем более что сама логика жизни – необходимость противостоять опасному и опытному врагу, огромные потери, кадровые изменения в летном составе – заставила наших пилотов относиться к своим обязанностям с большей ответственностью.

25 мая 1915 года он был назначен исполняющим должность, а 12 ноября 1915 года утвержден командиром 2-го армейского авиаотряда, ему было присвоено звание штабс-капитана. В воздушном бою 30 июля 1915 года одержал первую воздушную победу. В начале весны 1916 года, прибыв в Москву на завод «Дукс», он некоторое время занимался испытанием и приемкой новых самолетов. Здесь он познакомился с другим выдающимся русским летчиком – Арцеуловым. Константин Константинович оставил бесценные воспоминания о Крутене: «Небольшого роста, коренастый, плотно скроенный, с приветливым открытым лицом, всегда одинаково спокойный, сдержанный в жестах, он производил очень приятное впечатление».

Очень скромный в быту, Крутень вел спартанский образ жизни, весь уклад которой был направлен на развитие летных способностей. Все свободное время Евграф Николаевич проводил на аэродроме, наблюдая полеты других, и пользовался каждым случаем полетать на самолетах разных типов.

По возвращении на фронт Крутень всерьез поставил перед командованием вопрос о создании специальных – истребительных авиагрупп. Первое из подобных соединений летом 1916 года возглавил лучший русский ас Козаков. Сам же Крутень с марта 1916 года – командир 2-го авиационного отряда истребителей. 6 марта на счет Крутеня была записана первая воздушная победа. 11 августа он сбил «Альбатрос С. III», опустившийся у позиций русских войск. Еще через два дня он сбил разведывательный «Румплер», совершивший вынужденную посадку на русской территории, в районе станции Столбы. Экипаж пытался сжечь машину, но не успел и был захвачен в плен казаками.

В ноябре 1916 года Евграф Николаевич, как один из лучших российских истребителей, был направлен «по обмену опытом» во Францию, где воевал в прославленной эскадрилье «Аистов». Сражался под командованием капитана А. Брокера. В боях под Амьеном и Нанси, летая на «Спаде», он одержал одну «бесспорную» и одну вероятную победы, после чего был направлен в Англию для закупки новых аэропланов.

Вернувшись на Родину в марте 1917 года, Крутень был произведен в капитаны и вернулся на должность командира 2-й истребительной авиагруппы, действовавшей на Западном фронте. Авиагруппа состояла из 3, 7 и 8-го корпусных авиаотрядов. На принадлежавшем командиру авиагруппы боевом «Ньюпоре-XVII» красовался стилизованный портрет Ильи Муромца в шлеме. С апреля 1917 года – командир 2-й боевой авиационной группы.

Крутень внес большой вклад в разработку теории воздушного боя, написав на основе собственного практического опыта и издав брошюры: «Наставление летчику-истребителю», «Воздушный бой», «Военная авиация во Франции», «Что думалось в Лондоне», «Нашествие иноплеменников». В своих работах он предложил ввести практику парных полетов и обосновал основные требования к самолету-истребителю: вертикальная и горизонтальная скорость, верткость, высокий «потолок».

Командир 2-й авиагруппы был эталоном для подчиненных. 9 июня 1917 года он уничтожил над своим аэродромом немецкий «Фоккер» и взял в плен летчика. Вскоре над аэродромом появилась еще одна вражеская машина: командир эскадрильи, в которой служил германский пилот, решил выяснить судьбу своего подчиненного. Крутень прервал допрос пленного, поднял свой «Ньюпор» в воздух и тут же сбил излишне любознательного гостя. Это была его последняя воздушная победа.

В отношении побед Е. Крутеня, как никого другого, имеются значительные разногласия. Очень часто указывается, что он одержал 15 и более побед в воздушных боях, но эти данные невозможно проверить: значительная часть документов русской военной авиации погибла в годы Гражданской войны. Достоверными сегодня принято считать 6 личных побед летчика.

19 июня 1917 года, при возвращении с очередного боевого задания, его аэроплан неожиданно перешел в пикирование и врезался в землю, пилот погиб.

Известный летчик, впоследствии генерал-майор авиации, И. К. Спатарель считал, что Крутень получил в бою тяжелое ранение.

Похоронен Евграф Николаевич на Лукьяновском кладбище Киева, перезахоронен стараниями Героя Советского Союза А. Н. Грაციанского рядом с Петром Нестеровым.

Памятник на могиле аса поставлен на средства советского авиаконструктора О. К. Антонова.

Капитан Крутень награжден орденом Святого Георгия IV степени (29.08.1916), Георгиевским (22.03.1917) орденом IV степени с мечами и бантом; орденом Святого Станислава II степени, орденом Святой Анны IV степени с надписью «За храбрость», орденом Святого Станислава III степени; Военным крестом с золотой пальмой.

Григорий Эдуардович СУК – самый юный русский ас Первой мировой войны. Прапорщик.



Он родился 29 ноября 1896 года в имении Рассадово под Москвой в семье известного ученого-лесоведа Эдуарда Ивановича Сука. Мать Григория, Любовь Осиповна Сорокина, была дочерью известного в Москве врача. Учился в Московской Императорской практической академии. Посещал курсы живописи. Человек романтичный и художественно одаренный, он в мае 1915 года поступил на службу «охотником на правах вольноопределяющегося 1-го разряда» в Военную авиационную школу. В январе 1916 года выдержал «испытание на звание летчика» на аппарате типа «Фарман». Вот как он рассказал об этом ярком событии в одном из писем матери:

«Можешь меня поздравить, вчера в 1.35 минут дня полетел и выдержал экзамен. Получил «летчик», и на радостях проели 6 рублей 90 копеек в собрании, угостил обедом всю нашу «братву» из «первого класса». Лететь было трудно до черта, скверно работал мотор, страшный ветер сверху за облаками, земли совсем не было видно, и под конец совсем мотор сдал, и садился (планировал с высоты 1300 метров) неизвестно куда. Ничего сквозь облака не было видно, но все же попал на аэродром. Даже «спиральку» крутанул. Покачали меня, с аппарата стащили, «дьяволы». Морда вся заиндевели. Похож был на «лешиана», еще сегодня глаза болят, ну да зато теперь в полном смысле летчик, а не г... какое-нибудь. Аэро-Сук».

Новоявленный летчик был направлен на службу в 26-й корпусной авиационный отряд. И вновь, как у Козакова и Янченко, первый вылет, правда не боевой, едва не стал для него последним: на высоте 250 метров оборвалась тяга руля и биплан немедленно свалился в пике. Перед самой землей Суку удалось как-то сманеврировать, избежав прямого удара. Его выбросило в глубокий сугроб, и он остался цел.

В июне 1916 года он был командирован в школу авиации военного времени московского Императорского общества воздухоплавания, где с 30 июня по 6 августа обучался полетам на быстроходных аппаратах.

С августа 1916 года воевал в составе 9-го авиационного отряда истребителей. Одержал 10 подтвержденных и две неподтвержденные победы в воздухе. 26 марта 1917 года, дважды атаковав австрийский двухместный «Бранденбург», Григорий Сук одержал долгожданную победу. В письме к матери писал:

«С одним немцем подрался отлично и все-таки сбил. Дело свое я люблю, в бой вступаю со светлой душой, но далеко не загадываю. Кто знает, если жив буду, вероятно, останусь на военной службе – очень уж меня втянуло. А нелетучим я не могу быть, как ворона без хвоста. У нас уже совершенная весна, сухо и зеленеет. Да и у вас в России дела новые, «весенние». Дай Бог! Завтра улетаю на ближнюю нашу стоянку в горы, там весна в полном разгаре. И такой чудный воздух. Будь спокойна, моя милая мамочка!»

Григорий Сук летал на «Фарманах», «Вуазенах», «Ньюпорах-ХІ и ХХІ», «Моранах-Монококах», «Виккерсе ФБ. 19», «Спаде-7». 23 ноября 1917 года прапорщик Григорий Сук сбил немецкий «Бранденбург Ц. 1», одержав десятую победу и, по-видимому, последнюю победу русской истребительной авиации в Первой мировой войне. «Возвращаясь с боевого полета, военный летчик прапорщик Сук делал поворот для посадки над аэродромом, скользнул на крыло, а затем, перейдя в штопор, упал. Разбился насмерть», – говорится в телеграмме командующего авиадивизионом Гартмана от 15 ноября 1917 года.

Этот блестящий летчик не только воевал на пяти типах истребителей, но и уничтожил 10 неприятельских самолетов пяти различных типов: «Альбатрос», «Бранденбург», «Оеффаг», «Авиатик» и «Эльфауге».

Григорий Сук стал кавалером «полного банта» – четырех Георгиевских крестов, а также ордена Святого Георгия IV степени. Приказ о награждении орденом Святого Георгия IV степени был подписан 18 ноября 1917 года: «...1 апреля 1917 года, крейсируя во время сторожевого полета в районе Серет – Гадикфальва – Плодорешты, прапорщик Сук заметил непри-

ятельский самолет. Дав ему перейти в наше расположение, он, выполнив «мертвую петлю» и пикирование, очутился над корпусом неприятельского аппарата и короткой очередью из пулемета убил летчика, аппарат которого упал в наше расположение».

Фактически это было посмертное награждение, хотя определение «посмертно» в наградных документах дореволюционной России не применялось.

«За боевые отличия» ему, девятнадцатилетнему «охотнику-добровольцу», приказом по армиям Юго-Западного фронта было присвоено звание прапорщика.

Вероятно, он стал последним русским летчиком, павшим в ходе боевых действий Первой мировой войны.

Прапорщик Г. Э. Сук награжден орденом Святого Георгия IV степени (18.11.1917), Георгиевскими крестами I, II, III и IV степеней.

Асы Германии

Манфред Фрайхерр фон РИХТГОФЕН (Richthofen) – ас Первой мировой войны, 80 побед, Германия.

...Когда туман над немецким аэродромом у деревеньки Капи в долине Соммы рассеялся, ярко-красный триплан Рихтгофена стали готовить к полету. Короткий инструктаж пилотам, и Рихтгофен привычно садится в кабину своего боевого самолета. Красная машина, ускоряясь и покачиваясь на неровностях, идет на взлет.



Манфред фон Рихтгофен. Немецкая открытка времен Первой мировой войны

Немецкие летчики, возвращавшиеся с задания, напряженно всматривались в летное поле, пытаясь отыскать взглядом знакомую красную машину.

Но Рихтгофен не вернулся – ни в этот, ни в один из следующих дней. В последний раз самолет Манфреда Рихтгофена видели, когда на хвосте у него повис один из «Сопвичей» британских ВВС. Пилотировал его капитан Браун. Смерть Рихтгофена была страшным ударом по моральному духу немцев. Триплан Красного Барона был сбит над расположением австра-

лийских пехотинцев. Многие задавали себе вопрос: действительно ли летчик британских ВВС сбил легендарного аса? Может, он наткнулся на прицельную очередь с земли или встретил случайную пулю?

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

В августе 1914 года мирный ритм армейской службы был прерван войной. Манфреда фон Рихтгофена назначили командиром подразделения, участвовавшего в наступлении на Россию. Вскоре его роту перебросили на Западный фронт. Однако война во Франции была не для кавалерии: человек на лошади среди траншей и колючей проволоки был бы просто беспомощной мишенью для вражеских пулеметов. Как и союзники, Германия держала кавалерию в арьергарде, тщетно ожидая прорыва. Рихтгофен начал учиться профессии наблюдателя и вскоре вновь был переправлен на Восточный фронт, где стал участвовать в разведывательных полетах. Наступило время моторов, и бывший кавалерист пересел с коня на самолет. Он понял, что полеты – это его стихия. Манфред писал матери: «Я ежедневно летаю над войсками врагов и докладываю об их передвижении. Три дня назад доложил об отступлении русских. Ты не представляешь, как я был счастлив».

В августе 1915 года Рихтгофен был перенаправлен на Западный фронт в сверхсекретное соединение под кодовым названием «Бригада голубей», предназначенное для бомбардировочных операций. Закончив к Рождеству того же года тренировочный курс и получив долгожданные крылышки, новоиспеченный пилот смог наконец-то полностью удовлетворить свои амбиции. Готовясь к боевым вылетам, Рихтгофен привинтил к верхнему крылу своего самолета-разведчика пулемет.

