



ГРАНТЫ
ГУБЕРНАТОРА
КУБАНИ

ЕЙСКОЕ ЛЁТНОЕ — героическая история



Книга посвящена
Ейскому высшему военному
авиационному ордену
Ленина училищу (военный
институт) лётчиков
и издана на средства
Гранта Губернатора
Кубани по проекту Ейской
районной организации
Краснодарской краевой
общественной организации
ветеранов (пенсионеров,
инвалидов) войны, труда,
Вооружённых Сил и
правоохранительных
органов –
«Ейск – город крылатых
героев. Традиции и
современность».



О книге

Команда проекта считает, что воспитание среди учащейся молодёжи достойных защитников России, предусматривает активное использование примеров, взятых из жизни малой Родины. Для поколений ейчан выпускники Ейского высшего военного училища лётчиков всегда были достойным образцом для подражания, многие стремились поступить в него – стать боевыми лётчиками. К сожалению, среди школьников города и района эта тема с прекращением деятельности военного училища стала менее известной. Несмотря на то, что о Ейском авиаучилище, о подвигах его воспитанников написано немало. Особо следует выделить книги:

«Школа штурмующих небо», «За взлётом взлёт».

Назрела необходимость рассказать о героических делах питомцев училища в электронном формате.

Первый серийный советский истребитель-бомбардировщик Су-17 установлен в качестве памятника на площади Авиаторов в Ейске. Это первый самолёт с крылом изменяемой стреловидности – крыло может менять положение в полёте. На нём начинали свой путь многие поколения авиаторов.

События новейшей истории России также требуют рассказать о новых достижениях и новых героях – выпускниках училища.

Составители книги стремились использовать весь комплекс имеющихся источников. Упор сделан на визуализации рассматриваемых событий, выделении самого главного. Особое значение придавалось дизайну.

Большую помощь в сборе материала при работе над книгой оказал заведующий музеем ЕВВАУЛ и Центра Морской авиации В.В. Тишкин и председатель ветеранской организации училища и Центра Морской авиации Б.Н. Рыбалко. Им, а также коллективу редакции газеты «Приазовские степи», издавшей книгу, искренняя признательность коллектива проекта.

Содержание

4 О книге

8 Глава 1. Боевые подвиги
воспитанников училища

10 Из истории
морской авиации России

14 Над просторами Приазовья

20 Героические традиции
продолжают жить

24 Первый Герой
Советского Союза

30 В небе войны

32 Из плеяды храбрейших

38 Почему Берлин
гасил огни

44 Глава 2. Герои среди нас

46 Вновь, как в годы
Великой Отечественной
войны

48 От курсантов
до военачальников

51 Космонавты СССР и России

56 Кто учит летать самолеты



ГЛАВА 1

Боевые подвиги воспитанников училища



Анатолий ЛЯПИДЕВСКИЙ:

«Я мечтал стать моряком, хотя детства и юности прожил в степной кубанской станице Староцериновской. В 1920 году в нашей станице обосновался особый отряд моряков. Мельняшки, бушлаты, бескозырки с золотыми буквами — надо ли говорить, как действовали они на впечатлительные мальчишеские души. Позже, работая на маслобойном заводе, я обратился в комсомольскую организацию с просьбой дать направление на флот. А мне предложили идти в... авиацию».





Из истории
морской авиации России

В июле 1915 года на Гутуевском острове Петрограда открылась первая в России офицерская школа морской авиации, а весной следующего года – её филиал в Баку. Комплектование школы слушателями осуществлялось в основном офицерами армии и флота. Но в дальнейшем обстановка на фронтах первой мировой войны показала большую нехватку лётных кадров, поэтому вскоре формируется в Гапсале (территория в современной Эстонии) матросская школа морской авиации, которая комплектовалась из лиц, окончивших технические учебные заведения, и «охотников» из нижних чинов, то есть матросов и унтер-офицеров, пожелавших изучать лётное дело. Срок обучения устанавливался шесть-девять месяцев с присвоением после сдачи экзаменов звания «мичман».

После Октябрьской революции, новое руководство страны уделяет большое внимание развитию авиации. Было решено Петроградскую школу морской авиации, которая с 1917 года базировалась в Ораниенбауме, пополнить необходимым количеством самолётов и двигателей, а главное – построить учебную программу на новой основе. Ставилась задача готовить таких лётчиков, которые были бы преданы советской власти. В связи с частой нелётной погодой в районе Петрограда было принято решение перебазировать школу морской авиации в Нижний Новгород. В мае 1918 года приступили к полётам на новом месте.

Летом 1918 года была сформирована вторая школа морской авиации в Петрограде, а в декабре 1919 года её передислоцировали в Самару, объединив с первой. Надо не забывать, что в это время шла гражданская война и молодая советская власть испытывала трудности во всём. Не хватало самолётов, моторов, горючего, продовольствия. Не лучше обстояло дело с лётным обмундированием. Вместо лётных перчаток в полёт надевали простые рукавицы или варежки. Вместо шлемов – обыкновенные шапки. Очков и вовсе не



было. Несмотря на огромные трудности, школа успешно справлялась со своей прямой задачей – готовила лётчиков для Красной Армии и Флота.

