

Пролог

Павел Осипович Сухой родился 10(22) июля 1895 года в Белоруссии в г. Глубокое Дисненского уезда Виленской губернии. В семье было шестеро детей. Его отец, Осип Андреевич Сухой, работал учителем в начальной школе, а мать, Елизавета Яковлевна, была домохозяйкой. А в 1900 году семья Сухого переехала в Гомель, где ему предложили должность заведующего в школе железнодорожников.

16 августа 1905 года Павел Сухой поступил в Гомельскую мужскую гимназию, которую окончил спустя девять лет с серебряной медалью. В это же время он случайно увидел полет С. Уточкина на аэроплане «Фарман» и «заболел» авиацией, даже пытался сделать самолет. Правда, из-за отсутствия нужных знаний у него ничего не получилось.

Все это оказало сильнейшее влияние на дальнейшую судьбу Павла Осиповича, отправившегося поступать в Московское императорское техническое училище, где преподавал отец русской авиации профессор Н.Е. Жуковский. Но эта попытка оказалась неудачной. И на следующий год Павел Сухой, выдержав экзамены в Московский университет на физико-математический факультет, сделал еще



Павел Осипович Сухой

одну попытку поступить в Московское императорское техническое училище, и ему это удалось.

Студенческие годы Сухого пришлись на самый разгар Первой мировой войны, и в 21 год он был призван в армию. Окончив Вторую Петроградскую школу прапорщиков, Павел Осипович два года прослужил младшим офицером, а затем начальником пулеметной команды 733-го пехотного полка на Северо-Западном фронте.

Революционные события 1917 года разрушили не только государственный строй России, но и негативно отразились на образовательной системе. В стране продолжали функционировать лишь школы, и то не все.

Вернувшись в Гомель, Сухой с 1918-го по 1920-й год преподавал математику в школе железнодорожников. Там же он познакомился с учительницей французского языка Софьей Феликсовной, ставшей его женой. В 1920 году он возобновил учебу в Московском техническом училище.

Спустя четыре года способного студента заметил А.Н. Туполев и пригласил работать в Аэрогидродинамический институт. Первой самостоятельной работой Сухого стал дипломный проект «Одноместный истребитель с мотором 300 л.с.».

Туполев в те годы возглавлял отдел авиации, гидроавиации и опытного самолетостроения (АГОС) ЦАГИ, и не удивительно, что Павел Осипович был зачислен именно в это подразделение института.

Несмотря на успешный дебют самолета-истребителя как типа в годы Первой мировой войны, вопрос какими данными он должен был обладать оставался открытым. Одни специалисты склонялись к мысли, что важнее маневренность, другие настаивали на скоростных характеристиках. Похоже, что тогда никому и в голову не приходила мысль объединить их — разумеется, при наличии достаточного вооружения. Тогда же не прекращались споры о выборе мотора с жидкостным или воздушным охлаждением.

В этой обстановке осенью 1925 года отделу АГОС ЦАГИ выдали задание на создание самолета-истребителя И-4, получившего в КБ еще одно обозначение — АНТ-5. В свою очередь Туполев поручил эту работу бригаде П.О. Сухого.

Согласно требованиям заказчика, самолет должен был развивать скорость до 260 км/ч при посадочной не более



Полутороплан И-4

100 км/ч, подниматься на высоту 5000 метров за 12 минут. Потолок задавался не ниже 8000 метров, а продолжительность полета — не менее 2 часов 15 минут. Вооружение — четыре 7,62-миллиметровых пулемета «Виккерс».

Цельнометаллическая конструкция планера в совокупности с двигателем воздушного охлаждения «Юпитер-IV» компании «Гном-Рон» мощностью 420 л.с. позволила создать самый легкий истребитель, почти полностью удовлетворявший требованиям заказчика. Хотя звездообразный двигатель и создавал большее аэродинамическое сопротивление, но в эксплуатации был заметно проще, чем мотор жидкостного охлаждения.

По схеме И-4 был полуторопланом с самой низкой удельной нагрузкой на крыло (59 кг/м²), что способствовало снижению радиуса виража. Высокой была и тяговооруженность. Как и у предшественников, созданных под руководством Туполева, самолет имел гофрированную обшивку из кольчугалюминия.