Теперь воздушные бои выглядели иначе, чем вначале, когда пилоты использовали карабины и револьверы. Скачок был совершен в феврале 1915 года, когда француз Роллан Гаррос установил стационарный пулемет, стрелявший 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 «Айн-деккер», который и стал первым настоящим истребителем. Пулеметы на «Айндеккерах» стали адским бичом для практически незащищенных самолетов-разведчиков союзных сил. За десять месяцев террора, начавшегося в августе 1915 года, «Айндеккеры» практически расчистили небо от машин противника. В январе 1916 года штаб британских королевских ВВС отдал приказ сопровождать каждый самолет-разведчик тремя истребителями в сомкнутом строю.

«Айндеккер» воспитал целую когорту истребителей-асов. Освальд Бельке выработал основные и непреложные правила воздушного боя. Его друг Макс Иммельман первым осуществил классический маневр, получивший название «переворот Иммельмана» – вираж и полупереворот, который сразу выводил его самолет над и позади вражеского самолета, обычно со смертельным исходом для врага. В то время Рихтгофен еще не пробился в ряды асов. Он продолжал разведочные и бомбардировочные полеты сначала под Метцем, а затем снова на Восточном фронте, где в июне 1916 года русские войска перешли в большое наступление. Рихтгофен отметил, 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 Бельке, прибывшим на Восточный фронт в поисках пилотов для своего полка «Воздушный охотник». Барон фон Рихтгофен показался ему вполне подходящей кандидатурой для подразделения его полка. В сентябре 1916 года Рихтгофен вошел в состав 2-й эскадрильи – Jasta 2. Его мечты сбылись – он стал истребителем.

К тому времени англичане и французы перехватили инициативу благодаря новым «Нью-порам». «Айндеккеры», с очевидностью, 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 года биплан британских ВВС ФЕ-2. ФЕ-2 был маневренным самолетом, но расположенный сзади винт делал его прекрасной мишенью для атаки сзади. 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 учителя. Счет побед Рихтгофена быстро рос, но 23 ноября 1916 года он чуть не нашел смерть в дуэли с английским асом майором Хоукером, командиром эскадрильи британских ВВС. Однако в схватке погиб Хоукер. Он летал на устаревшем ДК-2 с толкающим винтом, но теперь Рихтгофену и его товарищам был брошен вызов новым быстрым и юрким самолетом «Сопвич-Пап», одним из первых британских истребителей, вооруженных пулеметом, стреляющим сквозь пропеллер.

Превосходство в воздухе часто зависит от чуть большей скорости, чуть более крутого виража, чуть большей скорострельности пулемета и, конечно, от умения пилота выжать все из этих преимуществ. Было немало пилотов не хуже чем Манфред фон Рихтгофен, но он умел бороться до конца.

16 ноября 1917 года его 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. Их разноцветные самолеты дали подразделению прозвище «Воздушный цирк». При дальнейшей реорганизации немецких ВВС в июне 1917 года Манфред фон Рихтгофен командовал уже четырьмя эскадрильями, собранными в боевое крыло Jagdgeschwader-1.

В апреле 1917 года Рихтгофен превзошел самого Бельке, сбив 40 самолетов. Он немедленно превратился в орудие немецкой пропаганды. У союзников тоже были свои герои – имена таких асов, как англичанин Болл и француз Гинемер, стали легендарными. Эти яркие личности, «рыцари воздуха», как их называли, благодаря стараниям военных журналистов прославились на весь мир. Из американских асов одним из лучших был Рауль Лафберри (16 побед), служивший ранее во французской эскадрилье Лафайетт. Все эти герои погибли. Сначала Лафберри и Гинемер, а затем и Болл. Последний в жестокой схватке с «Воздушным цирком» сбил брата Рихтгофена Лотара, но тот остался жив, а Болл в этом же бою погиб. Только Красный Барон оставался непобедимым. Он, казалось, совместил несовместимое: став исключительным воздушным акробатом, он превратил воздушный бой в точную науку. Манфред фон Рихтгофен не относился к разряду шутников, но однажды он сказал: «Я предпочитаю видеть лицо своего клиента». В июле 1917 года произошло невероятное – в жесточайшей схватке сразу с шестью ФЕ-2 Красный Барон был тяжело ранен в голову. Чудом избежав смерти, почти ослепший, в полубессознательном состоянии, он все-таки посадил свой «Альбатрос». Через три недели он сбежал из госпиталя и с перевязанной головой повел своих пилотов в бой. После этого JG-1 пересадили на новый триплан «Фоккер» Dr. I – верткую боевую машину, про которую Рихтгофен говорил, что она лезет вверх, как обезьяна. Германские ВВС только в 1917 году заказали 320 таких истребителей. Но этот самолет не оказал большого влияния на общий ход войны.

С сентября 1917 года и до самой гибели в апреле 1918 года на красном «Фоккере» Манфред фон Рихтгофен демонстрировал противнику свое уникальное мастерство. На этом триплане Рихтгофен одержал 17 последних побед. Между тем сопротивление англичан в воздухе день ото дня усиливалось. Благодаря всевозрастающему числу самолетов нового поколения, баланс сил в воздушном пространстве покачнулся в сторону союзников. Среди их новых само-

летов особенно выделялся 8Е5А, противостоявший трипланам Красного Барона, а также «Сопвич «Кэмел», чье прозвище 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. «Сопвич-Пап», который он сбил, летая на «Фоккере», стал его 61-й победой. Английский пилот сбитого самолета Берд, взятый в плен Красным Бароном, был счастлив, что хоть уцелел. В апреле 1917 года Северо-Американские Соединенные Штаты 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.

К тому времени Красный Барон стал уставать от войны и от своей популярности и с большим удовольствием проводил свободное время с любимой собакой Морицем, чем с людьми.

21 марта 1918 года отборные части Германии пошли в последнее наступление на Западном фронте. Пока наступала пехота, истребители находились на земле, но на рассвете 3 апреля 1918 года трипланы поднялись в воздух. К 20 апреля на счету Красного Барона было уже 80 побед. Последней его жертвой стал «Сопвич-Кэмел», расстрелянный почти в упор. И вот настал роковой для Рихтгофена день.

21 апреля 1918 года 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 австралийских войск. Пролетая совсем низко над вражескими траншеями, Рихтгофен нарушил одно из основных своих правил – никогда не подвергаться ненужному риску. Австралийские пулеметчики открыли огонь по летевшему над ними триплану. На хвост Рихтгофена, возможно уже раненного, сел капитан Браун, пытавшийся достать пулеметной очередью красный «Фоккер». Через секунды самолет Рихтгофена рухнул в поле.

...Когда к обломкам упавшего самолета приблизились австралийские солдаты, Рихтгофен мертвым сидел в самолете, а руки его еще сжимали штурвал. Скоро от оборудования «Фоккера» ничего не осталось – есть ли лучший сувенир, чем деталь самолета знаменитого аса? Никто не смотрел, под каким углом были сделаны пробоины в сбитом самолете и сколько их. На следующий день Рихтгофен был похоронен на кладбище у деревушки Бертангу. Вскрытия его тела не производилось. После поверхностного медицинского осмотра был сделан вывод, что Красного Барона убила пуля, выпущенная капитаном Брауном. На надгробии была начертана надпись: «Нашему сильному и благородному противнику». В ноябре 1925 года останки Красного Барона были торжественно перевезены в Германию и захоронены на Берлинском кладбище инвалидов.

Рихтгофен ушел из жизни, но вопрос – кто же выпустил убившую его пулю – остался открытым. После гибели Красного Барона генерал Роуленсон лично поздравил двух австралийских пулеметчиков Иванса и Буйе с точными очередями. Однако пилоты подразделения Британских Королевских ВВС, которым командовал капитан Браун, утверждали, что честь победы принадлежит их командиру. Доказать что-либо было практически невозможно – самолет Рихтгофена растащили на сувениры, очевидцы события показали, что Рихтгофен был ранен в ноги и живот, и на полу его кабины была лужа крови. Скорее все же Красный Барон был убит очередью с земли, а не пулей Брауна.

В 1914–1918 годах Манфред фон Рихтгофен был награжден двумя десятками немецких, австрийских, болгарских и турецких орденов, многие из которых сегодня знакомы лишь любителям фалеристики: прусский орден «Pour le Merite» (1917, за 16 воздушных побед), прусский орден «Красного Орла» 3-го класса с Коронай и Мечами (1918, за 70 побед), Рыцарский крест с Мечами прусского ордена Королевского Дома Гегенцоллернов (1916), Железный крест 1-го

класса (1914), Железный крест 2-го класса (1914), Баварский орден за военное отличие 4-го класса с мечами (1917), Рыцарский крест Саксонского военного ордена Св. Хенрика (1917), Рыцарский крест Вюртембергского ордена за Военные Заслуги (1917), Рыцарь 1-го класса с Мечами ордена Сакс-Эрнестинского герцогского дома (1917), Гессенская генеральная Регалия Чести «За храбрость», Липпинский военный Крест Чести за героические дела (1917), Шамбург – Липпинский крест за Благородную службу (1917), Бременский Ганзейский крест (1917), Любекский Ганзейский крест (1917), Австрийский орден Железной Короны 3-го класса с Военным Украшением (1917), Австрийский Военный крест за заслуги 3-го класса с Военным Украшением, Болгарский орден за Храбрость 4-го класса (1917), три турецкие медали с Саблями.

Эрнст УДЕТ – 62 победы в Первую мировую войну, 5-й ас Первой мировой войны, 2-й ас Германии.



Этот человек был воздушным асом, рискованным пилотом-гастролером, изрядным дамским угодником, исполнителем опаснейших летных трюков в Голливуде, пьяницей и наркоманом, путешественником и летчиком-испытателем, генерал-oberстом и авантюристом.

Эрнст Удет родился 26 апреля 1896 года 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, оставаясь волонтером, ухитрился осенью 1914 года демобилизоваться. Он попытался поступить в летную школу, но из-за возраста принят не был. Эрнст возвратился в Мюнхен и начал брать частные уроки летного мастерства, которые оплачивал его небедный отец.

Удет возвратился на военную службу 15 июня 1915 года 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 года Удет сбил первый неприятельский самолет – французский «Фарман». Все же ему не хватало еще летного мастерства, поэтому следующую победу он одержал только 6 октября 1916 года. В апреле 1917 года Удет стал асом. 5 августа 1917 года его назначили командиром 37-й истребительной эскадрильи. 18 февраля 1918 года, когда он сбил 20-й самолет противника, гауптман Манфред фон Рихтгофен предложил ему командовать 11-й эскадрильей, входившей в состав его знаменитого 1-го истребительного полка. Удет с радостью принял предложение Красного Барона. Рихтгофен, близко сошедший с Удетом, погиб 21 апреля 1918 года, а его место занял гауптман В. Рейнхардт, разбиившийся несколькими неделями позже. Все ждали, что преемником на посту командира полка будет Удет, но командиром 1-го истребительного авиаполка стал гауптман Герман Геринг, человек со стороны. Первое время Удет приглядывался к будущему рейхсмаршалу, но вскоре они стали друзьями.

До конца войны Удет успел сбить 62 неприятельских самолета и стал кавалером ордена Pour Le Merite. Таким образом, Эрнст Удет оказался вторым по результативности германским асом.

Когда война закончилась, Удет разбил свой самолет и влился в огромную безликую армию безработных Веймарской республики. Вскоре он устроился автомехаником в Мюнхене. По воскресеньям участвовал в демонстрационных «воздушных боях», сбор от которых шел в пользу Организации возвращения военнопленных. Его партнером по представлениям был Роберт фон Грейм, еще один оставшийся не у дел ас «Великой» войны. Во время одного из выступлений фон Грейм врезался в высоковольтную линию электропередачи и сильно повредил свой самолет. Другого желающего инсценировать воздушные бои не нашлось.

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.

Не обрета счастья в демократической Веймарской республике, отставной лейтенант Удет перебрался в 1925 году в Буэнос-Айрес.

Начались его продолжительные скитания по белому свету. В качестве чартерного пилота Удет летал через весь мир, из Южной Америки в Восточную Африку, из Арктики в Голливуд, где снялся в нескольких фильмах, выполняя фигуры высшего пилотажа. Он путешествовал по всему свету до 1934 года.