После гражданской войны с марта 1922 года школа начинает свою жизнь на новом месте, в 15 километрах от Севастополя, на берегу Круглой бухты. Здесь имелись старые ангары и жилые помещения, бетонная площадка для спуска на воду гидросамолётов.

В 1923 году школа получила новое наименование – «Высшая школа красных морских лётчиков». Совершенствуется теоретическая программа. Особое внимание уделяется изучению самолёта и двигателя, увеличены часы по изучению радио и аэрофотографированию. Основательно изучаются теория полёта, морское дело, воздушная гигиена. Лётная программа составляла пятьдесят часов. К концу 1930 года школа окончательно сформировалась как военно-учебное заведение. Именно в это время она приступает к подготовке авиационных техников, занимается переучиванием лётчиков с колёсных машин на гидросамолёты. С марта 1930 года именуется школой морских лётчиков и лётчиков-наблюдателей. Принимается решение о её дальнейшем расширении.

Но возник вопрос: где размещать новые подразделения? Севастопольская бухта, являвшаяся основной стоянкой Черноморского флота, не позволяла этого сделать.

Новое место базирования вскоре было найдено. На окраине Ейска, на берегу Ейского лимана и Таганрогского залива началось строительство аэродромных служебных зданий, учебных и жилых корпусов. Просторы кубанских степей и плоские берега Азовского моря стали идеальным местом для обучения лётчиков полётам над водной гладью, позволяли развернуть сеть полевых аэродромов и стоянок гидросамолётов.

Над просторами Приазовья

Ейский аэродром.
Парашютные прыжки. 1933 г.



В 1931 году основные работы по размещению лётной школы морских лётчиков были завершены. Государственная комиссия приняла морской и сухопутный аэродромы, служебные здания и общежития.

На Ейской косе по обе стороны береговой линии сооружены бетонные спуски к воде. В центре косы высился большой ангар, рядом малый ангар и склады, вышка центрального пункта управления полётами.

В следующем году было завершено строительство главного корпуса, где размещались штаб и учебные классы. Интенсивно велось строительство жилых домов командного состава, стадиона, Дома Красной Армии и Флота, был заложен парк культуры и отдыха.

Дом Красной Армии, Авиации и Флота (ДКААФ) в Ейске был построен в начале 30-х годов. Общая протяжённость сооружения достигала не менее 160 м. Во время войны, при отступлении 7 августа 1942 года, ДКААФ был подорван как военный объект.

Городские власти выделили для школы самые лучшие здания и помещения. Местный курорт передал в распоряжение авиаторов жилой корпус под учебный отдел. Ейчане охотно сдавали квартиры семьям лётного и технического состава.

Ейская школа представляла собой монолитный творческий коллектив, стала широкопрофильным учебным заведением. Здесь готовили лётчиков на различных типах самолётов, выпускали штурманов, техников, радио- и авиационных специалистов. Фактически школа соответствовала рангу училища. В 1937 году приказом народного комиссара обороны СССР её переименовали в военно-морское авиационное училище им. И.В. Сталина. Закрепившееся в Советском Союзе за военлётами в начале 30-х годов звание «Сталинские соколы», получило в наименовании училища реальное подтверждение. Отныне выпускники Ейского училища приобрели реальное право называть себя так.



В годы Великой Отечественной войны училище было эвакуировано вначале в Моздок, а затем в село Борское под Куйбышевом. После освобождения Кубани советскими войсками, возвратилось в Ейск. Не прекращая лётную подготовку, курсанты училища занимались и восстановлением разрушенного города. В годы послевоенного восстановления и мирного строительства, училище неоднократно меняло статус и наименование.

Важно отметить, что в 1959 году оно стало высшим с четырёхгодичным периодом обучения, а в 1967 году Ейскому высшему военному авиационному ордену Ленина училищу лётчиков было присвоено имя дважды Героя Советского Союза лётчика-космонавта СССР В.М. Комарова. В 1992 году из стен училища вышел последний выпуск лётчиков.

В лихие 90-е годы в стране началось закрытие военных вузов. Спасением альма-матер стало перепрофилирование её на обучение специалистов по управлению воздушным движением. Однако в 2011 году Приказом МО РФ А.Э. Сердюкова ЕВВАУ им. Комарова подлежало ликвидации.