Первую опытную машину построили летом 1927 года, и 10 августа М.М. Громов выполнил на нем первый полет. Спустя месяц после завершения заводских испытаний И-4 передали в НИИ ВВС. Государственные испытания, в которых участвовали летчики А.Ф. Анисимов, М.М. Громов, И.Ф. Козлов и А.Б. Юмашев показали, что летные данные ниже заданных. Тем не менее самолет рекомендовали для принятия на вооружение.

Пока шли испытания первого прототипа, на опытном заводе АГОС ЦАГИ начали постройку дублера И-4бис с

480-сильным мотором «Юпитер-VI», впоследствии осво-
енным в производстве в СССР под обозначением М-22.

Испытания самолета, начавшиеся в июле 1928 года,
показали, что максимальная скорость возросла на 17 км/ч,
отличалась его значительная скороподъемность, а на ви-
раж уходило не более 11 секунд. И-4 не уступал другим от-
ечественным истребителям, кроме предшественника И-3,
но только в скорости.

Самолет строился серийно на заводе № 22. С 1929-го
по 1931 год было построено 177 самолетов с двигателями
М-22. И-4 состоял на вооружении ВВС РККА до 1934 года.

Работа спорилась, и в 1930 году Сухой возглавил бри-
гаду № 4 АГОС ЦАГИ. Большую помощь конструктору ока-
зали заграничные командировки в Германию и Италию, где
Павел Осипович знакомился с передовыми технологиями
авиастроения. Но еще большее влияние на него оказала
поездка в США, правда, чуть позже.

В начале 1930-х годов правительство СССР занялось
реорганизацией авиационной промышленности. Кон-
чилось это тем, что АГОС ЦАГИ преобразовали в сектор
опытного строительства (СОС), состоящего из трех под-
разделений: конструкторского (КОСОС), завода опытных
конструкций (ЗОК) и отдела эксплуатации, летных испыта-
ний и доработок (ОЭЛИД). При этом Сухого назначили на-
чальником бригады истребителей и рекордных самолетов
(№ 3) КОСОС, и одной из первых работ этого коллектива
стало создание цельнометаллического пушечного истре-
бителя с убирающимся шасси И-14 (АНТ-31).

Согласно заданию максимальная скорость самолета на
высоте 5000 метров (куда он должен был подниматься за
семь минут) задавалась в пределах 340–400 км/ч, а даль-
ность полета — 500 км.

В ноябре 1932 года макет И-14 предъявили соответ-
ствующей комиссии, а в следующем месяце военные
утвердили тактико-технические требования к машине.
В окончательном виде истребитель должен был летать
со скоростью 375–400 км/с на высоте 5000 метров (по-
садочная — 90–105 км/ч), подниматься на эту высоту за
7–8 минут, иметь потолок 9000–10 000 метров и радиус
действия — 250 км. Кроме этого задавались длины разбе-



Истребитель с убирающимся шасси И-14

га и пробега — 40 и 80 метров соответственно, а полезная нагрузка — 248 кг (нормальная) и 272 кг — перегрузочная.

Как всегда, главной задачей, стоявшей перед конструкторами, был выбор двигателя. Вначале рассматривался М-38 воздушного охлаждения, но в силу его низкой надежности ставку сделали 600-сильный высотный «Меркур» VS2 английской фирмы «Бристоль».

Вооружение истребителя предполагалось из двух динамореактивных (безоткатных) орудий АПК-11 калибра 37 мм и двух 7,62-мм пулеметов ПВ-1.

Первый полет И-14 состоялся 27 мая 1933 года. Самолет оказался очень строгим в управлении и требовал отточенных действий летчика. Заводские испытания, в ходе которых была достигнута рекордная для СССР скорость 384 км/ч, и доводка машины, связанная, в частности, с обеспечением температурного режима работы двигателя, затянулись. Лишь в январе 1934 года ее передали на государственные испытания, но без вооружения, поскольку динамореактивные пушки АПК-11 к тому времени не успели довести до кондиции.

Ведущими в НИИ ВВС были летчики Т.П. Сузи и А.И. Филлин. В заключение отчета по государственным испытаниям машины, завершившихся 28 февраля, в частности, отмечалось: *«И-14 «Бристоль-Меркур», обладающая летными данными, ставящими его при убранном шасси на уровень лучших*

заграничных скоростных истребителей, вместе с тем недостаточно прочен и имеет ряд крупных дефектов...».