Вернувшись в Германию, Удет был тепло принят старым другом Герингом. Специальным распоряжением от 1 июня 1935 года Удету присвоили звание оберста. 10 февраля 1936 года он стал инспектором истребительной и бомбардировочной авиации, а 9 июня того же года – главой технического управления Люфтваффе, переименованного в 1938 году в управление снабжения и поставок. 1 февраля 1939 года Удета назначили начальником боевого снабжения Люфтваффе с титулом «генерал-авиатехника» (Generalflugzeugmeister). Новые звания следовали одно за другим: генерал-майор (20 апреля 1937 года), генерал-лейтенант (1 ноября 1938 года), генерал авиации (1 апреля 1940 года) и, наконец, генерал-oberst (19 июля 1940 года).

Эрнст Удет не получил соответствующего образования, не имел опыта руководства промышленностью, не прошел штабной и технической подготовки. Новый начальник боевого снабжения Люфтваффе обладал просто волшебным талантом создавать громоздкие и неработоспособные бюрократические структуры, подбирать не тех, кого нужно, не на те места и

постоянно шел на поводу у промышленных магнатов, дурачивших его на каждом шагу. Но даже имея он знания и способности для соответствия тому важному и ответственному посту, который занимал, у Удета все равно не оставалось бы времени, чтобы надлежащим образом выполнять свои обязанности. Обычно Удет был очень занят, ухлестывая за женщинами, устраивая, мягко говоря, разгульные пирушки, часто длившиеся до рассвета. Поглощенный вынужденной заботой о своем здоровье, он иногда, призывая на помощь недюжинную волю, садился на жесткую диету, питаясь только мясом (судя по фотографиям, диета помогала мало). Подчиненные неделями не видели своего шефа, а решения по вопросам, не терпящим отлагательства, принимались начальником штаба управления генерал-майором Августом Плохом или главным инженером управления генерал-лейтенантом инженерной службы Рулофом Лухтом.

Характерным примером того, какое разрушительное воздействие оказывало управление, руководимое Удетом, на подготовку Люфтваффе к войне, является история с бомбардировщиком Ю-88.

С 1936 года на вооружении Люфтваффе состоял бомбардировщик Хе-111, максимальная скорость которого была 415 км в час, а дальность полета с максимальной бомбовой нагрузкой – 1200 км. Он был способен нести бомбовую нагрузку в 2,2 тонны. Самолет был прекрасно вооружен – до 8 точек 7,92-мм или крупнокалиберных пулеметов и 20-мм пушек, успешно работал с грунтовых фронтовых аэродромов. Самолет этот производили в Испании до 1956 года! Штаб Люфтваффе, однако, уже в предвоенные годы посчитал эту машину устаревшей и ставил задачу заменить ее более совершенной. Сделать это было весьма и весьма непросто, если не сказать – невозможно.

Прототип двухмоторного бомбардировщика Ю-88, который должен был заменить Хе-111, был готов к испытаниям в марте 1938 года. Удет и Генеральный штаб Люфтваффе находились в это время под впечатлением от весьма успешного применения в гражданской войне в Испании пикирующего бомбардировщика Ю-87 «Штука» и требовали сделать Ю-88 пикирующим, для чего нужно было вносить кардинальные изменения в конструкцию самолета. Необходимо было установить на нем воздушные тормоза и механизировать крылья, что привело к снижению ряда характеристик. В конце концов масса Ю-88 значительно увеличилась, а первая модификация Ю-88 А-1 имела даже меньшую скорость, чем Хе-111.

Весной 1938 года Удет решил, что Рейху необходима дальняя бомбардировочная авиация. По его замыслу новый бомбардировщик должен был быть четырехмоторным (на этом настаивал еще Вефер), однако конструктору Э. Хейнкелю удалось убедить Удета в необходимости доработки Хе-177, главным отличием которого были четыре попарно соединенных передаточным механизмом двигателя, на которые приходилось два винта. Несколько месяцев спустя Удет выдвинул требование, предусматривавшее способность Хе-177 пикировать с углом атаки 60°. Хейнкель пытался протестовать, убеждал Удета, что самолет, весящий несколько десятков тонн, вообще не должен пикировать, но последний был непреклонен, и Хейнкель вынужден был выполнять приказ. В ноябре 1939 года Хе-177, весивший почти 32 тонны, впервые поднялся в воздух. Однако массовое производство этого могучего бомбардировщика (бомбовая нагрузка до 6,5 тонны) оказалось не по зубам активно воюющей Германии. Многие винили именно Удета в том, что авиапромышленность Рейха не могла удовлетворить потребностей Люфтваффе. Пытаясь восстановить свою репутацию и вывести на еще более высокий технологический уровень германскую авиапромышленность, Удет приказал запустить недоработанный Хе-177 в серию. Более 700 машин этого типа воевали на Восточном фронте, зачастую вооруженные 50-мм или 75-мм пушкой для борьбы с танками.

Относительно неудачным (в сравнении с Ме-109) был проект двухмоторного двухместного истребителя «Мессершмитт-210» с двумя управляемыми крупнокалиберными 13-мм пулеметами для стрельбы в заднюю полусферу. Созданный Вилли Мессершмиттом двухмо-

торный многоцелевой истребитель-бомбардировщик по приказу Удета, целиком положившего на высокую репутацию конструктора, был запущен в серию.

В феврале 1940 года технические 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. Нападки рейхсмаршала стали еще ожесточеннее после битвы за Англию. Удет не был в состоянии вынести такое давление и нагрузки.

Геринг не переставал устраивать ему выволочки, но особенно ухудшилось и без того отчаянное положение Удета, когда его пути пересеклись с дорожками Эрхарда Мильха, вознамерившегося сместить генерал-oberста со всех постов. Когда-то друзья (Удет даже учил Мильха летать), теперь они стали врагами. Коварный имперский секретарь по авиации воспользовался неразберихой, царившей в отделе боевого снабжения, чтобы прибрать его к рукам. Но Геринг, верный все той же тактике «разделяй и властвуй», отказывался сместить 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 жадой 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.

Тем временем война затягивалась, потери Люфтваффе росли, а Удет впал во все более глубокую депрессию. 15 ноября 1941 года его навестил находившийся в отпуске с Восточного фронта, куда попал стараниями Мильха, бывший подчиненный генерал-майор Плох. Он рассказывал о массовых расстрелах евреев и представителей других национальностей на захваченных территориях. Удет был потрясен и расстроен. Стареющий, физически опустившийся человек, он не мог принять чуждого ненавистнической идеологии в действии. А именно в 1941 году, в пору быстрого продвижения в глубь советских территорий, германская политика была особенно цинична и непреклонна.

Два дня спустя после встречи с Плохом Удет позвонил своей любовнице. «Я не могу больше все это выносить! – хрипло говорил он в трубку. – Я хочу застрелиться и позвонил, чтобы только попрощаться с тобой! Они меня доконали!» Женщина пыталась отговорить его, но Удет положил трубку и минутой позже нажал на спусковой крючок своего пистолета. Он оставил Герингу предсмертную записку, в которой упрекал его в том, что тот забыл «фронтовое братство», доверился толстосумам и «жидам».

Из пропагандистских соображений германскому народу было сообщено, что великий немецкий летчик Эрнст Удет погиб при испытаниях нового самолета.

Эрих ЛЕВЕНХАРДТ (Lowenhardt – Львиное сердце) – 54 победы в Первую мировую войну, третий ас Германии.



Э. Левенхардт (в переводе с немецкого – Львиное сердце) родился в Бреслау 7 апреля 1897 года в семье врача.

Когда началась Первая мировая война, Левенхардт учился в Лихтфельдерской кадетской школе и в свои 17 лет был направлен на Восточный фронт, в 141-й пехотный полк в качестве знаменосца. Раненный в бою под Лодзью, он остался в полку, участвовал в битве под Танненбергом. За храбрость ему было присвоено звание лейтенанта, он был награжден Железным крестом 2-го класса. Получив под командование лыжный отряд, он в 1915 году участвовал в Карпатской операции. За спасение пятерых раненых солдат в мае 1915 года был награжден Железным крестом 1-го класса. Прирожденный воин, толковый, упорный и смелый, Левенхардт, единственным недостатком которого была молодость, всецело оправдывал свою воинственную фамилию. Вскоре он был назначен командиром роты Австро-Германского альпий-

ского корпуса, воевавшего на Итальянском фронте. Здесь юный лейтенант неожиданно заболел и вскоре был признан негодным для дальнейшей военной службы. Но в течение 5 месяцев он полностью восстановился и, пройдя медицинскую комиссию, был принят на Имперскую воздушную службу. Прослужив некоторое время наблюдателем, Левенхардт в марте 1917 года переучился на пилота и в июле этого же года был направлен в 10-ю эскадрилью.

Воюя на «Альбатросах» и «Пфальцах» Левенхардт за 9 месяцев сбил 10 неприятельских аэропланов и 8 аэростатов и 2 мая 1918 года был назначен командиром 10-й эскадрильи. Первую победу – над аэростатом – Левенхардт одержал 24 марта 1917 года, а 14 августа сбил и аэроплан – RE 8.

В начале ноября 1917 года его самолет попал под интенсивный зенитный обстрел. Один из снарядов, не взорвавшись, пробил левое крыло, и «Альбатрос» Левенхардта сорвался в штопор. Только в 15 м над землей ему удалось частично восстановить контроль над машиной, он вывел ее из пикирования и, чувствуя, что высоты не хватает, сумел в последний момент коснуться земли колесами. «Альбатрос» скапотировал. Вывалившийся из кабины Левенхардт, ссутулившись, печально побрел в сторону своего аэродрома: в этом летном происшествии он даже не получил никаких травм.

В июне – июле счет Левенхардта еще более вырос, и он спорил с Эрнестом Удетом за право называться лучшим асом 1-й истребительной группы. Он часто совершал боевые вылеты в паре с другим известным асом – Лотаром фон Рихтгофеном. С опытом к этим молодым по возрасту летчикам пришла убежденность в необходимости взаимной поддержки и в важности полного взаимопонимания в полете.

8 августа 1918 года он объявил, что сбил 5 аэропланов союзников, среди которых был и 50-й самолет – только Манфред фон Рихтгофен и Эрнст Удет достигли этой цифры.

10 августа 1918 года Левенхардт, с поврежденной лодыжкой, взлетел около 11 часов утра. Среди немецких летчиков было немало молодежи. Около полудня над каналом они встретили британские самолеты. Один из англичан замешкался, по-видимому, у него были проблемы с мотором, и Левенхардт немедленно устремил свой аэроплан на него. Несколько молодых пилотов устремились следом за лидером. Известный немецкий ас и товарищ Левенхардта, Лотар фон Рихтгофен, описал его гибель в своей статье «Мое последнее время на фронте»: «Левенхардт, в его ярко-желтой машине, был прямо позади англичанина. Мне было видно, что кто-то еще здесь не нужен. Но четыре или пять летчиков не понимали этого и летели прямо позади Левенхардта. Затем, как и следовало ожидать, я увидел англичанина, пикирующего прямо вниз, с хвостом дыма позади него. Но что это? Левенхардт не летит больше за падающим англичанином – только хаотическое мелькание тысяч обломков. Лейтенант Альфред Вентц столкнулся с аэропланом Левенхардта. Как описал это Вентц, колеса Левенхардта сломали его правое верхнее крыло. Проворный Вентц выпрыгнул из падающей машины с парашютом, то же пытался сделать и Левенхардт, но его парашют не раскрылся, и немецкий ас погиб».

Освальд БЕЛЬКЕ – 40 побед в воздухе, 7-й ас Первой мировой войны, творец тактики истребительной авиации.



Родился 19 мая 1892 года в Гибишенштейне. В юности с успехом увлекался различными видами спорта – плаванием, теннисом, атлетикой, гимнастикой...

В занятиях был столь же успешен, как и в спорте: прекрасно успевал по математике, физике, химии. Под влиянием отца написал письмо кайзеру и был зачислен в кадетскую школу.

Начал служить младшим офицером кадетского батальона в Кобленце. Позднее добился перевода в летную школу и сдал экзамены на пилота 15 августа 1914 года. Немедленно был послан на фронт.