**Героические традиции
продолжают жить**



Богатые традиции подготовки авиационных кадров, сложившиеся на ейской земле, прекрасные погодные условия, возможность совершать полёты над морем, не оставили своим вниманием прекрасный аэродром и хорошо развитую базу подготовки лётчиков в Ейске со стороны руководства МО РФ. Необходимо отметить, что задолго до описанных событий. Еще в 1993 году, согласно решению тогдашнего министра обороны, Ейское училище планировали передать в состав Военно-Морского Флота. Но со сменой руководства в министерстве обороны, этим планам не удалось сбыться. И все же, «морская эра» для училища вновь открылась в 2005 году, когда решением Президента России для создания Центра морской авиации была выбрана база Ейского училища.

Так было положено начало для новой страницы, возврат к морским истокам.



Возможно, что окончательное решение было принято во время посещения ЕВВАУ 17 сентября 2003 года Президентом РФ В.В. Путиным.

В 2009 году началась активная фаза формирования в Ейске Центра боевого применения и переучивания лётного состава Морской авиации ВМФ РФ. С 2010 года в Ейске, как и в 30-х годах прошлого века, снова началась стройка: капитально перестраивается аэродром, начинается сооружение тренажёра палубной авиации. Возводятся новые здания управления воздушным движением, новые стоянки, укрытия для авиационной техники.

Хотя сегодня это не лётная школа, но здесь снова учат летать! Пусть не «птенцов», зато растят «альбатросов», занимаясь переподготовкой лётчиков и лётно-технического состава Морской авиации России.

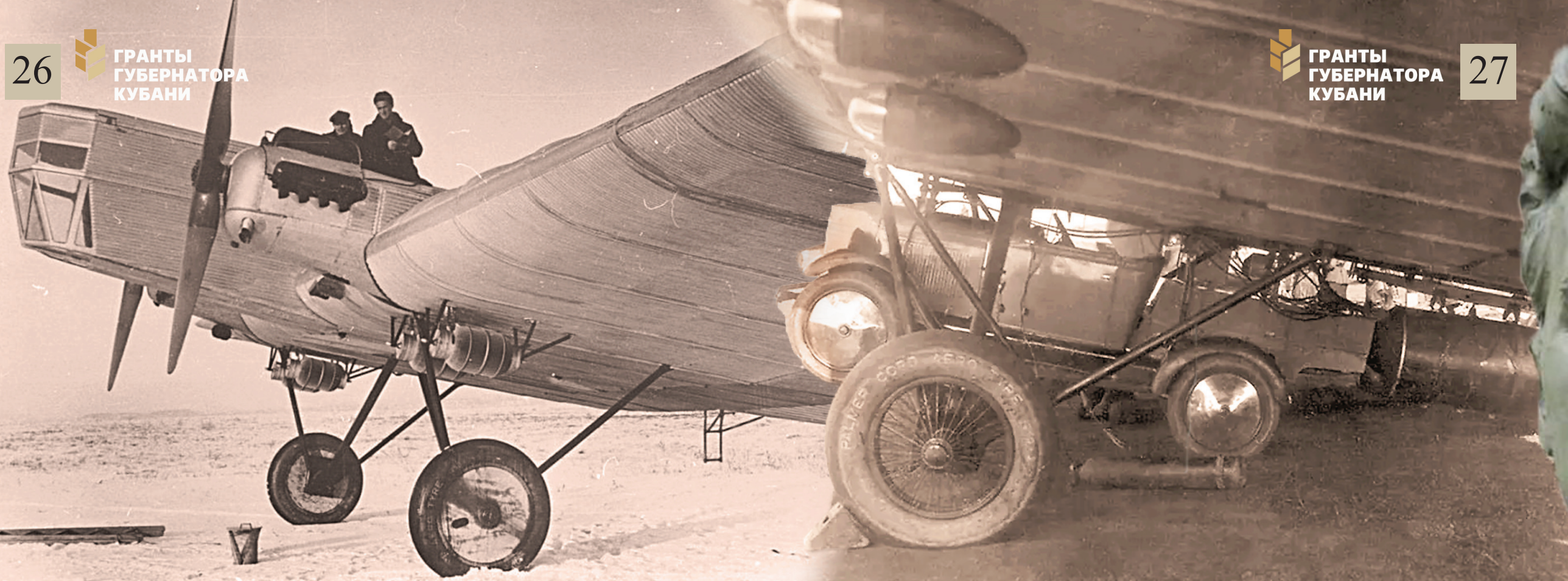


Полигон взлётно-посадочных систем «Нитка» – учебно-тренировочный комплекс, предназначенный для отработки лётчиками техники взлёта и посадки самолёта на палубу авианосца.





Первый Герой
Советского Союза



В «послужном списке» АНТ-4 – участие в спасении челюскинцев: именно на этом самолете пилот Ляпидевский вывез из ледового лагеря первую группу полярной экспедиции.

Современный атомный ледокольный флот России уверенно осваивает северный морской путь. Его важность понимали ещё в начале прошлого века. Поэтому в 30-х годах была предпринята попытка за одну навигацию на пароходе «Челюскин» пройти от Баренцева моря до Берингового пролива. Однако стихия оказалась сильнее – раздавленное льдами в Чукотском море судно затонуло. В ледяном плену далеко от берега оказались десятки членов экспедиции. Надежда была только на самолёты. Три долгих недели после крушения корабля люди были в ожидании.