Постройку дублера И-14бис с мотором «Циклон» F3 компании «Райт» закончили 5 февраля 1934 года, и 13 числа начались его заводские испытания. По сравнению с предшественником, на дублере кроме нового двигателя изменили конструкцию крыла и шасси, установили пушки АПК-11, а фонарь кабины пилота сделали закрытым. В таком виде истребитель предъявили на государственные испытания.

8 мая начальник НИИ ВВС утвердил отчет о результатах испытаний динамореактивной пушки на И-14бис. В его выводах летчик-испытатель НИИ ВВС А.И. Филин и сотрудники КБ Туполева Б.В. Вахмистров, К.А. Попов и П.О. Сухой отметили: *«Система АПК-11 калибра 37 миллиметров испытания прошла. Конструкция самолета стрельбу из АПК-11 в количестве 168 выстрелов выдержала».*

Проводил эти испытания П.М. Стефановский, написавший в своих воспоминаниях: *«Кроме пулеметов на машине установили <...> динамореактивную пушку. Ее-то и надо было испытать в воздухе. При испытаниях попал в перевернутый штопор из-за плохой продольной устойчивости».*

В ходе государственных испытаний И-14бис продемонстрировали в полете на первомайском параде над Красной площадью. В том же месяце самолет потерпел аварию, и лишь в августе (пока с динамореактивными орудиями), его повторно предъявили Управлению ВВС. Воспользовавшись паузой, в НИИ ВВС подготовили соответствующий отчет, утвержденный начальником ВВС РККА Алкснисом 19 мая. В документе, в частности, говорилось: *«По скоростям на 5000 м самолет И-14 «Райт-Циклон» стоит на уровне лучших заграничных истребителей, превосходящих его по скорости на высоте 1000–3000 м, значительно превосходит вооружением и несколько уступает в потолке и скороподъемности... Констатировать, что как конструкция тормозных колес, так и механическое управление ими на самолете И-14 испытания выдержали».*

Но с серийным производством И-14 не спешили, поскольку к тому времени вопрос с пушечным вооружением не решили, а И-16 Н.Н. Поликарпова продемонстрировал лучшие результаты.

К концу 1935-го на дублере установили новое крыло с подкрылками, электрический стартер двигателя, винт переменного шага, пушки АПК-11 в соответствии с постановлением СТО от 7 марта 1936 года заменили пулеметами ШКАС. Пытались установить на самолет и пушки ШВАК, даже спроектировали под них крыло, но сведений об этом не обнаружено.

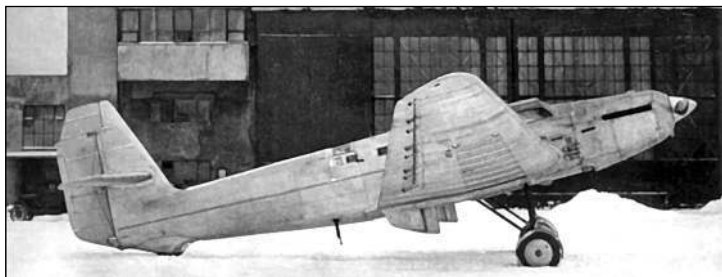
Согласно статистике Министерства авиационной промышленности СССР, в 1936 году завод № 153 в Новосибирске построил четыре И-14, а Иркутский авиазавод № 125 имени Сталина — 18 машин этого типа. Из 22 построенных истребителей И-14 на 14 сентября 1939-го в строевых частях ВВС числилось лишь 12 машин, а год спустя — 14, но все они были в неисправном состоянии. На серийных И-14 устанавливались моторы «Циклон» F2 и F3 фирмы «Райт», а также отечественные М-25.

В сентябре 1936 года в НИИ ВВС завершились контрольные испытания головного серийного И-14РЦ (с двигателем «Циклон» компании «Райт»). В итоге специалисты института пришли к выводу, что *«самолет <...> по своим летным данным и относительной простоте взлета, посадки и высшего пилотажа представляет несомненную ценность, но ввиду опасного характера «штопора» не может быть рекомендован для введения на снабжение ВВС РККА до устранения этого дефекта, опасного для полетов. Предложить ЦАГИ совместно с заводом № 125 провести необходимые исследования и переделки самолета для устранения опасного характера «штопора», после чего вновь предъявить самолет на испытание в НИИ ВВС...».*

Справиться с этим «бичем» авиации удалось лишь в 1937 году, но было уже поздно. ВВС сделали ставку на И-16, превзошедшего И-14 по всем параметрам.