Под влиянием старшего брата гауптмана В. Бельке Освальд был принят в 13-ю авиационную команду, где служил его брат. За 50 вылетов на разведку оба Бельке получили по Железному кресту 2-го класса. Успех братьев вызвал зависть, и Вильгельм переменил место службы. Освальд позднее, в апреле 1915 года, перешел в 62-ю авиационную команду, проводившую разведку и использовавшую двухместные аэропланы. В июле 1915-го Бельке, Курт Винтгенс и Макс Иммельман стали первыми немецкими пилотами, взлетевшими на трех из пяти сконструированных «Фоккеров» М. 5К/МГ, прототипов «Фоккера Е. I», аэроплана с синхронизированным, стреляющим вперед пулеметом «парабеллум». Витгенс одержал первую победу 1 июля 1915 года, но победа осталась неподтвержденной, поскольку аэроплан, а это был «Моран-Сольнье», опустился за французскими траншеями.

Летая на двухместной машине, Бельке 4 июля 1915 года участвовал в продолжительном преследовании неприятельского разведчика. После крушения последнего он приземлился рядом на землю и констатировал смерть экипажа.

Свою первую личную победу Бельке одержал 19 августа 1915 года. А девять дней спустя он стал земным героем: в полноводном канале, окружавшем аэродром, он заметил и спас ребенка – французского мальчика. Родители спасенного даже хлопотали о награждении Бельке орденом Почетного легиона, но он получил германскую награду за спасение жизни.

До конца года Бельке сбил еще 4 неприятельских самолета. Макс Иммельман одержал свою первую победу незадолго до Бельке – 1 августа, и именно они организовали «скаковую гонку» побед, где поочередно лидировал то один, то второй. Третьего – Винтгенса, они вскоре оставили позади. К концу 1915 года Бельке и Иммельман имели по 6 побед каждый. В январе 1916 года Бельке и Иммельман были награждены высшим орденом Германии «За заслуги».

В марте 1916 года Бельке назначили командиром вновь сформированной *Fliegerabteilung Sivery*, и он повел свое подразделение в битву за Верден. Эта группа, состоявшая из шести летчиков-истребителей, стала провозвестником истребительной эскадрильи.

Тогда же непопулярный «Фоккер Е. I» был заменен новыми, гораздо более совершенными «Хальбестадтом» и «Альбатросом» с курсовыми синхронизированными пулеметами. Французы также перевооружили свои части «петлей для «Фоккеров» – быстрыми «Ньюпорами», британцы пытались перевооружиться аэропланами с толкающим винтом, что позволяло без помех вести огонь в направлении полета. Бельке в это время сконцентрировался на предложенных им собственных способах воздушного боя: полет в плотных порядках, точная, заранее регламентированная в очередности стрельба во время боя, при жестком требовании оставаться при ведении боевых действий в пределах, ограниченных положением наземных частей.

Подразделение Бельке располагалось под Стинеем, рядом со штабом принца Вильгельма. Между принцем и асом зародилась дружба.

1 мая 1916 года, одержав 15-ю победу, против 14 у Иммельмана, Бельке стал результативнейшим асом Великой войны.

После гибели Иммельмана, имевшего 17 побед, 18 июня 1916 года кайзер Вильгельм II приказал Бельке не вылетать в течение месяца, таким образом стараясь избежать потери еще одного великого аса. Он стал известным героем немецкого народа, авторитетом среди летчиков-истребителей.

Немецкие воздушные силы были реорганизованы в середине 1916 года. Эта реорганизация была инспирирована Бельке. В это время Бельке написал Дикту. Изложив свою точку зрения на создание истребительных сил, он получил разрешение от главы немецкой авиации, фельдфлюгчифа (Aviation Chief of Staff) оберст-лейтенанта Лей-Томсена, на создание истребительной эскадрильи.

Бельке был отправлен во фронтовую командировку. Он пересек Австрию, посетил Турцию, Болгарию и Русский фронт. По пути он встречался с летчиками, вел с ними беседы. Среди летчиков, отобранных им в ходе этой поездки, были выдающиеся впоследствии асы: Манфред фон Рихтгофен, Эрвин Беме и Ханс Рейман.

Бельке был назначен командиром своей «рукодельной» группы 30 августа 1916 года. Исторически эскадрилья Бельке стала второй по времени формирования германской истребительной эскадрилей. Но по сути, по итогам боевой работы в Первую мировую войну, эскадрилья Бельке всегда оставалась лучшей: 20 человек из ее летного состава стали асами, эскадрилья была засчитано 336 воздушных побед, а лист потерь включал лишь 44 имени.

В начале боевого пути летчики эскадрильи воевали на «Фоккерах Д. II» и «Хальберштадтах», но впоследствии в числе первых были перевооружены новыми истребителями «Альбатрос» Д. I и Д. II.

Бельке сбил 10 английских аэропланов за первый месяц своей службы. Пилоты его эскадрильи в полетах соблюдали выверенный строй и придерживались жесткой тактики. Бельке потратил немало сил, чтобы привить летчикам безукоризненную дисциплину и отработать принятые тактические приемы. Среди этих приемов был свод правил, необходимых для выдер-

живания в ходе воздушного боя, названный «Дикта Бельке», доработанный и развитый позднее, в годы Второй мировой войны.

Бельке призывал не обращать на личный успех внимание: «Все должно быть подчинено для работы вместе, когда эскадрилья идет в бой. Неважно, кто записал победу».

28 октября 1916 года Бельке совершил 6 боевых вылетов. Около 4 часов дня он отправился в свой последний боевой вылет во главе шестерки «Альбатросов». Вместе с ним стартовали его лучшие летчики – Манфред фон Рихтгофен и Эрвин Беме. Вскоре они встретили группу английских истребителей DH. 2 из 24-й эскадрильи и вступили с ними в бой. В ходе боя аэроплан Беме задел колесами верхнее крыло биплана Бельке. Тем не менее Бельке сумел совершить относительно мягкую вынужденную посадку. Но на коротком аварийном пробеге, когда колесо, по-видимому, попало в яму, привязной ремень не выдержал инерции тела, Бельке вылетел из кабины и погиб.

И Беме, и Рихтгофен оставили описания этой катастрофы.

Вот как вспоминал об этом событии Рихтгофен в своих посмертно изданных мемуарах: «Это был полетный день, и, ведомые Бельке, мы еще раз поднялись против врага. Мы всегда испытывали волшебное чувство безопасности, когда он с нами. В конце концов, он был один, и только один. Погода в тот день стояла переменчивая. В воздухе не было аэропланов, за исключением сражающихся. С большой дистанции мы заметили в воздухе двух дерзких англичан, которые, казалось, наслаждались этой погодой. Нас было шестеро, а их лишь двое. Даже если бы их было 20 и Бельке подал бы сигнал об атаке, мы не сомневались бы ни минуты. Схватка началась, как обычно: Бельке занялся ближайшим англичанином. Он преследовал свою жертву в каких-то двухстах ярдах от меня. Совсем рядом с Бельке летал один из его друзей. Оба они стреляли. Англичанин должен был рухнуть в любую минуту. Неожиданно я заметил необычное движение немецких машин. Тут же подумал – столкновение. Еще ни разу мне не довелось видеть его в воздухе. Но я представлял себе, что оно должно было выглядеть по-другому. В действительности то, что случилось, не было столкновением. Две машины лишь слегка коснулись друг друга. Но когда самолеты несутся с огромной скоростью, их легкий контакт имеет эффект сильного толчка. Бельке отвернул от своей жертвы и исчез в огромном облаке. Не было видно, что он падает, но когда я вновь увидел его внизу, то обнаружил, что часть его самолета отломана. Я не видел, что произошло позднее, но в облаке он потерял положение самолета. Теперь его машина не была более управляемой. Ее падение все время сопровождал ближайший друг Бельке. Когда мы вернулись домой, то нашли, что доклад «Бельке умер!» уже прибыл. Мы печально подтвердили это. Странно, что многие из тех, кто встречал Бельке, считали себя его единственным и настоящим другом. Бельке не имел персональных врагов. Он был равно вежлив со всеми, не делая различий. Единственный человек, кто, возможно, был чуточку ближе к нему, чем другие, был тот, кто имел несчастье быть причиной случая, приведшего к его смерти».

Беме, с чьим самолетом в своем последнем вылете столкнулся ас, также оставил записки: «Бельке нет теперь среди нас. И ничто не могло уязвить нас, пилотов, сильнее. В субботу, после обеда, мы сидели в нашем аэродромном блогаузе. Мы только что начали с командиром шахматную партию, как около четырех из нас позвали к самолетам, для поддержки атаки пехоты на фронте. Как обычно, Бельке повел нас. Мы пролетели немного, когда встретили и начали строить атаку на несколько маленьких английских аэропланов, одноместных, быстрых, умевших защищаться. Мы предполагали попросту срезать нашего оппонента, как делали это уже не раз. Бельке и я зажали англичанина, тогда как другой противник, преследуемый нашим другом Рихтгофеном, оказался прямо на нашей траектории. Быстрые, как молнии, Бельке и я отвернули, и на одно мгновение наши крылья закрыли нам видимость друг друга – это случилось в тот самый момент. Как я могу описать свои чувства от случившегося, когда Бельке неожиданно появился в нескольких метрах справа от меня, его машина клюнула, я резко прибавил газа, тем не менее мы столкнулись, и оба устремились к земле. Это было лишь легкое касание,

но на огромной скорости столкновение оказалось гибельным. Судьба обычно безразлична в своем выборе: для меня всего лишь сместилась одна сторона шасси, для него – отломилась внешняя часть левого крыла. После провала на несколько сот метров я вновь почувствовал, что моя машина под контролем, и последовал за Бельке, который, как я мог видеть, перешел в аккуратное планирование по направлению к нашей линии фронта. Было заметно, что машина его повреждена и приближается к земле быстрее, чем необходимо. Низкая облачность мешала мне, но я видел, что сильный порыв ветра наклонил его аэроплан круто так, что он не мог сидеть в ней ровно, и видел падение самолета рядом с позициями батареи. Люди немедленно поспешили ему на помощь. Мои попытки приземлиться рядом с моим другом были тщетны ввиду воронок и траншей. Тогда я быстро возвратился на наше поле. Я был убит горем, но еще была надежда. Но когда мы прибыли на машине, они принесли его тело к нам. Он погиб мгновенно в момент катастрофы. Бельке никогда не носил аварийного шлема и не привязывал себя в «Альбатросе», а ведь он мог выжить: удар был не таким сильным. Теперь все пусто для нас. За эти полтора месяца мы сбили в воздушных боях около 60 аэропланов и сделали присутствие англичан в воздухе едва заметным. И теперь мы видим, что его победоносная душа не ушла все. Днем были похороны в Камбраи, когда родители и братья эскортировали своего героя для погребения на кладбище чести в Дессау. Его родители – удивительные люди! Они мужественно воспринимали всю невозвратимость утраты, всю боль, которую они чувствовали. Эти люди дали мне некоторое утешение, но ничто не могло избавить от мысли о тяжести потери этого экстраординарного человека».

Коря себя за смерть Бельке, Беме пытался покончить жизнь самоубийством. Товарищи буквально организовали дежурство, следя за ним и пряча оружие.

Бельке был похоронен с почестями на аэродроме в Камбраи. Англичане – тогда еще Королевский летучий корпус – прислали венок день спустя после гибели Бельке. На венке было написано: «Памяти капитана Бельке, смелого и рыцарственного врага».

В честь своего лидера 2-я эскадрилья 17 декабря 1916 года была официально названа эскадрилей Бельке.

Э. Беме погиб ровно через один год, один месяц и один день после своего злключения с Бельке.

Бельке стал жертвой несоблюдения одного из установленных им же законов – никогда не сближаться с отдельным противником, когда другие также преследуют его.

Капитан Освальд Бельке удостоен высшего военного ордена Пруссии Pour le Merite.

Ас Австро-Венгрии

Годвин БРУМОВСКИ (Godwin Brumowski) – лучший ас Австро-Венгрии в годы Первой мировой войны, 35 побед, капитан.



Годвин Брумовски родился 26 июля 1889 года в польском местечке Вадовицы в семье военного. С конца XVIII века эти земли принадлежали Австрийской короне. Годвин с детства отличался интересом к ездящим, плавающим и летающим механизмам, дни напролет проводя в облюбованной им дедовой мастерской. В 1910 году он окончил Техническую военную академию в Вене и получил звание лейтенанта. Был направлен на службу в 6-й артиллерийский дивизион.