5 марта в арктическом небе слышался гул тяжёлого АНТ-4, первого вестника помощи и спасения.

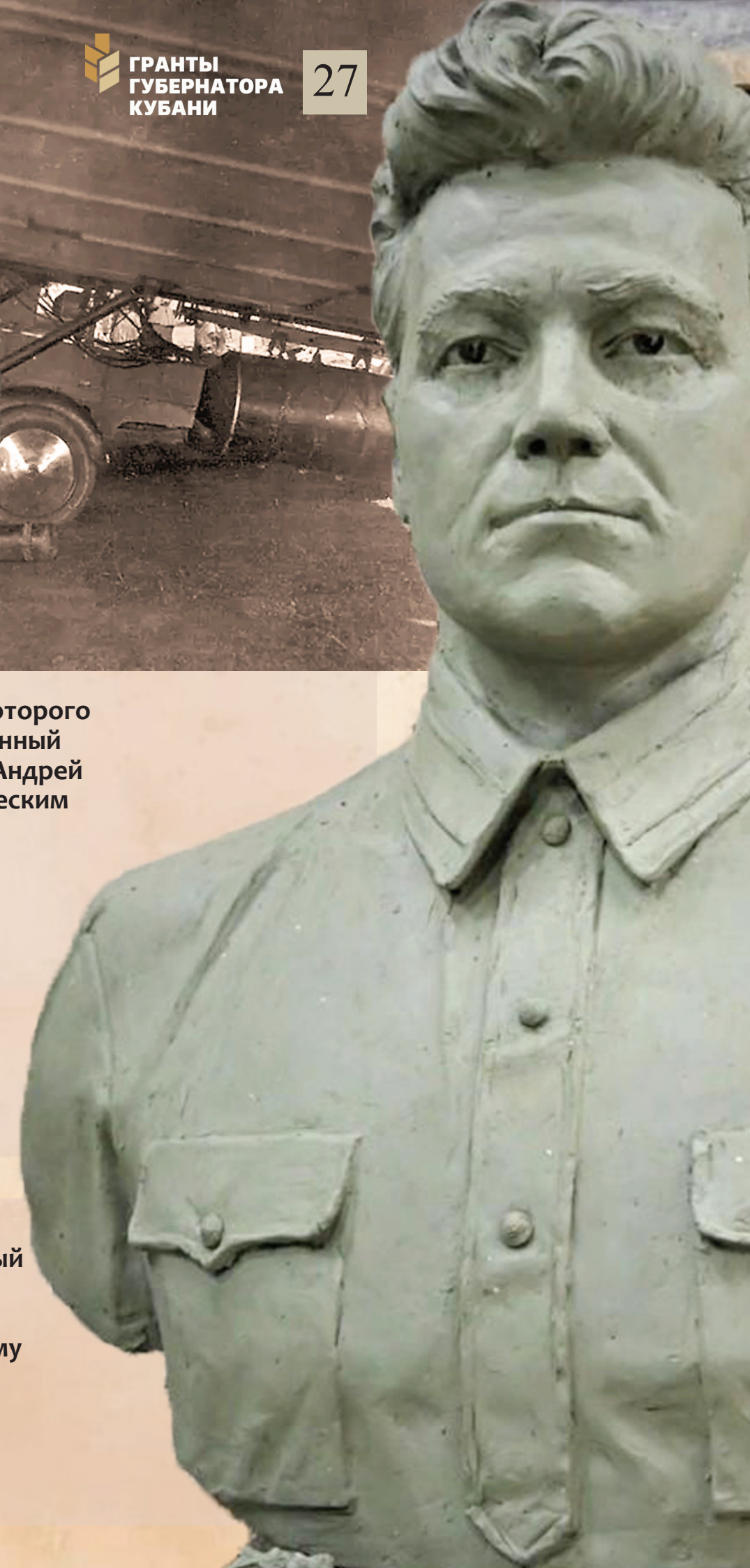
Пилотировал первоклассную по тем временам машину А.В. Ляпидевский.

В тяжелейших условиях он смог посадить самолёт на лёд и вывезти из смертельного плена первых участников экспедиции. Затем были посадки других лётчиков. Спасательная операция завершилась полным успехом.

АНТ-4, создатель которого известный авиационный конструктор СССР Андрей Туполев, по техническим характеристикам и аэродинамике намного опережал своё время.

АНТ-4 стал прототипом для бомбардировщика ТБ-1, который мог перевозить на подвесках различные грузы.

Скульптор, народный художник России Салават Щербаков создал бюст первому Герою Советского Союза Анатолию Васильевичу Ляпидевскому.





Семь лётчиков стали первыми в истории Героями Советского Союза. Первым этого звания был удостоен ейчанин Анатолий Ляпидевский.