В августе 1931 года произошло еще одно не менее значимое событие — при Реввоенсовете СССР была образована комиссия по постройке самолета для установления рекорда дальности полета. Итогом ее работы стало постановление Совета Народных Комиссаров (СНК) о постройке самолета РД (Рекорд дальности) с мотором М-34 и полете на нем на предельную дальность 13 000 км.

Работа по проектированию самолета началась под общим руководством А.Н. Туполева, а ее непосредственным



Первый вариант самолета РД

исполнителем стал П.О. Сухой. 4 мая 1932 года Павла Осиповича назначили начальником Центрального конструкторского бюро (ЦКБ) ЦАГИ, образовавшегося после слияния ЦКБ авиазавода № 39 и АГОС ЦАГИ. Спустя три недели новую организацию преобразовали в сектор опытного строительства ЦАГИ.

Летом того же года началось изготовление РД. Самолет предполагалось выпустить к 1 мая 1933-го, но его постройка затянулась, и первый полет РД (АНТ-25) состоялся 22 июня того же года с Центрального аэродрома столицы СССР.

Испытания первого РД-1 (АНТ-25, ЦАГИ-25) с мотором М-34 показали, что продолжительность полета не превышала 48 часов, а дальность — 7200 км. С такими данными о рекорде нечего было и думать. Тем более что в полете 5–7 августа 1933 года французы Кодос и Росси установили очередной мировой рекорд, пролетев по прямой на самолете «Блерио-110», названном «Жозеф Ле Бри», 9104 км.

Говорить о выдающихся заслугах Сухого в области самолетостроения к тому времени не приходится, поскольку до серийного производства дошли лишь две машины, да и построили их немного — около 200 экземпляров. Тем не менее в декабре 1933 года Сухой «...за исключительные заслуги в области создания легких металлических самолетов ЦАГИ» был удостоен ордена Красной Звезды.

Доводка и доработка АНТ-25 продолжалась до сентября 1934 года, когда был выполнен полет продолжительностью 75 часов 2 минуты. Летая в основном по замкнутому маршруту Щелково — Рязань — Тула — Щелково, экипаж

в составе М. Громова, А. Филина и И. Спирина пролетел 12 411 км со средней скоростью 165,48 км/ч.

Зимой 1934–35 года имелось уже два самолета РД, полностью испытанных и годных для побития мирового рекорда дальности полета по прямой без посадки. Примерно в это же время С.А. Леваневский предложил совершить перелет по маршруту Москва — Северный полюс — США. Ему и передали самолет, который экипаж Громова готовил для дальнего перелета. Старт в Америку состоялся 3 августа 1935 года, но, после того как машина пролетела около 2000 км, с борта самолета стали поступать сообщения о выбрасывании масла из суфлера. Страшного в этом ничего не было, поскольку перед вылетом маслбак залили под пробку. На высоте около 2000 метров излишки теплого масла из-за образовавшегося перепада давления стали растекаться по капоту. Георгий Байдуков, прекрасно знавший машину, настаивал на продолжении полета, но Леваневский, похлопав по кобуре, напомнил, кто на борту командир. Пришлось возвращаться назад и произвести посадку на аэродроме Кречевицы (Новгородская область), где чуть не потеряли машину.

После этого случая Сигизмунд Александрович на встрече со Сталиным заявил, что не верит конструктору Туполеву, считает его вредителем и на туполевских машинах больше летать не будет. Это было слишком смело и главное — несправедливо.

Хотя неудача Леваневского и насторожила многих, в том числе и правительство СССР, идея использовать самолет РД для установления мирового рекорда дальности не угасла. Инициативу же взял в свои руки Георгий Байдуков, уговоривший В.П. Чкалова, уже тогда хорошо знакомого со Сталиным, возглавить экипаж. Но, в ответ на предложение о повторном перелете в США, Иосиф Сталин рекомендовал совершить высокоширотный полет, проверив возможности машины в экстремальных условиях. Так на борту РД появилась надпись «Сталинский маршрут».

Высокоширотный перелет был блестяще проведен в июле 1936 года. За 56 часов 20 минут было пройдено расстояние 9374 км (8774 км по заданному маршруту и 600 км — в обход циклона) с посадкой на о. Удд (ныне о. Чкалов) близ устья Амура. Это подтвердило надежность



АНТ-25 участник трансполярного перелета через Северный полюс ныне экспонат Мемориального музея В.П. Чкалова

машины и укрепило веру в успешное завершение трансарктического перелета, на чем настаивал Чкалов.

