

Вестник Героев

№ 32
6-7
2012

СОВЕТСКОГО СОЮЗА, РОССИИ И СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА



Торжество советской авиации!

75 - ление трансарктического перелета экипажа Валерия Чкалова через Северный полюс в Америку!



27 августа 2012 года. Герой Советского Союза, Герой России (Золотая Звезда Героя №1) С.К. Крикалев на «Вершине Героев Отечества» (Приэльбрусье — высота 3070 м). Восхождение совершено в рамках проекта: «Мы - помним!». Слева - П. Дружинин (Фонд «Правопорядок-Щит»)

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

Герой Советского
Союза

В.П.ЧКАЛОВ

стр. 4



Герой Советского
Союза

М.М.ГРОМОВ

стр. 8



Легендарный самолет
АНТ (25-II)

стр. 18



Герой России
В. МАКАРОВ

«Против России
развязана
информационно-
психологическая
война!»

стр. 21



Памяти
Героя России
Суламбека Осканова

стр. 22



75-летие перелетов экипажей В.Чкалова и М.Громова через Северный полюс в Америку



Н.Т. АНТОШКИН
Герой Советского Союза,
Председатель Правления
«Клуба Героев Москвы и
Московской области»

Только сильные духом люди становятся летчиками!

В 30-х гг. XX в. в Советской России существовала целая плеяда выдающихся летчиков, горевших желанием прославить свою Родину такими рекордами, которые не были тогда подвластны никому в мире!

Поскольку капиталистический мир смотрел на Советский Союз либо с презрением, либо с недоверием, то достижения советских людей в области техники, особенно авиационной, могло серьезно поправить как имидж нашего государства, так и ее зачисление в отряд передовых авиационных держав. Тем более что И. Сталин ставил летчикам самые передовые и дерзкие на то время задачи! И летчики не подвели! Никто до экипажа Валерия Чкалова не мог преодолеть маршрут в Америку через Северный полюс! Никто! Одним таким выдающимся перелетом советские летчики совершили прорыв не только в популяризации отечественных авиа-

ционных рекордов и возможностей, но и в достижении сближения целых народов, находящихся на разных континентах, посредством человеческих свершений и торжества — духа и мастерства. Весь мир рукоплескал советским героям! Все признали их превосходство и их смелость. Конечно, все это могло произойти исключительно благодаря индивидуальным особенностям экипажа — профессионализму, уникальности, мужеству и смекалке.

Особо важным оказался данный исторический перелет еще и тем, что он происходил в преддверии Второй мировой войны, и налаживание дружеских отношений с США сыграло немаловажную роль в объединении сил, которые противостояли фашизму во всем мире.

В США экипаж Чкалова имел ошеломительный успех и приобрел невиданную популярность у простых граждан,

что также повлияло на американское общественное мнение относительно оценки того, кто такие русские. А русские оказались — друзьями!

Более того, вслед за экипажем В. Чкалова совершил рекордный перелет и экипаж М. Громова, который закрепил эти позитивные настроения американских граждан! Безусловно, не стоит забывать и о легендарном полярном летчике М. Водопьянове, сумевшему за месяц до перелета экипажа Чкалова в США посадить на лед в районе Северного полюса тяжелый самолет «АНТ-6», высадив на льдину легендарную четверку «папанинцев», которые (в итоге) и «обеспечивали погоду» оба эти исторические перелета! И все это было — впервые в мире! Эти три события являются ярким доказательством триумфа советской авиации 30-х гг. XX в.!

Слава легендарным советским летчикам!

16 июня 2012 года в Щёлково – 3 прошло торжественное мероприятие, посвящённое 75-летию перелёта экипажа В.Чкалова в Америку

В мероприятии у Дома офицеров участвовали представители нижегородской земли, где родился Валерий Чкалов: председатель Нижегородского землячества генерал авиации В.А. Карпычев, члены землячества, зам. представителя губернатора Т.А. Васильева, Герой Советского Союза В.Д. Зудов, Герой России, начальник филиала Государственного летно-испытательного Центра им. В.П. Чкалова полковник Р.А. Бариев, начальник Чкаловской авиабазы генерал-майор авиации В.Г. Беляев, дочь Валерия Чкалова – В.В. Чкалова, заслуженный летчик-испытатель СССР, многократная чемпионка мира М.А. Попович, представитель Совета Федерации Герой России А.И. Новиков, депутат Мособлдумы Н.Н. Еремейцева, зам. Главы администрации г. Щёлково А.Д. Попов и другие.

Торжественное собрание открыл руководитель аппарата Комитета Совета Федерации по обороне и безопасности, Герой России, заслуженный военный летчик России **Алексей Новиков**:

«Перелет Чкалова убедил весь мир в мощи советского государства и советского народа. Мы доказали, что за короткое время возможно создать мощную авиацию. Современным летчикам сейчас страшно представить, как герои тех лет смогли это сделать на той технике.

Смело могу сказать, что нигде, кроме Щёлкова и нашей Нижегородчины, так громко не звучит эта дата!!! Мы должны показать новому губернатору, как должны отмечаться такие поистине великие события. Мы не имеем права забывать подвиги нашего народа и государства!»

Начальник Государственного летно-испытательного центра им. В.П. Чкалова, Герой России полковник **Р. Бариев** в своем выступлении отметил:

«В те непростые тридцатые годы, годы противостояния двух политических систем, годы развития нашего государства, а вместе с ним и авиации, экипаж Чкалова показал всему миру великий пример самоотверженного труда советских людей и их патриотиз-



ма. Чкалов, Байдуков и Беляков стали первопроходцами. С риском для жизни, в условиях северных полярных широт они с честью выполнили поставленную задачу! Нынешнее поколение испытателей гордится этими великими людьми, стоявшими у истоков развития испытательного дела в нашей стране. Они показали, как надо работать на благо нашего государства. Мы гордимся тем, что великий летчик-испытатель Валерий Павлович Чкалов два года работал на щёлковском аэродроме. Гордимся и тем, что с 1967 г. наш центр носит имя Валерия Павловича Чкалова. Низкий поклон членам семьи Чкалова, которые прибыли сюда, и глубокая благодарность организаторам этой встречи. С праздником всех!»