Анатолий Ляпидевский так рассказывал о тех днях:

«29 раз пытались пробиться сквозь пургу и туманы в тяжелейших условиях Заполярья, и всё безуспешно... Вылетали, брали курс, и каждый раз возвращались, — стихия свирепствовала, мороз доходил до -40 градусов, а летали без стеклянных колпаков над кабиной. На 30-й полёт я обнаружил этот лагерь. Солнце, тишина, но страшный мороз: — 40-45 градусов... Мы всматривались до боли в глазах. И, наконец, прямо «упёрлись» в лагерь Шиндта. Лев Петров, наш иштурман, показал мне пальцем: «Моя, смотри!...»



На фасаде школы № 2 закреплена мемориальная доска, посвящённая земляку, совершившему незабываемый в веках подвиг. Здесь же установлен его бюст.

ЗДЕСЬ УЧИЛСЯ ПЕРВЫЙ
ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АВИАЦИИ
АНАТОЛИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ
ЛЯПИДЕВСКИЙ





Аэродром Ейского военно-морского авиационного училища.

В небе войны

Для многих воспитанников училища проверка боем началась задолго до Великой Отечественной войны. В училище закладывались прочные традиции существовавших в Советском Союзе идей пролетарского интернационализма. Его воспитанники мужественно сражались добровольцами в составе интернациональных бригад на различных фронтах в небе республиканской Испании.

Питомцы ейского авиаучилища оказывали помощь китайскому народу в борьбе против милитаристской Японии, храбро сражались на озере Хасан и в районе реки Халхин-Гол. Немало ярких страниц вписали в историю Советской армии, воспитанники училища, участвуя в боях с белофиннами. 16 лётчиков и штурманов удостоены высокого звания Героя Советского Союза с 1937 по 1940 годы.

Из плеяды храбрейших



В годы Великой Отечественной войны выпускники Ейского училища сражались на всех его фронтах. Лучшие из лучших были удостоены высоких правительственных наград. Многие стали Героями Советского Союза. Особую гордость вызывают те, кто этого звания был удостоен дважды.

На главном плацу училища взору тех, кто там бывал, открывается вид бюстов прославленных лётчиков. Благодарные потомки воздвигли их в память о тех, кто совершил подвиги, достойные увековечивания. Еще в 1939 году советским законодательством было предусмотрено устанавливать на родине дважды Героя Советского Союза бюст в ознаменование его подвигов, и это было частью системы увековечивания памяти о награждённых. Причём это делалось ещё при жизни героя.

За годы Великой Отечественной войны такой чести были удостоены:



Василий Иванович РАКОВ

Отважный лётчик, командир гвардейского пикировочно-бомбардировочного авиаполка, нанёсшего невосполнимые потери противнику на Балтике.

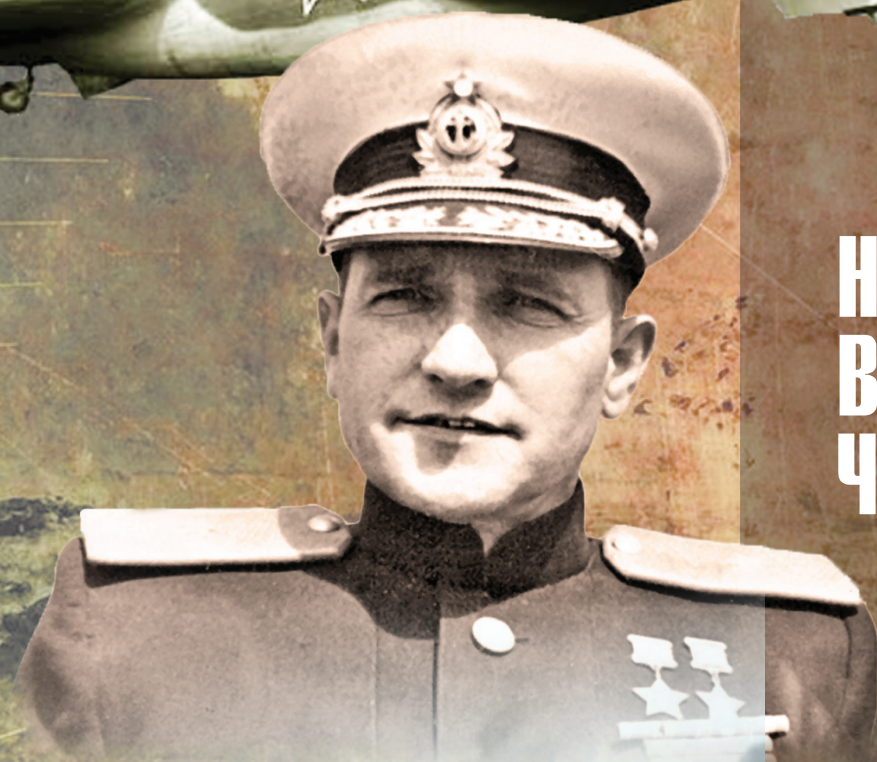
Михаил Васильевич КУЗНЕЦОВ

Мастер воздушных атак. Учил новаторским приёмам подчинённых истребительного полка, которым командовал в Сталинградской битве, в небе Украины, Польши, а затем и в Германии.