В начале Первой мировой войны лейтенант Брумовски воевал на Восточном фронте против русских, командуя батареями, и как артиллерийский офицер был награжден Бронзовой и Серебряной медалями за храбрость.

В 1915 году он добился перевода в авиацию. Свой первый боевой вылет совершил в качестве наблюдателя при налете на русские позиции 12 апреля 1916 года на двухместном «Ганза-Бранденбург». В этом вылете на счет Брумовски и его летчика были записаны сбитыми два русских аэроплана «Моран-Сольнье». 3 июля 1916 года он совершил первый боевой вылет уже в качестве пилота. Недостаток зрения своего правого глаза он возмещал с помощью монокля! Летчик в монокле – целая тема для карикатуристов. В ноябре 1916 года он был переведен в 12-ю эскадрилью на Итальянский фронт. 2 января он стал асом, сбив итальянский «Фарман» на своем двухместном и тяжелом «Ганза-Бранденбург» С. I. Когда была создана первая австрийская истребительная эскадрилья (Flik 41J), ему доверили сформировать и возглавить ее. В марте 1917 года Брумовски провел 9 дней в немецкой 24-й эскадрилье, участвовал в четырех воздушных боях, изучая ее тактику. Здесь он познакомился со знаменитым Красным Бароном – Манфредом фон Рихтгофеном. В мае продолжил свою боевую работу, сбив три самолета противника. Теперь Брумовски летал на одноместном истребителе «Ганза-Бранденбург»

Д. I. – неповоротливой машине с плохим обзором, впоследствии прозванной австрийскими летчиками «летающим гробом». В августе 1917 года их эскадрилья была перевооружена на немецкие «Альбатросы» Д. III. На своем истребителе он тут же применил новинку, установив телескопический прицел.

На стойку крыла своего красного «Альбатроса» Д. III Годвин прибил подковку, приносящую счастье. И этот талисман не подвел. 41-й дивизион Брумовски вскоре стал лучшим на Итальянском фронте. 19 июня 1918 года он одержал последнюю, 35-ю, победу, получив 37 попаданий в свой аэроплан. Сбив за два года боев в 439 боевых вылетах 35 неприятельских самолетов, капитан Годвин Брумовски заслужил титул первого аса Австро-Венгерской империи.

На приеме у генерал-оберста, члена Королевского дома Фердинанда 24 июня 1918 года, когда исход войны был уже очевиден, он фактически отказался от награждения Рыцарским крестом военного ордена Марии-Терезии – высшей награды Австро-Венгерской империи.

Товарищи признали в нем лидера, отважного бойца и блестящего летчика, а командование, возможно слишком поздно, – одаренного тактика и стратега. 11 октября 1918 года, менее чем за месяц до конца войны, всего лишь капитан Годвин Брумовски был назначен командующим Австро-Венгерской истребительной авиацией.

После войны Брумовски вернулся в имение матери и пытался заняться сельским хозяйством, даже основав небольшое предприятие. После того как оно развалилось, он, оставив жену и дочь, отправился в Вену, где руководил летной школой.

В 1934 году, во время короткой австрийской гражданской войны, он совершил несколько разведывательных вылетов и участвовал в одном воздушном бою.

Годвин Брумовски был смертельно ранен при аварии самолета 3 июня 1936 года в аэропорту Шифул, неподалеку от Амстердама. Похоронен в Вене.

Капитан Годвин Брумовски – кавалер австрийских наград: ордена Железной Короны 3-го класса с военными украшениями, Рыцарского креста Ордена Леопольда с военными украшениями и мечами, Золотой медали за храбрость для офицеров, Серебряной и Бронзовой медалей за храбрость, медали «За военные заслуги», а также кавалер прусского Железного креста.

Гражданская война в Испании

Гражданская война в Испании (июль 1936 года – апрель 1939 года) началась в результате мятежа, поднятого генералом Ф. Франко, поддержанного фашистской Италией, нацистской Германией и Португалией, который в результате военных действий ликвидировал Испанскую республику, поддерживавшуюся левыми партиями, и сверг республиканское правительство, пользовавшееся поддержкой СССР, Мексики и, в начале войны, Франции.

Мятеж начался 17 июля 1936 года в Испанском Марокко. Сами марокканцы отнеслись к мятежу сочувственно: у истовых мусульман-марокканцев атеистическая республика явно не вызывала никакого почтения, да вдобавок она ничего и не изменила к лучшему в их жизни. Участие в восстании же сулило трофеи и свободу – руководители путча обещали марокканской элите предоставление протекторату полной независимости. В результате на протяжении всей войны марокканские части были ударной силой испанских националистов.

Под предлогом охраны жизни и собственности германских граждан правительство Гитлера немедленно отправило к берегам Испании две военные эскадры. 30 июля 1936 года в Тетуан, Испанское Марокко, прибыли 20 германских самолетов «Юнкерс» и 20 итальянских машин «Капрони», предназначенных для переброски в Испанию марокканских частей, выступавших против республиканского правительства. 31 июля английская газета «Daily Herald» сообщала об отправке из Гамбурга в Испанию 28 самолетов с грузом бомб, снарядов и других боеприпасов.

Так началась открытая военная интервенция Германии и Италии в Испании. Целью было захватить пути сообщения, связывающие Атлантический океан с бассейном Средиземного моря, и закрепить за собой испанский плацдарм на случай войны с Англией и Францией.

Поэтому 29 сентября 1936 года Политбюро ЦК ВКП(б) решило начать оказывать республиканцам и военную помощь (к тому времени в Испании уже находилось более 30 советских авиационных специалистов). В середине октября в Испанию прибывают первые партии истребителей И-15, бомбардировщиков СБ и танков Т-26 с советскими экипажами. 23 октября советский полпред в Великобритании И. М. Майский официально объявил одному из идеологов «невмешательства» английскому дипломату лорду Плимуту о фактическом отказе СССР от участия в политике невмешательства в гражданскую войну в Испании.

В воздушной войне в Испании сражались советские самолеты со стороны республиканцев и самолеты Германии и Италии со стороны Франко. Более 230 И-15 было построено в Испании, в боях участвовало несколько десятков устаревших самолетов – «потезов», «бреге», «Ньюпоров», «девуатинов», «капрони». Общую численность республиканских ВВС за все время можно оценить в 1150 самолетов: 627 направлено из СССР, около 230 построено в Испании, около 300 самолетов осталось от «старых» ВВС Испании и было поставлено Францией.

Численность ВВС националистов оценивается в 1800 машин: 650 поставлено Германией, около 1000 – Италией, около 150 осталось от «старых» ВВС Испании.

Сопоставимое число самолетов, участвовавших в боях, сходное число воздушных побед, отсутствие «третейских судей» из Англии и США привело к тому, что асы Германии и СССР имеют сходное число побед: В. Мельдерс – 14, В. Шеллман – 12, Х. Хардер – 11, И. Лакеев – возможно, 12, А. Еременко – 9, А. Серов – 8, П. Рычагов – 8.

Официально лучшим асом испанской войны стал майор Морато, которому было записано 40 личных побед. С точки зрения автора, это проявление «пиар-акции» победивших националистов.

Важно отметить, что в ВВС РККА в годы войны на сложнейших участках фронта героически сражались десятки опытных испанских летчиков-республиканцев. А такие летчики, как Антонио Ариас, Хуан Ларио, Паскуаль Хосе, вошли в число лучших советских асов. К сожалению,

нию, никто из испанских летчиков не был удостоен звания Героя Советского Союза, что можно связать с политической установкой, ведь Испания в годы Второй мировой войны оставалась нейтральной страной.

Ниже приведены таблицы асов-националистов Испании, Германии, Италии и Бельгии с персоналиями лучших асов, а за ними таблицы асов-республиканцев Испании, Франции, Югославии, США, Чехии и, отдельно, СССР, также проиллюстрированные биографическими справками лучших асов.

Испанские асы националистов во время испанской гражданской войны

Звание, имя, фамилия	Количество побед в Испании	Количество побед во Вторую мировую войну	Тип боевого самолета в Испании	Автор ссылки, примечание
Майор Гарсия Морато и Кастано (GARCIA MORATO Y CASTANO)	40		Фиат «СиЭр 32», Me-109	К. Шоурз. Погиб в авиакатастрофе 04.04.1939
Майор Хулио Сальвадор Диас Бензумея (SALVADOR DIAZ BENZUMEA)	23	2	Фиат «СиЭр 32»	М. Вендель
Капитан Мануэль Васкес Сагастизабал (SAGASTIZABAL)	21		Фиат «СиЭр 32»	К. Шоурз. Сбит и погиб 23.01.1938
Аристид Гарсия Лопес Ренгель	17			М. Вендель (Wendel)
Ангель Салас Ларразабал (SALAS LARRAZABAL)	17	7		В. Архипов
Мигуэль Гуэрреро Гарсия (GUERRERO GARCIA)	13		Фиат «СиЭр 32»	М. Вендель

Мигуэль Гарсия Падро (GARCIA PARDO)	12			М. Вендель. Погиб 28.03.1939
Капитан Байо Алессандри (BAYO ALESSANDRI)	11	3 (в СССР в 1941 году)		Х. Густавсон (H. Gustavsson)
Йохин Веласко Фернандес Неспрал (VELASCO FERNANDEZ NESPRA)	11			М. Вендель
Хавьер Алленде Исаси (ALLENDE ISASI)	7			М. Вендель
Капитан Эстебан Ибаррехе Арьяго (ARRIAGA)	7	1, в 1941 году, в составе JG51	Фиат «СиЭр 32», Me-109	В. Архипов
Лейтенант Хосе Ларио и Фернандес	6			М. Вендель
Эмилио Окон- нор Валдивьел- со (O'CONNOR VALDIVIELSO)	6			М. Вендель
Луи Алькокер Морено-Абелла (ALCOCER MORENO- ABELLA)	5		Фиат «СиЭр 32»	М. Вендель
Абундио Цестерос Гарсия (CESTEROS GARCIA)	5			М. Вендель
Антонио Ман- рике Гарри- до (MANRIQUE GARRIDO)	5			М. Вендель
Жорж Мунта- дас Кларамунт (MUNTADAS CLARAMUNT)	5			М. Вендель
Хавьер Мурсио Ру- био (MURCIA RUBIO)	5			М. Вендель
Капитан Рафаэль Симон Гарсия (SIMON GARCIA)	5			М. Вендель

Йохин Гарсия МОРАТО (Joaquín García Morato) – возможно, результативнейший ас гражданской войны в Испании – 40 официальных побед. Воевал на стороне националистов.



Родился 4 мая 1904 года.

Утром 18 февраля 1937 года с аэродрома Талавера поднялась итальянско-испанская эскадрилья истребителей для прикрытия нескольких бомбардировщиков Ю-52/3 м. Когда они набрали высоту, летчики «Юнкерсов» смогли увидеть камуфлированные «Фиаты» CR. 32. Три из них несли эмблему в виде белого круга, куда были вписаны три летящие птицы с надписью «Vista, suerre y al toro». Это была эмблема «Голубого патруля» – группы из трех лучших испанских летчиков-истребителей под командованием капитана Гарсия Морато. Истребители привычно заняли место повыше эскортируемых трехмоторников, и вся группа направилась в глубь республиканской территории. В тот момент положение авиации республиканцев было критическим. К моменту восстания в составе ВВС Испании числилось всего 214 самолетов.

Однако начавшиеся осенью 1936 года массовые поставки самолетов из СССР и сочувствующей Франции привели к тому, что к началу 1937 года небольшим ВВС мятежников противостояло около тысячи относительно современных самолетов. Дело дошло до того, что командующий итальянскими авиационными силами в Испании генерал Валле после катастрофических потерь категорически запретил своим летчикам пересекать линию фронта. В таких условиях франкистские бомбардировщики становились легкой добычей республиканских истребителей.

Однако вернемся в то февральское утро. Тяжело нагруженные «Юнкерсы» под эскортом медленно приближались к линии фронта, которая была затянута клубами дыма. Итальянский командир отдал приказ, и «Фиаты» стали разворачиваться домой. Он четко выполнял приказ и считал, что доведение бомберов до линии фронта является достаточно «боевым» заданием. Но Гарсия Морато и двое его ведомых (Сальвадор и Бермудес де Кастро) остались рядом и

продолжили миссию. Таким образом, впервые Морато просто проигнорировал приказ вышестоящего начальства.