В августе 1936 года Сухого за создание АНТ-25 удостоили ордена Знак Почета.

Трансполярный перелет начался 18 июня 1937 года и благополучно завершился посадкой в Ванкувере (США).

Задачей же, стоявшей перед экипажем Громова, было побитие мирового рекорда дальности полета по прямой, и советские пилоты ее блестяще решили. Стартовав со Щелковского аэродрома 12 июля, другой самолет АНТ-25 приземлился в США около г. Сан Джасинто (Калифорния). За 62 часа 17 минут было пройдено расстояние 10 148 км. Лишь отсутствие договоренности о перелете мексиканской границы не позволило преодолеть 11 000-километровый рубеж. Тем не менее, достижение экипажа Михаила Громова было признано мировым рекордом. И в этом немалая заслуга П.О. Сухого.

Помимо рекордного варианта АНТ-25 существовал и военный ДБ-1. Построили около 20 машин в варианте бом-



Дальний бомбардировщик ДБ-2

бардировщика, но, как показал опыт, проку от них практически не было.

Для середины 1930-х характеристики ДБ-1 уже не удовлетворяли заказчика, а задача создания дальнего бомбардировщика оставалась актуальной. Тогда и появилось предложение переделать ДБ-1, заменив один двигатель двумя, разместив их на крыле. Это позволяло в носовой части фюзеляжа организовать кабину штурмана-бомбардира, а в задней кабине оставить второго пилота-радиста. Так появился проект АНТ-37 (ДБ-2).

Разработка машины началась в 1934 году. По замыслам ее создателей — а машина, как и предшественник, проектировалась под непосредственным руководством Павла Осиповича Сухого — ДБ-2 должен был сохранить значительное количество агрегатов предшественника, а так же проектировавшегося параллельно с ним скоростного бомбардировщика СБ, и тем самым сократить сроки создания и стоимость новой машины. Но на практике многое пришлось изменить.

Несмотря на успех отечественного двигателя М-34РН, ставку все же сделали на лицензионные 14Krsd компании «Гном-Рон» воздушного охлаждения, получившие в СССР обозначение М-85.

В июне 1935 года летчик К.К. Попов начал заводские испытания ДБ-2, но век его был не долгод. Спустя месяц машина разрушилась в воздухе вследствие вибрации хвостовой части фюзеляжа и оперения. В итоге из трех членов экипажа спаслись лишь летчик-испытатель Попов и бортиженер М.М. Егоров.

То же самое повторилось и на второй опытной машине (дублере) ДБ-2бис (АНТ-37бис), отличавшейся от предше-



Самолет «Родина»

стенницы усиленным фюзеляжем и измененной весовой компенсацией рулей.

Тем не менее Туполев всеми силами пытался внедрить ДБ-2 на заводе в Воронеже вместо ДБ-1, но победил дальний бомбардировщик ДБ-3 С.В. Ильюшина.

Кончилось это тем, что самолет переоборудовали в рекордный вариант, получивший имя «Родина». На нем женский экипаж во главе с В.С. Гризодубовой совершил перелет по маршруту Москва — поселок Керби Хабаровского края, покрыв расстояние в 5908 км, и установили тем самым женский мировой рекорд дальности по прямой. В годы войны самолет «Родина» эксплуатировался в качестве транспортного на трассах, связывавших Москву с Саратовом, Новосибирском, Тагилом, Казанью, Горьким и Молотовым.

Созданием самолета ДБ-1 и закончился первый этап сотрудничества Сухого и Туполева. В 1936 году Андрея Николаевича назначили главным инженером ГУАП, а осенью 1937-го арестовали как «врага народа». С этого момента и началась самостоятельная работа П.О. Сухого.

В июле 1939 года решением Комитета Обороны и приказом М.М. Кагановича от 7 августа Сухого назначили главным конструктором харьковского авиазавода № 135, где внедрялся в серийное производство самолет Су-2. В 1940 году Павел Осипович, поддержанный недавно назначенным заместителем НКАП по опытному самолетостроению А.С. Яковлевым, сумел убедить нового наркома



П.О. Сухой с экипажем «Родины». Справа, рядом с Павлом Осиповичем, Валентина Гризодубова

авиапромышленности А.И. Шахурин в необходимости возвращения его КБ в Москву. В итоге 4 марта было подписано постановление правительства «Об организации завода опытного самолетостроения и нулевых серий в КБ-29...» и о переводе из Харькова в подмосковные Подлипки конструкторского бюро Сухого. Новое предприятие стало именоваться Государственный Союзный завод № 289 НКАП.