Нельсон Георгиевич СТЕПАНЯН

Короткую, но яркую жизнь прожил лётчик-штурмовик. Его атаки отличались особой дерзостью и результативностью. За смелость и находчивость, проявленные в бою, товарищи окрестили его Неистовым Нельсоном.



Николай Васильевич ЧЕЛНОКОВ

От командира эскадрильи до командира штурмовой дивизии – таков славный боевой путь в годы Великой Отечественной войны отважного лётчика. Его подчинённые во главе с командиром громили врага на сухопутном фронте, уничтожали корабли в Финском заливе, оказывали помощь нашим десантным войскам в боях за освобождение островов Выборгского залива.



Алексей Ефимович МАЗУРЕНКО

Воевал с первых дней войны. Вылетал для нанесения бомбоштурмовых ударов по вражеским объектам и войскам на подступах к Ленинграду. Воевал с ожесточением, расчётливо, умело. Став командиром гвардейского штурмового авиаполка отличился в боях за освобождение Эстонии.





Почему Берлин
гасил огни



Маршрут самолётов при
авианалёте на Берлин.

В конце июля 1941 года начались массированные налёты фашистских бомбардировщиков на Москву и Ленинград. Гиббелс на весь мир хвастливо заявлял, что войска фюрера превратят Москву в пепелище, а Ленинград сравняют с землей. Этим зловещим замыслом не суждено было осуществиться. К столице нашей Родины прорывались только отдельные вражеские самолёты. Мало того, советское верховное главнокомандование приняло решение предпринять ответные удары по логову фашизма – Берлину.



Первый налёт на столицу фашистской Германии был совершён экипажами самолётов ДБ-3 (Ил-4) минно-торпедного авиационного полка Балтийского флота под командованием полковника Е.Н. Преображенского в ночь с 7 на 8 августа 1941 года. За первым налётом последовали другие.

Группа бомбардировщиков, руководимая Преображенским, участвовала в налётах на Берлин почти в течение месяца. Помимо прямого материального ущерба врагу, они имели исключительно важный психологический эффект. Удары по Берлину в 1941 году разоблачили ложь гитлеровской пропаганды об уничтожении советской авиации и показали всему миру нашу силу, став добрыми вестниками грядущих побед.



Разрушенные
кварталы
Берлина.



Родина высоко оценила подвиг участников смелых рейдов вглубь Германии. Наиболее отличившимся было присвоено звание Героя Советского Союза. Среди них оказалось немало лётчиков и штурманов – воспитанников Ейского училища: Е.Н. Преображенский, П.И. Хохлов, А.А. Гречишников, В.И. Малыгин.

ГЛАВА 2

Герои среди нас



Вновь, как в годы Великой Отечественной войны

Остатки бомбардировщика Су-24М, на котором свой последний боевой вылет совершили героически погибшие пилоты Антонов и Никишин, был вывезен с поля боя в районе Клещеевки.

Вся страна была потрясена сообщением о том, что 2 декабря 2022 года военный лётчик Александр Антонов совершил огненный таран. В этот день противник предпринял попытку бронетанкового прорыва, возникла серьёзная угроза потери занятых позиций. В небо поднялись лётчики авиакрыла ЧВК «Вагнер», в том числе и экипаж Су-24М – командир корабля Александр Антонов, штурман Владимир Никишин.

Александр АНТОНОВ
совершил
«огненный таран».

Штурман
Су-24М
Владимир
НИКИШИН.

Для нанесения удара требовалось залететь за линию боевого соприкосновения. При развороте на боевой курс самолёт был обстрелян из ПЗРК. Одна из ракет попала в Су-24М. Лётчики понимали, что бомбами они уже не поразят цель. Командир направил горящий самолёт на колонну противника и врезался в скопление бронетехники украинских националистов. Последней фразой, прозвучавшей в эфире, была: «Встречайте, ххх папу». Трагедия произошла под Артёмовском, в районе Клещеевки, где держали оборону бойцы ЧВК «Вагнер». Добровольцы ценой своей жизни сорвали наступление националистов и отстояли позиции своих товарищей из «оркестра». Героические действия воспитанника Ейского училища назовут повторением подвига легендарного советского лётчика Николая Гастелло. Более 50 человек в качестве лётчиков или в составе экипажа, обучавшиеся в разное время в Ейском училище, станут в годы Великой Отечественной войны героями огненных таранов.