Однако храбрые испанцы смело ринулись в бой. Республиканские летчики, рассчитывавшие на легкую победу, растерялись, и это дало несколько драгоценных минут. С первой же очереди Морато поразил ближайший истребитель, который дымя ушел к земле. Однако времени для подтверждения победы нет – три истребителя волчком крутятся вокруг тяжелых бомбардировщиков, которые уже встали на боевой курс и не могут маневрировать. Еще один «чато» оказался в прицеле Морато – еще очередь, и снова попадание. Однако недолго испанцы вели бой в одиночестве. Пятерка итальянцев, не успевшая уйти далеко, заметив завязавшуюся схватку, без всякого приказа ринулась на помощь испанским товарищам. Не прошло и мгновения, как все итальянцы оказались втянуты в маневренный бой. После того как пять республиканских самолетов были сбиты, пилоты «чатос» стали беспорядочно выходить из боя. Как писал в своих мемуарах американец Фрэнк Тинкер, который в составе эскадрильи «Лакалье» участвовал в свалке, в ходе боя были сбиты три американца из его эскадрильи (Лейдер, Аллисон и Дахль) и два летчика из другого подразделения.

Йоахин Гарсия Морато, который за этот бой был награжден высшим испанским военным орденом – Крестом Святого Фердинанда, был профессиональным солдатом. Андалусец в свои неполные двадцать лет записался в армию и был направлен в пехоту. В апреле 1925 года он записался на летные курсы в одном из частных аэроклубов. 6 августа того же года Морато получает гражданскую летную лицензию. Однако ему этого было мало, и он подтверждает свою квалификацию и получает диплом военного летчика, правда, на тот момент только бомбардировщика, пройдя курс обучения на «Авро 504».

Его направляют в бомбардировочную эскадрилью, вооруженную de Havilland DH. 9, которая базировалась в его родном городе – Мелилье.

Боевать он начал уже в двадцатые годы, когда эскадрилья была вовлечена в боевые действия в Марокко, где Испания вела непрерывную войну с местными племенами. Война была достаточно напряженной, и Морато был дважды сбит, однако каждый раз ему удавалось благополучно приземлиться.

Вскоре молодого летчика направляют в истребительную эскадрилью, вооруженную английскими «Бристолями». На этих самолетах он налетал примерно 100 часов. Следующее место службы: эскадрилья гидропланов в Мар Чике, а вскоре и разведывательная эскадрилья в Хетафе.

Тогда же впервые обнаружился талант Морато как пилотажника. И в 1929 году ему было предложено место инструктора по летному делу в летной школе в Алькала де Энарес. Гарсия с радостью согласился и занимался обучением молодых пилотов целых шесть лет. Здесь он неустанно повышал свою квалификацию – освоил полеты на многомоторных самолетах, в 1930 году получил специальность радиотелеграфиста, а через два года – и авиационного механика.

Важным этапом в становлении его как летчика стало участие в многочисленных авиационных кубках, причем большинство он выигрывает. Все свои победы он одерживает на пилотажном самолете Consolidated Fleet 2. В 1934 году он в составе отряда из лучших испанских летчиков участвует в подавлении восстания шахтеров в Астурии.

Когда в июле 1936 года в стране вспыхнуло восстание, Морато находился на отдыхе в Англии. Сразу же через Францию он добирается в Бургос, а оттуда в Кордобу. Тридцатидвухлетний летчик встал под знамена мятежников. Таким образом, он начинает свою карьеру летчика-истребителя. Стоит сказать, что на тот момент основным истребителем испанских ВВС был устаревший «Ньюпор-Делаж» Ni-D 52, который долгое время производился в Испании компанией Испано-Сьюза в Гвадалахаре по французской лицензии. В составе ВВС числилось также пять новеньких «Фьюри» и десятков старых «Мартинсайдов». Все «Мартинсайды», «Фьюри» и 28 «Ньюпоров» оказались в руках республиканцев. Националисты располагали

всего семью «Ньюпорами», которые и стали основой их истребительного парка. К тому же уровень подготовки большинства испанских летчиков оставлял желать много лучшего.

Морато получил один из этих «Ньюпоров» и сразу же включился в боевую деятельность. Уже 3 августа, во время выполнения разведывательного полета возле Кордобы, он наткнулся на пару легких бомбардировщиков «Брэге XIX», которые сопровождал одиночный республиканский «Ньюпор». После внезапной атаки летчики бомбардировщиков поспешно сбросили свой смертоносный груз и развернулись домой. Летчик «Ньюпора» даже не пытался вступить в бой. Хотя ни одного самолета сбито не было, однако Морато одержал важную «победу» в психологической войне. Дело в том, что население Кордобы сильно страдало от налетов республиканских «Брэге», однако после этого случая республиканцы старались лишней раз не рисковать ценной авиатехникой и свели бомбежки к минимуму. А через девять дней, 12 августа, Гарсия одержал свою первую победу в воздухе, когда сбил один из трех «уайлдибистов», которые бомбили Антекуэру.

Гарсия Морато участвовал в прикрытии «Юнкерсов» и сам частенько садился за штурвал таких самолетов. Его старенькому «Ньюпору» противостояли гораздо более современные истребители французского производства, в большом количестве появившиеся у республиканцев.

Правда, такое положение в воздухе продолжалось совсем недолго, и вскоре испанцу в числе нескольких лучших летчиков-националистов удалось сделать несколько вылетов на Хе-51. Несмотря на то что испанские летчики не одержали на этих истребителях много побед и вообще недолюбливали его, Морато показал себя и в кабине «Хейнкеля». Так, 18 августа он в одиночку сбивает «Потэз-54» и «Ньюпор-52». Еще один «Ньюпор» стал его жертвой 2 сентября. С прибытием новеньких итальянских «Фиатов» CR. 32, Морато получает новый истребитель. С этого момента название «Фиат» и имя Морато стали неразрывно связаны.

Морато нашел, что «Фиат» является идеальным истребителем для испанского неба. Его мощный двигатель и вооружение из крупнокалиберных пулеметов делали его опасным противником для всех типов республиканских самолетов. Гарсия стал одним из первых испанцев, освоивших этот новый тип самолета. За ним был закреплен самолет с тактическим номером 3—51. На этом биплане он и прошел всю войну. Испанец довольно быстро освоил эту машину, и уже 11 сентября он одержал свою пятую победу, став асом в истребительной авиации националистов. Еще три победы были занесены на его счет до конца месяца. Когда войска Франко начали наступление на Мадрид, Морато обеспечивал воздушное прикрытие Южной армии. Здесь же впервые ему пришлось столкнуться с новейшими советскими истребителями И-15 и И-16. Хотя «чато» и «моски» значительно превосходили и «Фиаты», и «Хейнкели» по всем показателям, франкисты научились сражаться, а иногда и побеждать. В частности, летчики «Фиатов» использовали маневренность своих самолетов и достаточно мощное вооружение. Научился сбивать их и Морато: только в ноябре его жертвами стали три И-15 и «Потэз-54».

В декабре успехи испанских асов позволяют командованию подумать об организации независимого истребительного подразделения из одних испанцев. Стоит напомнить, что трое лучших испанских летчиков-истребителей летали в составе итальянского подразделения. Сказано – сделано: из трех летчиков организовали знаменитый «Голубой патруль», зоной ответственности которого стал юг страны. Основной задачей в тот момент было прикрытие «Брэге».

Кордоба явилась целью для непрерывных атак СБ, или, как их называли в Испании, «катюшек». Причем у националистов в тот момент не было истребителей, способных на равных сражаться с этими бомбардировщиками. Гарсия Морато загорелся мыслью обезопасить город от налетов. После нескольких дней изучения он обнаружил, что «катюшки» приходят каждый день в одно и то же время и, самое главное, на той же самой высоте. Поэтому однажды утром 3 января 1937 года он поднялся на своем «3—51» и занял высоту в 5000 метров в ожидании «утреннего» налета. Бомберы не заставили себя долго ждать: как только Морато заметил внизу

два самолета, он спикировал со стороны солнца и дал длинную очередь. Черный дым окутал самолет, который по спирали ушел к земле. Столь же уверенно испанец доложил о победе над второй «катушкой», которую удалось сбить аж с 350 метров. Для «Фиата», вооруженного всего лишь двумя, пусть даже крупнокалиберными, пулеметами (12,7 мм), это была удивительная победа.

В сентябре 1937 года Морато, к тому моменту одержавшего 27 побед, направляют на стажировку в Италию. Оттуда он возвращается только в декабре. И сразу же включается в бои.

После операций на Хараме Гарсия получил повышение: он стал майором и командиром «Blue Group» («Голубая группа») – эскадрильи из 13 испанских истребителей.

Основной задачей группы было прикрытие бомбардировщиков.

В одном из вылетов бомбардировщики атаковали несколько И-16. Однако, после того как Морато с товарищами, в составе шестерки, пытался контратаковать их, республиканские летчики предпочли скрыться в облаках. Преследуя их, четверка «Фиатов», вынырнув из облачности, внезапно оказалась прямо в середине группы из пятнадцати «чатос».

Завязался отчаянный бой. Морато удалось зайти в хвост одному из И-15. Он, в предвкушении победы, нажал на спуск, но очередей не последовало: пулеметы отказали. Испанцу ничего не оставалось, как пикированием выйти из боя.

Вскоре командование перевело его на должность начальника штаба ВВС. При этом Гарсия вытребовал себе разрешение на боевые вылеты на любом типе самолетов, состоявших на вооружении националистов. Так, ему удалось опробовать Хе-70, Хе-111. 27 июня 1938 года он облетал новенький Хе-112. Следом были освоены Ме-109, Ме-110 и До-17.

Несмотря на высокую должность, Морато активно участвовал в боях. Так, 24 декабря 1938 года он вновь одержал победу. Его подразделение в 20 км от Балагуэры атаковало эскадрилью Р-5. В итоге было заявлено о девяти победах, причем три пошли на счет Морато.

Последнюю победу одержал 19 января 1939 года, когда им был сбит очередной И-15.

В марте 1939 года гражданская война в Испании закончилась победой генерала Франко. К этому моменту на счету Морато числилось 40 воздушных побед и 1012 часов, проведенных в воздухе. За войну он сделал 511 вылетов, участвовал в 56 воздушных боях.

4 апреля 1939 года, через три дня после официального окончания войны, на аэродроме Гриньон документалисты начали съемку фильма о войне. Главным действующим лицом был майор Гарсия Морато, который целый день выполнял различные фигуры пилотажа перед камерой. День клонился к вечеру, когда ас вылетел в свой последний полет. Во время выполнения нескольких обычных фигур двигатель его счастливого «3—51» отказал.

Времени и высоты для прыжка просто не хватило.

Уже после войны его посмертно наградили многими другими военными наградами и даже присвоили титул графа Харамского.