Предприятие уверенно функционировало до октября 1941 года, когда завод эвакуировали в Пермь. Два года спустя в соответствии с приказом НКАП № 298 от 15 мая Павла Осиповича назначили главным конструктором ОКБ-22 вместо А.И. Путилова. Но в этой должности он пробыл недолго, и 18 июня того же года его сменил В.М. Мясищев.

В сентябре 1943 года завод № 289 и КБ П.О. Сухого вернулись в Москву, но не в Подлипки, а в Тушино, разместившись на территории завода № 464. Не успел коллектив обжиться на новом месте, как пришлось опять перебраться на другую территорию.

Случилось так, что 31 декабря 1944 года ушел из жизни В.Г. Ермолаев, и заводы № 134 и № 289 объединили. В итоге образовавшееся предприятие получило обозначение № 134, а его главным конструктором назначили П.О. Сухого. При этом ему перешла вся тематика и штат ОКБ В.Г. Ер-

молаева. КБ переехало здание на Ленинградском шоссе столицы, а производственная база осталась в Тушине.

В 1949 году КБ Сухого ликвидировали, назначив Павла Осиповича заместителем А.Н. Туполева, где ему пришлось отвечать за доводку и внедрение в серию на иркутском авиационном заводе бомбардировщика Ту-14. Затем П.О. Сухой руководил испытаниями новых туполевских машин. В этом качестве он проработал до лета 1953 года, когда было организовано новое ОКБ-51, теперь уже на базе бывшего предприятия В.Н. Челомея, на территории, прилегающей к Центральному аэродрому Москвы.

В 1958 году был подписан приказ ГКАТ №419 о создании филиала ОКБ П.О. Сухого в Новосибирске.

С 1959-го по 2005 год на самолетах, носящих имя П.О. Сухого, было установлено 69 мировых рекордов. Из них шесть числятся за истребителем-перехватчиком Су-9, четыре — за Су-24, 51 — за Су-27 и восемь — за Су-34.

Павел Осипович ушел из жизни 15 сентября 1975 года. К тому времени он был дважды удостоен звания Герой Социалистического Труда, имел ученую степень доктора технических наук, присвоенную ему по совокупности работ, был отмечен Ленинской и Государственной премиями. Похоронен П.О. Сухой на Новодевичьем кладбище в Москве.

После смерти Павла Осиповича ОКБ возглавил Е.А. Иванов, затем с 1983 года М.П. Симонов.

После развала СССР ОКБ стало основой для образования Авиационного холдинга АХК «Сухой», в состав которого входят Научно-производственный концерн «Штурмовики Сухого», ОАО «Гражданские самолеты Сухого», Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А. Гагарина (КНААПО), корпорация «Иркут, Новосибирское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова (НАПО), Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Г.М. Бериева (ТАНТК).

АХК «Сухой» ныне возглавляет М.А. Погосян.

Павел Осипович СУХОЙ

15 сентября 1975 года на 81-м году жизни скоропостижно скончался крупнейший авиаконструктор, дважды Герой Социалистического Труда, доктор технических наук, лауреат Ленинской и Государственной премий Павел Осипович Сухой.

В лице П. О. Сухого страна и авиационная промышленность потеряла выдающегося конструктора самолетов.

П. О. Сухой родился 10 июля 1894 года в городе Глубокое Витебской области Белорусской ССР в семье учителя. После окончания голумской гимназии в 1916 году он поступил в Московское высшее техническое училище, откуда был мобилизован в армию в 1916 году. После демобилизации он продолжал учебу в Московском высшем техническом училище и окончил его в 1920 году.

После окончания института П. О. Сухой работал в Центральном аэродинамическом институте им. проф. Н. Е. Жуковского конструктором, начальником конструкторской бригады, заместителем главного конструктора по созданию новых самолетов, затем был выдвинут главным конструктором самолетостроительного завода. На этой работе полностью развернулся его талант выдающегося конструктора.

В годы предшествующие Великой Отечественной войне, коллективом, возглавляемым П. О. Сухим, были созданы самолеты с высокими летно-техническими характеристиками, из которых был выпущен ряд рекордных дальних самолетов. Созданный П. О. Сухим ближний бомбардировщик СУ-2 строился серийно и участвовал в Великой Отечественной войне.