От курсантов до военачальников

Военное училище не готовит военачальников – ими становятся. Научиться поддерживать боевую и мобилизационную готовность войск, разрабатывать планы мероприятий, руководить боевой подготовкой войск, воспитывать подчинённых, обеспечивать внутренний порядок, руководить материальным, техническим, финансовым, медицинским и бытовым обеспечением могут только те, кто за годы военной службы смог проявить выдающиеся личные качества. Постоянное совершенствование профессиональных знаний, навыки эффективного руководства подчинённым личным составом, частями и соединениями, умение анализировать обстановку, быть готовым нести личную ответственность за принятые решения – те требования, которые в полной мере относятся к выпускникам Ейского училища разных лет, которые стали наиболее известными в нашей стране военачальниками.



Иван Иванович БОРЗОВ

В годы Великой Отечественной войны новатор и мастер торпедных атак в послевоенный период с 1962 года в течение двенадцати лет командовал авиацией Военно-Морского Флота СССР. В 1972 году ему было присвоено звание маршала авиации.



Александр Алексеевич МИРОНЕНКО

Советский лётчик-ас истребителя, участник обороны Ленинграда. Командующий авиацией Военно-Морского Флота СССР с 1974 по 1982 годы. Генерал-полковник. Под его руководством в стране была создана палубная авиация.



Владимир Сергеевич МИХАЙЛОВ

Активный участник антитеррористической операции на Северном Кавказе, Главнокомандующий Военно-Воздушными Силами РФ с 2002 по 2007 годы. Генерал армии.



Андрей Николаевич ПАХОМОВ

Заслуженный военный лётчик РФ, начальник морской авиации с 2020 года. Генерал-майор.



Сергей Иванович КОБЫЛАШ



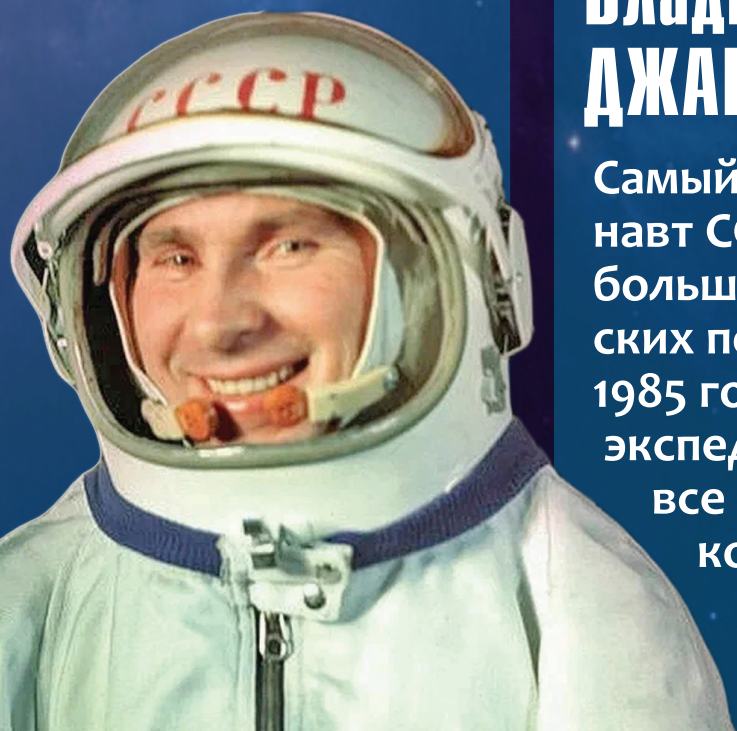
Лётчик-снайпер, отличился в ходе антитеррористической операции на Северном Кавказе, в отражении агрессии Грузии против Южной Осетии. Командующий Военно-Воздушными Силами РФ с 2024 года. Генерал-лейтенант.

Космонавты СССР и России

В историю покорения космоса вписаны славные страницы Ейским военным авиационным училищем лётчиков имени дважды Героя Советского Союза, лётчика-космонавта В.М. Комарова.

Павел Иванович БЕЛЯЕВ

Лётчик-космонавт № 10. В 1965 году в качестве командира корабля «Восход-2», совершил космический полёт, во время которого его второй пилот Леонов впервые в мире вышел в открытый космос. При посадке в условиях нештатной ситуации проявил мужество и мастерство. Вручную смог осуществить посадку посадочного модуля на Землю.



Арналдо Томайо МЕНДЕС

Космонавт Кубы, окончил Ейское училище в 1962 году. Полёт совершил в 1980 году.