Немецкие асы (асы легиона «Кондор») гражданской войны в Испании

Все немецкие летчики, кроме оговоренных отдельно, воевали на Me-109 (9, 54)

Старшее звание, имя, фамилия	Количе- ство по- бед в Ис- пании	Количе- ство побед во Вторую мировую	Части, где служил	Типы истреби- телей, на кото- рых воевал (кроме Me-109)
Полковник Вер- нер Мельдерс MOELDERS	14	101	J 88, I, III JG 53, JG 51	Погиб в а. к. 22.11.1941
Подполковник Вольфганг Шелл- ман SCHELLMANN	12	14	J 88, I/JG 77, IIJG 2, JG 27	Сбит в в. б. 24.06.1941, погиб
Капитан Харро Хардер HARDER	11	11	J 88, JG 2, III JG 53	Погиб в в. б. 12.08.1940

Лейтенант Питер Боддем BODDEM	10		J88	Погиб в а. к. 20.03.1939
Лейтенант Отто Бертрам BERTRAM	9	13		Пленен в Испании, позднее обменян
Капитан Вильгельм Энсслен ENSSLEN	9			Погиб в в. б. 02.11.1940
Полковник Герберт Ихлефельд IHLEFELD	9	123	J/88; I (J)/ LG2, I. / JG77, JG52, JGr. 25, JG11, JG1	В 1945 года воевал на Хе-162
Майор Рейнхард Зейлер SEILER	9	100	2. J/88; 1, III & I. /JG54, JG104	Воевал также на ФВ-190. Сбит и ранен 06.07.1943
Гауптман Хервиг Кнюппель KNUEPPEL	8	3	Guadarrama JS, 4 & 2. J/88; II. / JG26	Воевал также на Хе-51. Погиб в в. б. 19.05.1940
Капитан Ханс-Карл Майер MEYER	8	31	JG2, 3 & 8./ JG26, 4 & IV. /JG27	Погиб в в. б. 17.10.1940
Полковник Вальтер Оесау OESAU	8	118	4 & 3. J/88; 1./JG20,7 & III. / JG51,III. / JG3,JG2,JG1	Погиб в в. б. 11.05.1944
Майор Вильгельм Бальтазар BALTHASAR	7	42	A/88, 1 & 2. J/88; 1./JG1, 7/JG27,III/ JG3, Stab/ JG2	Погиб в в. б. 03.07.1941
Ст. лейтенант Крафт Эберхардт EBERHARDT	7		Guadarrama JS, J/88	Погиб при таране 13.11.1936. Летал на Хе-51
Капитан Вальтер Грабман GRABMANN	7	5	J/88; I. (Z) and V. (Z)/ LG1, ZG76, JG234	

Капитан Хорст Тигцен TIETZEN	7	20	3. J/88; 5./ JG51	Погиб в в. б. 18.08.1941
Капитан Рольф Пингель PINGEL	6	20	2. J/88; 2 & III. /JG53, I. /JG26	Пленен 10.07.1941
Обер-фельдфе- бель Курт Рохель	6		2. J/88	
Капитан Герберт Шоб SCHOB	6	21	2. J/88; 1 (Z)/LG1, 3./ZG26, 1./ ZG76	Во время Вто- рой мировой войны воевал на Me-110
Обер-фельдфе- бель Георг Браунширн BRAUNSCHIRN	5	8	2. J/88; 1 & 8./JG54	Погиб в в. б. 16.08.1941
Полковник Гот- хард Хандрик HANDRICK	5	5	J. 88; JG26, JG77	
Капитан Вольф- Генрих фон Хоувальд VON HOUWALD	5		Guadarrama JS, 4. J/88;	Воевал также на He-51. Погиб в в. б. 24.07.1940
Полковник Гюнтер Лютцов Lutzov	5	103	2. J88; I. / JG3, JG3, JG51, JV44	Воевал так- же на ФВ-190 и Me-262 Погиб в в. б. 24.04.1945
Полковник Вольфганг Липперт LIPPERT	5	24	3. J/88; 3./ JG53, II. / JG27	Сбит в в. б., пленен и умер 03.12.1941
Капитан Иоахим Шлихтинг SCHLICHTING	5	3	2. J/88; I. / JG1, III. / JG27, JG26	Сбит и пленен 06.09.1940
Обер-фельдфе- бель Вилли Сцуггар SZUGGAR	5	4	1. J/88; 10. (N)/JG26, 3./JG54	
Полков- ник Ханнес Траутлофт TRAUTLOFT	5	53	J/88; I. / JG77, I. / JG20, II & III. /JG51, JG54	4 победы на He-51

Вернер МЕЛЬДЕРС (Moelders) – летчик-истребитель, а с августа 1941-го – командующий (инспектор) истребительной авиацией Люфтваффе, 115 побед всего: в Испании и во Второй мировой войне. Лучший немецкий ас в Испании (14 побед), оберст.



Родился 18 марта 1913 года в Гельсенкирхене, Вестфалия. Отец Вернера погиб в годы Первой мировой войны. Мать с детьми переехала в район Бранденбурга. В детстве он активно занимался плаванием и парусным спортом. 1 апреля 1931 года 17-летний Мельдерс был принят в Рейхсвер и направлен на службу в 15-й пехотный полк. В 1932 году окончил Дрезденское военное училище, затем саперную школу в Мюнхене. 1 марта 1934 года только что получивший звание лейтенанта Мельдерс был принят в Немецкую школу воздушных сообщений в Котбусе, а 1 января 1935 года продолжил обучение в военной авиашколе «Шлейсхайм», где его инструктором был Адольф Галланд. 1 апреля 1936 года Мельдерсу было присвоено звание обер-лейтенанта, и он был назначен командиром учебной эскадрильи. В течение трех лет был пилотом-инструктором в Висбадене.

В 1938 году был направлен в Испанию в составе легиона «Кондор» за два месяца до его расформирования. С 24 мая по 5 декабря 1938 года обер-лейтенант Мельдерс был командиром

эскадрильи, совершил около 100 боевых вылетов на Ме-109 Б и Ме-109 Д-1, сбил 14 самолетов противника (2 И-15, 1 СБ, 11 И-16), чем завоевал славу лучшего летчика-истребителя Германии нового поколения. В Испании Мельдерс разработал тактику действия пары истребителей, или двух пар вместо звена из трех машин. Его тактика была принята в Люфтваффе, а в ходе Второй мировой войны через потери и кровь закрепилась и в других странах.

За победы в Испании В. Мельдерс был награжден Немецким Испанским крестом в золоте, с Мечами и Бриллиантами (одна из 9 наград этого уровня), двумя испанскими орденами.

В 1939 году назначен командиром 53-й авиагруппы истребительной авиации. С июня 1940 года по июль 1941 в составе 51-й авиагруппы участвовал в боях во Франции и битве за Англию. 5 июня 1940-го его Ме-109 был сбит французским истребителем над линией фронта в районе Шантийи; Мельдерс чудом спасся, выпрыгнув с парашютом из горящего самолета. 20 июля 1940 года майор Мельдерс, накануне получивший это звание, был назначен командиром 51-й истребительной эскадры. К началу войны с Советским Союзом подполковнику Мельдерсу были записаны сбитыми 53 английских (из них 24 «Спитфайра») и 15 французских самолетов. 30 июня 1941 года он, уже воюя с СССР, по официальной статистике, превысил казавшийся вечным результат Манфреда фон Рихтгофена, записав на свой счет за день сразу 5 побед – три СБ и два Ил-2, официально став лучшим истребителем в истории. 15 июля 1941 года он записал на свой счет 100-ю победу. Очень одаренный летчик, Мельдерс дал краткие, но исключительно точные характеристики боевым самолетам, с которыми он не раз вступал в смертельный поединок. Немцы с удовольствием читали в газетах обзоры боевой работы Мельдерса, восхищаясь его невиданной «производительностью».

20 июля 1941 года Мелдерсу было присвоено звание оберста – полковника. Он стал самым молодым полковником Люфтваффе. 27 июля Мельдерса в «Вольфшанце» вызвал Гитлер и первому в Третьем рейхе вручил Бриллианты к Рыцарскому кресту.

По официальной статистике Третьего рейха, оберст Люфтваффе В. Мельдерс сбил 115 самолетов противника, 33 из них были сбиты в боях на Восточном фронте.

7 августа он был назначен инспектором (командующим) истребительной авиации Люфтваффе. Уже будучи в этой высокой должности, несмотря на строжайший запрет свыше, он в ходе фронтовой инспекции негласно совершал боевые вылеты и даже одержал три победы, не включенные в официальный счет. В этом плане летчики всех стран одинаковы. Оберст Мельдерс был инспектором летного состава при штабе Главного командования Люфтваффе, затем генеральным инспектором истребительной авиации. В октябре-ноябре 1941 года он командовал боевыми действиями немецкой истребительной авиации в Крыму.

Когда покончил с собой 17 ноября 1941 года известный летчик Первой мировой войны генерал-оберст Эрнст Удет, Мельдерс вылетел в Берлин на его похороны. 22 ноября 1941 года, в плохих метеоусловиях, бомбардировщик Хе-111, на котором летел оберст Мельдерс, при заходе на посадку на малой скорости зацепился за провода в районе Бреслау, потерял устойчивость, упал на землю и разбился. Командир бомбардировщика и Мельдерс, сидевшие на передних сиденьях, погибли. На момент своей гибели В. Мельдерс имел лучший результат среди летчиков Германии.

Мельдерс был награжден Рыцарским крестом с Дубовыми Листьями, Мечами и Бриллиантами, Немецким Испанским крестом в золоте с Мечами и Бриллиантами; двумя испанскими орденами.

Вольфганг ШЕЛЛМАНН (Wolfgang Schellmann) – второй ас Люфтваффе в испанских боях – 12 побед, оберст-лейтенант (подполковник) Люфтваффе.



Родился 2 марта 1911 года в городе Кассель, Германия. Получил квалификацию летчика-истребителя в 1933 году.

В 1937 году в звании обер-лейтенанта был направлен в Испанию, где назначен командиром 1-й эскадрильи 88-й группы. Шеллманну были записаны 12 побед в ходе войны в Испании, он стал вторым по числу побед асом легиона «Кондор». На счету Шеллманна два И-15, 8 И-16 и два СБ, сбитых в Испании.

В сентябре 1938 года вернулся из Испании в Германию. Принимал участие в чествовании немецких участников войны в Испании.

С началом Второй мировой войны сражался в Польше, Франции, на Балканах и в Греции. Все свои боевые вылеты совершил на Ме-109. 3 сентября 1940 года назначен командиром 2-й эскадры.

В Западной и Центральной Европе он одержал еще 13 побед. Второй ас Испании майор В. Шеллманн был в числе 20 лучших немецких асов начального периода Второй мировой войны (Галланд, Вик, Мельдерс, Осау, Майер, Йоппиен, Мюнхенберг, Шепфель, Редель, Бэр, Гейсхардт).

22 июня 1941 года в 3.05 командир 27-й эскадры оберст-лейтенант В. Шеллманн взлетел во главе группы истребителей с аэродрома Сувалки для нанесения удара по разведанным советским аэродромам. В воздухе его группа натолкнулась на активное противодействие советских истребителей. Завязался напряженный воздушный бой. Уже в первую минуту боя, по докладу немецких летчиков, Шеллманн сбил И-16. И был вынужден вступить в бой с отчаянно маневрировавшей «Чайкой» – И-153. После нескольких взаимных атак «Чайке» удалось таранить Ме-109 Е2 Шеллманна. Пилотировавший «Чайку» лейтенант П. А. Кузьмин погиб, а Шеллманн выбросился с парашютом и пропал без вести.

Когда германские войска заняли Гродно, на поиски Шеллманна были отряжены значительные силы. Были найдены обломки его самолета, вроде даже был задержан крестьянин с его редкими орденами – Рыцарским и Немецким Испанским крестом с Бриллиантами. Названные награды могли принадлежать только Шеллманну. Но комментарии по этому вопросу в немецких документах отсутствуют. Можно предположить, что спускавшийся на парашюте немецкий

ас был убит местными жителями. Но такая трактовка не устраивала немецкое военное руководство – была запущена версия, что Шеллманн был радушно принят крестьянами, но появились «солдаты, одетые в форму НКВД», которые забрали и расстреляли летчика. Эта версия не выдерживает критики.

На официальном личном счету этого аса 26 побед, одержанных в 150 боевых вылетах: 12 в Испании, 13 в ходе Второй мировой войны на Западном фронте и одна на Восточном. Вольфганг Шеллманн стал первой жертвой среди известных немецких асов в развязанной Гитлером войне против Советского Союза.

Оберст-лейтенант (подполковник) Люфтваффе Вольфганг Шеллманн был награжден Рыцарским крестом Железного креста и Немецким Испанским крестом в золоте с Мечами и Бриллиантами.