В послевоенные годы конструкторским бюро под руководством П. О. Сухого создан целый ряд сверхзвуковых современных боевых самолетов, которые являлись существующим



выдадом в деле повышения обороноспособности нашей Родины. На самолетах П. О. Сухого были установлены мировые рекорды высоты и скорости полета.

Неслабый поиск новых решений, большая научная эрудиция, творческая смелость при решении сложных технических проблем сочетались у П. О. Сухого с блестящими организаторскими способностями, исключительной скромностью и высоки-

ми душевными качествами.

П. О. Сухой имел огромный авторитет и пользовался большим уважением у всех, кто работал с ним. Он воспитал многочисленных кадров конструкторов и инженеров, работающих ныне во многих организациях авиационной промышленности.

П. О. Сухой активно участвовал в общественной жизни страны, был депутатом Верховного Совета СССР пятого, шестого, седьмого и восьмого созывов.

Плодотворная деятельность Павла Осиповича Сухого на имя нашей Родины заслужила признательность советского народа и была отмечена высокими правительственными наградами. За выдающиеся заслуги перед Родиной в развитии советской авиации он был дважды удостоен звания Героя Социалистического Труда, званием лауреата Ленинской и Государственной премий, награжден многими орденами и медалями Советского Союза.

Память о выдающемся конструкторе самолетов Павле Осиповиче Сухом — драгоценный патриот социалистической Родины, восставшем всю свою жизнь радиацию авиации нашей страны, навсегда сохранится в сердцах советских людей.

Л. И. Брежнев, Ю. В. Андропов, А. А. Гречко, В. В. Гришин, А. А. Громыко, А. П. Кирилленко, А. Н. Косыгин, Ф. Д. Кулаков, Д. А. Кунаев, К. Т. Мауэр, А. Я. Полюбин, П. В. Подгорный, Д. С. Полянский, М. А. Суевлов, В. В. Щербинский, П. Н. Демичев, П. М. Машиеров, В. Н. Поломарев, Ш. Р. Рашидов, Г. В. Романов, М. С. Соловьев, Д. Ф. Устинов, В. И. Долгих, Н. В. Капитонов, К. Ф. Катусин, Н. К. Вайбачев, Л. В. Смирнов, Н. Д. Сербин, П. В. Демченко, С. А. Зверев, С. А. Афанасьев, Б. Е. Бутомов, В. В. Бактиев, Н. С. Плешаков, А. И. Шокин, Е. П. Славский, Э. К. Норшанин, Г. А. Титов, В. Г. Куликов, П. Ф. Батигицкий, П. С. Кутахов, С. Г. Горшков, Н. И. Алексеев, В. А. Казаков, М. С. Михайлов, П. С. Силлев, П. А. Дондуков, М. А. Ивлин, И. А. Салащенко, Ю. А. Зайтенин, М. Н. Митус, О. К. Антонов, Р. А. Дельков, П. Д. Грушин, Г. В. Новиков, С. В. Исаков, А. А. Тумолен, А. С. Яковлев, В. М. Маслен, Н. Д. Кузнецов, А. М. Любуля, Г. П. Свищев, В. В. Уттин, Е. А. Федосов, С. М. Шлахтенко, А. В. Давылов, Г. А. Врат, В. А. Аремченко, А. Ф. Белов, Е. А. Иванков, Е. С. Фельдшер, П. Г. Вырип, М. П. Симонов, А. Т. Карев.

От Министерства авиационной промышленности СССР

Коллегия Министерства авиационной промышленности СССР с глубоким прикосорбием извещает, что 15 сентября 1975 года на 81-м году жизни

с скоропостижно скончался выдающийся конструктор самолетов Сухой Павел Осипович, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Ленин-

ской и Государственной премий, доктор технических наук, и выражает искреннее соболезнование семье покойного.

ОТ КОМИССИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ПОХОРОН П. О. СУХОГО

Комиссия сообщает, что гроб с телом П. О. Сухого будет установлен в Краснознаменном зале Центрального Дома Советской Армии.

Для прощания с покойным открыт доступ 18 сентября с 10 час. 30 мин. до 12 час. 30 мин.

Похороны состоятся 18 сентября в 14 час. на Новодевичьем кладбище.

Некролог, посвященный П. О. Сухому, опубликованный в газете «Правда»