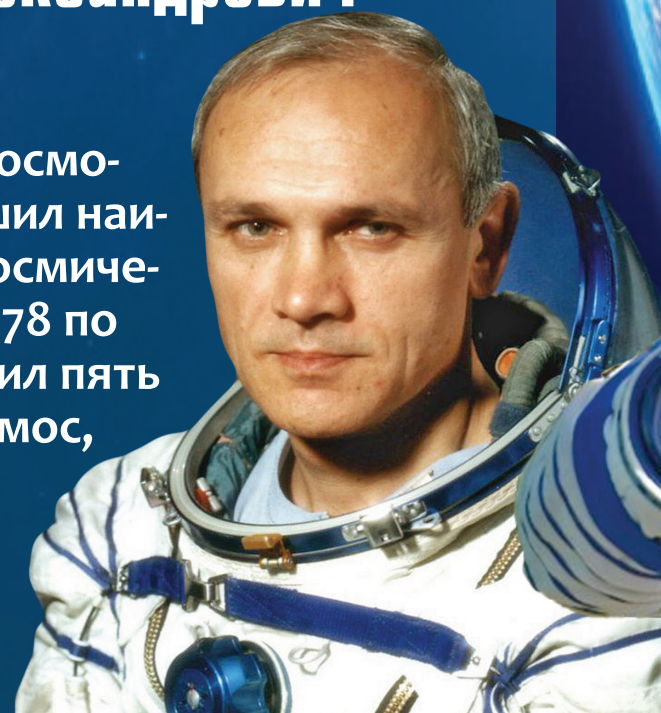
Георгий Степанович ШОНИН

Командир корабля «Союз-6», совершил полёт в 1969 году. Во время полёта впервые в мире были осуществлены эксперименты по проведению сварочных работ в космосе.



Владимир Александрович ДЖАНИБЕКОВ

Самый опытный космонавт СССР, совершил наибольшее число космических полётов. С 1978 по 1985 годы совершил пять экспедиций в космос, все в качестве командира корабля.



В новейшей истории России космические исследования продолжили выпускники Ейского авиационного училища



Максим Викторович СУРАЕВ



Геннадий Иванович ПАДАЛКА



Юрий Иванович ОНУФРИЕНКО



Алексей Николаевич ОВЧИННИКОВ

Кто учит летать самолёты



Самое главное в профессии лётчика-испытателя – любовь к своему делу. Это люди, которые занимаются испытаниями и проверкой новых летательных аппаратов, таких как самолёты, вертолёты, ракеты и космические корабли. Эта профессия является очень опасной, так как лётчики-испытатели должны выполнять сложные и опасные задания, которые могут привести к гибели. Свои испытания они проводят на пределе человеческих возможностей, рискуя жизнью в каждом полёте. Лётчики-испытатели сталкиваются с различными проблемами, такими как отказ техники, погодные условия, аварии и катастрофы. Всё это делает их работу очень тяжёлой и героической. Ейское училище известно тем, что из его стен вышли те, кто на поприще лётно-испытательной деятельности добился выдающихся результатов.



Николай Фёдорович САДОВНИКОВ

В 1979-1988 годах работал лётчиком-испытателем РКБ имени П.О. Сухого. Выполнил первый полёт и испытания Су-27УБ и Су-27М в 1985 году. Провёл большой объём работ по испытанию самолета Су-27 на прочность и корабельной модификации Су-27 по взлёту с наземного трамплина.



Николай Садовников установил 10 мировых авиационных рекордов.

Анатолий Николаевич КВОЧУР



Впервые показал фигуру высшего пилотажа «Колокол». В 1989 году на авиасалоне Ле-Бурже, при выполнении показательного полёта на

истребителе МиГ-29, в критической ситуации на предельно малой высоте смог катапультироваться. Многократно выполнял сверхдальние перелёты в группе истребителей продолжительностью более 10-11 часов с несколькими дозаправками в воздухе днём и ночью.



«Колокол» – фигура высшего пилотажа, при которой самолёт переводится в вертикальный набор высоты с последующим гашением скорости до практически полной остановки.



Фигура высшего пилотажа «Кобра Пугачёва»

Виктор Георгиевич ПУГАЧЁВ

Заслуженный лётчик-испытатель СССР. Навсегда вписал своё имя в историю советской, российской и мировой авиации. В 1989 году на французском авиасалоне Ле-Бурже советский истребитель впервые в мире выполнил фигуру высшего пилотажа, названную впоследствии «Кобра Пугачёва». В полёте истребитель задирает нос и в течение нескольких секунд занимает стойку, как кобра перед броском, при этом не теряется высота. Этот элемент за счёт быстрого торможения давал возможность самолёту Су-27 сорвать атаку противника или занять более выгодное положение для контратаки. Пугачёв выполнил первую в отечественной практике посадку на палубу авианосца в 1989 году.





Коллектив проекта «Ейск – город крылатых героев. Традиции и современность в электронной книге: «Ейское лётное – героическая история» рассказал о боевом пути Ейского авиационного училища. Его питомцы по-прежнему выполняют свой долг перед Родиной. Мы выражаем надежду, что молодёжь, прочитавшая эту книгу, пожелает стать похожими на её героев.

Текст книги подготовил
заместитель председателя
Совета ветеранов
Ейского района Юрий Давыдов.
Электронная книга изготовлена
и подготовлена к публикации
в ООО «Редакция газеты
«Приазовские степи».
Город Ейск, 2026 г.



**ГРАНТЫ
ГУБЕРНАТОРА
КУБАНИ**