АСЫ ИТАЛИИ И БЕЛЬГИИ, СРАЖАВШИЕСЯ НА СТОРОНЕ НАЦИОНАЛИСТОВ

Звание, имя, фамилия	Победы лично и в группе или их сумма	Победы во Вторую мировую	Тип боевой машины	Автор ссылки, примечание
Майор Корrado Риччи Corrado RICCI	10+5	2	Фиат «СиЭр 32»	Г. Массимелло (G. Massimello)
Майор Андреа Зотти Andrea ZOTTI	9+2		Фиат «СиЭр 32»	Г. Массимелло (G. Massimello)
Капитан Марио Винзинтини Mario VISINTINI	7+7	17+2	Фиат «СиЭр 32»	Г. Массимелло (G. Massimello). Погиб в в. б. 11.02.1941
Подполковник Эрнесто «Гамба ди Ферро» Ботто Ernesto «Gamba di Ferro» BOTTO	5+16	3+4	Фиат «СиЭр 32», Ромео Ро. 41	Х. Густавсон H. Gustavsson
Лейтенант Гванлино Баширотто BASCHIROTTO	5+6			Г. Массимелло (G. Massimello)
Майор Марио Бонзано BONZANO	15	2	Фиат «СиЭр 32»	А. Россели A. Rosselli
Капитан Адриано Мангелли MANTELLI	15	12	Фиат «СиЭр 32», «Г. 50»	Г. Массимелло

Ст. лейтенант Брунетто Ди Монтегьякко DI MONTEGNACCO	14		Фиат «СиЭр 32»	Г. Массимелло. Погиб в в. б. 13.04.1938
Сержант Гвидо Презель Guido PRESEL	13		Фиат «СиЭр 32»	Г. Массимелло. Погиб в в. б. 05.06.1937
Полковник Гвидо Нобили Guido NOBILI	10		Фиат «СиЭр 32»	Г. Массимелло. Погиб в в. б. 10.07.1943
Майор Джузеппе Цени Guiseppe CENNI	7		Фиат «СиЭр 32», Ро. 41	Г. Массимелло
Капитан Энрико Дег- ли Инцерти Enrico DEGLI INCERTI	6			Г. Массимелло
Полковник Армандо Фрасуа Armando FRANÇOIS	6		Фиат «СиЭр 32»	А. Россели
Капитан Джузеппе Байлон Giuseppe BAYLON	5			В. Архипов, А. Россели
Капитан Джильберто Кацелли Gilberto CASELLI	5		Фиат «СиЭр 32»	Г. Массимелло. Погиб в в. б. 26.08.1937
Подполковник Луид- жи Монти Luigi MONTI	5	3		Г. Массимелло
Подполковник Альдо Ремондино Aldo REMONDINO	5			В. Архипов, А. Россели
Капитан Альфьери Мецети Alfiero MEZZETTI	5			Г. Массимелло
Лейтенант Арриго Тессарри Arrigo TESSARI	5			В. Архипов
Капитан Николо Зот- ти Nicola ZOTTI	5			В. Архипов

Родольф Гислейн Чарльз де Хенрикор де Грюн Rodolphe Ghislain Charles DE HENRICOURT DE GRUNE (Бельгия)	10	2	Фиат «СиЭр 32»	К. Шоурз и К. Вильямс C. Shores & C. Williams
---	----	---	----------------------	--

ИСПАНСКИЕ, ФРАНЦУЗСКИЕ, АМЕРИКАНСКИЕ, ЮГОСЛАВСКИЙ И ЧЕШСКИЙ АСЫ, СРАЖАВШИЕСЯ НА СТОРОНЕ РЕСПУБЛИКАНЦЕВ В ХОДЕ ИСПАНСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

Звание, имя, фамилия	Количество побед в ходе войны в Испании	Типы используемых истребителей	Участие в Великой Отечественной войне	Примечание (автор ссылки)
Капитан Мануэль Сарауза Клавер Manuel ZARAUZA CLAVER	23	И-15, И-16	Воевал в составе 961-го и 481-го полков, 7 личных побед	Погиб в в. б. 12.10.1942
Капитан Антонио Арриас Antonio Arrias	22+4	И-16	Воевал в составе 283, 964, 439-го иап, 2 личные победы	В 1989 году жил в Белоруссии
Майор Андрес Гарсия ла Калле Andres Garsia la Calle	21	И-15		
Майор Мануэль Агирре Лопес Manuel Agirre Lopes	16	И-15, И-16		
Майор Леопольдо Марквиллас Рубио Leopoldo Rubio	19	И-15		

Капитан Антонио Кана Antonio Cana	12	И-16		Перелетел на сторону Франко в 1939
Хосе Мария Браво Фернандес Jose Maria BRAVO FERNANDEZ	Не менее 10			
Капитан Хуан Комас Боррас Juan COMAS BORRAS	10			М. Вендель (M. Wendel)
Эмилио Рамирес Браво Emilio RAMIREZ BRAVO	10	И-15		
Капитан Мануэль Замбудьо Мартинес Manuel Zambudio Martinez	10	И-15		
Сабино Кортизо Бертоло Sabina Cortizo Bertolo	8	И-16		Погиб в в. б. 21.01.1939
Хосе Фалькро Сан-Мартин Jose San-Martin	8	И-15		
Лейтенант Мигуэль Санц Бокос Miguel Vocos	8	И-16		
Фелипе Дель Рио Креспо Phelipe Crespo	7	И-15		Погиб в в. б. 20.04.1937
Андреас Ферро Мену Andreas Menu	7	Более 10		(В. Архипов)
Лейтенант Хуан Ларио Санчес Juan Sanches	7		Участник ВОВ	Т. Полак (T. Polak)

Франсиско Мероньо Пелисьер	7	Более 10		(В. Архипов)
Капитан Эдуардо Клаудин	Не менее 7	И-16		Погиб в в. б. 06.07.1938
Лейтенант Марсьяно Диас	6			
Рафаэль Магрина Видадь	6			Погиб в в. б. 16.07.1937
Сержант Франсиско Тарасона Fransisco Tarasona	Не менее 5			
Лейтенант Армандо Ортега Велильо Armando Velilio	5+2	И-16		
Хулио Перейро Перес Julio Peres	Не менее 5	И-16		
Андрес Родригес Панадеро Andres Panadero	5			Погиб в в. б. 05.08.1937
Божидар Боско Петрович (Югославия) Bosco Petrovitch	8	Брере-19, И-15		Погиб в в. б. 12.07.1937
Ян Ферак (Чехословакия) Ian Ferak	7			
Франк Глазго Тинкер (США) Frank Tinker	8	И-15, И-16		
Майор Альберт Джон Баумлер (США) Albert Baumler	5	И-15	5	(В. Архипов)
Жан Дари (Франция) Ian Dari	5	Д. 372, И-15		(Р. Laureau)
Рэйно (Франция) Raino	5	И-15		(В. Архипов)

Советские асы испанской гражданской войны

(по материалам 43–52)

Фамилия, имя, отчество летчика	Тип самолета	Число побед (личных + групповых*)	Примечания, награды за Испанию*
Еременко Иван Трофимович	И-15	Сбил 9–12	ГСС (28.10.37), 2 КЗ
Лакеев Иван Алексеевич	И-16	Возможно, 12+20	ГСС (03.11.37), 2 КЗ
Серов Анатолий Константинович	И-15	8	ГСС (2.03.1938)
Рычагов Павел Васильевич	И-15	8	ГСС (31.12.1936)
Скляр Виктор Дмитриевич	И-16	7	Погиб в бою 30.12.37 30. КЗ
Акуленко Прокопий Семенович	И-16	6+7	2 КЗ
Коробков Павел Терентьевич	И-16	6+6	ГСС (22.02.1939)
Грицевец Сергей Иванович	И-16	6	ГСС (22.02.1939)
Копец Иван Иванович	И-15	6	ГСС (21.06.1937), КЗ
Зайцев Александр Андреевич	И-15, И-16	5–8	2 КЗ
Агафонов Павел Елисеевич	И-15	5+3	2 КЗ
Черных Сергей Александрович	И-16	5+2	ГСС (31.12.1936)
Федосеев Михаил Андреевич	И-16	5	ол
Глушков Никифор Эммануилович	И-16	Лично и в паре сбил 10	ол
Ожередов Павел Иванович	И-16	Возможно, 5–6	ол и КЗ
Кириллов Александр Иванович	И-16	Возможно, 5	2 КЗ
Осипенко Александр Степанович	И-15	От 3 до 10 побед	ГСС (22.03.1939), КЗ
Иванов Николай Семенович	И-16	Возможно, 7 (официально 4)	ол и КЗ
Минаев Алексей Васильевич	И-16	Возможно, 5	2 КЗ

* ГСС – Герой Советского Союза, оЛ – орден Ленина, КЗ – орден Красного Знамени (?)

Иван Трофимович ЕРЕМЕНКО – командир 1-й истребительной авиационной эскадрильи в войсках республиканской Испании, капитан. С 9 (или 12) личными победами в Испании, возможно, является результативнейшим советским летчиком, генерал-майор авиации.



Родился 7 июля 1910 года в городе Екатеринодаре (ныне Краснодар) в семье рабочего. В молодости, да и позднее Иван был прекрасным спортсменом – гимнастом, боксером, футболистом, легкоатлетом. «Кабы не самолеты – быть мне чемпионом», – не раз шутливо говорил он. В РККА Еременко служил с 1927 года. В 1928 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую авиационную школу, а в 1929 году – Севастопольскую военную школу летчиков.

Как летчик Еременко был предельно дисциплинирован, трудолюбив, отважен и точен. Его пилотаж отличали исключительная легкость и органическая слаженность фигур. Имеющий прекрасные физические данные и отменную работоспособность, он часами готов был не вылезать из самолета, настойчиво оттачивая в воздухе приемы управления.

В апреле 1937 года был назначен командиром 119-й отдельной истребительной авиационной эскадрильи.

С мая 1937 года по февраль 1938 года И. Т. Еременко участвовал в национально-революционной войне испанского народа 1936–1939 годов.

В мае 1937 года в Испанию прибыла группа капитана Еременко (псевдоним – Антонио Арагон), которая поначалу несла боевое дежурство над Картахеной, Эльче и Аликанте, прикрывая республиканские боевые корабли и транспорты в Средиземном море.

Летали на И-16. Вскоре из-за малого количества И-16 (часть самолетов была отправлена на север, а вновь прибывшая партия «ишачков» оказалась дефектной) эту группу пересадили на истребитель-биплан И-15.

Во главе с Иваном Еременко советские летчики составили костяк эскадрильи «1а». Эскадрилей «2а» продолжал руководить испанец Роберто Алонсо Санта-Мария, эскадрилью «3а» возглавил А. Осадчий (Козаков). Все эскадрильи И-15 с мая 1937 года свели в так называемую Группу-26.

В июле 1937 года, с началом Брунетской операции, националисты перебросили под Мадрид группу трехмоторных бомбардировщиков Ю-52 из состава легиона «Кондор». «Юнкерсы» предполагалось использовать в ночных налетах.

Республиканцы, в качестве ответной меры, сформировали группу ночных истребителей из состава первой эскадрильи «Чато» под командованием Николая Кузнецова (сначала предполагался Еременко). В него вошли пилоты, имеющие опыт ночных полетов: И. Еременко, А. Серов (спустя короткое время он возглавил группу «ночников»), Л. Рыбкин, М. Якушин и В. Сорокин. Командир авиационной эскадрильи капитан И. Т. Еременко в числе первых освоил ночные полеты, успешно боролся с бомбардировщиками фашистов над провинцией Сарагоса. Исключительно крепкий и выносливый от природы, он отличался неутомимостью в боевой работе: совершил рекордное, среди известных данных советских летчиков, число боевых вылетов в Испании – 348, с боевым налетом 260 часов на истребителях И-16 и И-15. Лично сбил 9 самолетов противника (по другим данным – лично сбил 12 вражеских самолетов и 4 – в группе), один неприятельский бомбардировщик капитан Еременко сбил ночью.

Последний раз Иван Трофимович поднялся в испанское небо 17 января 1938 года. Вылет он выполнял в составе ставшей родной эскадрильи «чатос». Как ни печально, но это боевое задание не обошлось без потерь. Во время боя с группой «Мессершмиттов» и «Фиатов» были сбиты Степанов и Добиаш. Пока были патроны, эскадрилья с воздуха прикрывала выбросившихся с парашютами летчиков.

На родину Еременко отправился в конце января.

За мужество и героизм, проявленные при выполнении интернационального долга, Иван Трофимович Еременко 28 октября 1937 года был удостоен звания Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина. После учреждения знака особого отличия ему была вручена медаль «Золотая Звезда» № 60. Кроме того, в 1937 и 1938 годах был награжден двумя орденами Красного Знамени.

По возвращении в СССР карьера Еременко резко пошла вверх: он получил звание комбрига и был назначен командиром 95-й авиабригады, базировавшейся в Баку, а в июне уже стал командующим ВВС Московского военного округа. Еременко не оставлял постоянной работы по совершенствованию и себя, и своих подчиненных как летчиков-истребителей. Нередко на его голову обрушивались громы и молнии – ведь он поступал вопреки знаменитому рычаговскому «Не будем фигурять!». Вот один из разносов – выписка из приказа № 70 от 4 июня 1939 года «О мерах по предотвращению аварийности в частях Военно-воздушных сил РККА»:

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.