Дочь Героя Советского Союза В.П. Чкалова **Валерия Валерьевна Чкалова** напомнила собравшимся:

«2012 год славен тем, что в этом году исполняется 75 лет трем замечательным событиям: высадке на лед первой советской научно-исследовательской дрейфующей станции «Северный полюс-1», возглавлял которую И.Д. Папанин (его с экспедицией доставил на самолете «АНТ-4» в район Северного полюса Герой Советского Союза Михаил Водопьянов); перелету экипажа В. Чкалова из Москвы в Ванкувер и полету экипажа Михаила Громова, побившего мировой рекорд дальности по прямой. Щёлково служило плацдармом для всех этих трех событий! Жаль, конечно, что не сохранилось той горки, с которой взлетали авиаторы, вошедшие в историю.

Их перелеты были сложными. Но они показали советскую мощь американцам, которые совершенно не ожидали от нас такого. Это было утверждением значимости Советского Союза в мире! Мы доказали, что у СССР есть летчики и штурманы, которые могут проложить путь в совершенно незнакомом районе!

Поздравляю вас с праздником! Желаю плодотворных успехов в вашей работе, счастья и радости. Процветай, город Щёлково!»



Герой Советского Союза А.С. Безсевец



В.В. Чкалова, Т.А. Васильева, Герой Советского Союза В.Д. Зудов



Герой России А.И. Новиков



Герой Советского Союза В.С. Котлов



Герой России А.В. Андронов



Герой России Н.М. Осыковский



Герой России Р.А. Бариев



Герой Советского союза В.П. Чкалов, 1938 год.

Полет из Москвы через Северный полюс в Америку был большим испытанием и для советских летчиков, и для советского самолета. Трудность полета заключалась главным образом в том, что мы не знали трассы. Нам первым пришлось пролететь от полюса к американским берегам и далее над Канадой. Поэтому мы тщательно готовились к трансполярному перелету, стараясь учесть все возможные препятствия.

Перед отлетом все наши метеорологи предсказывали нам плохую погоду. Они указывали на циклоны у Кольского полуострова, у Земли Франца-Иосифа, на Северном полюсе и в Канаде!

Мне как командиру экипажа было предоставлено право решать. Я обратился к Байдукову и Белякову. Оба они, не раздумывая, согласились лететь. И на рассвете 18 июня мы полетели.

Прежде всего для нас явилась неожиданной высота арктических облаков. Данные, которыми мы располагали, позволяли нам предполагать высоту облаков в 3–3,5 км. Между тем об-

Счастье быть советским летчиком!

лачность простиралась гораздо выше. Постепенно набирая высоту, мы достигли 5 тыс. м, но над нами еще продолжали висеть облака. На высоте 6 тыс. м картина не изменилась. Когда мы набрали 6100 м, облака все еще были выше нас. Выше мы подниматься уже не могли: самолет и так потратил много бензина, чтобы выбраться из облаков.

С нашим запасом горючего «НО-25» мог бы пролететь 13 тыс. км, а пролетели мы значительно меньше. Куда же девалась энергия самолета? Прежде всего она ушла на борьбу с облачностью и на обход циклонов.

Уже над Баренцевым морем нам пришлось обходить циклон. Второй циклон мы встретили у Земли Франца-Иосифа. Его обход «съел» у нас 700 км. Чтобы обойти четыре циклона, нам пришлось пролететь лишних около 3 тыс. км. Цифра немалая! Достаточно сказать, что если бы «НО-25» пролетел от Портланда еще 700 км, мировой рекорд дальности полета по прямой был бы нами побит.

Много забот причинило нам обледенение самолета. Нам пришлось либо обходить облака, где самолет покрывался тонким слоем льда, либо подниматься выше облаков. И все же наш «НО-25» на протяжении более 15 час. нес на своих крыльях слой льда, перегружавший машину.

Вопрос о вынужденной посадке отпадал: посадка была немислима уже потому, что нам некуда было садиться. Если бы мы совершили вынужденную посадку в Северной Канаде, нас невозможно было бы разыскать.

Еще одна трудность сопутствовала нам в полете – отсутствие достаточного количества кислорода. На большой высоте, в разреженной атмосфере, как известно, без кислорода лететь невозможно. Мы пользовались кислородом только в течение 10 час., потому что кислорода у нас было мало. В связи с этим в течение 63 час. мы ничего не ели. Фрукты, овощи, бутерброды и консервы, находившиеся на самолете, совершенно нас не прельщали.

Ко всему этому надо добавить, что «НО-25» выдержал многочасовые арктические штормы.

Несмотря на все трудности, испытанные нами, теперь можно с уверенностью сказать, что в скором времени путь из СССР в Америку через Северный полюс может стать воздушным путем регулярного сообщения. Полет Героя Советского Союза Т. Громова и т.т. Юмашева и Данилина еще раз подтвердил эту возможность.

Во время нашего пребывания в Америке все относились к нам, как к явлению сверхъестественному. Пришлось потратить немало сил, чтобы убедить американцев в том, что в Советском Союзе таких летчиков и штурманов, как мы, много. Американцев поразило наше утверждение, что через Северный полюс могут перелететь в Америку многие советские летчики.

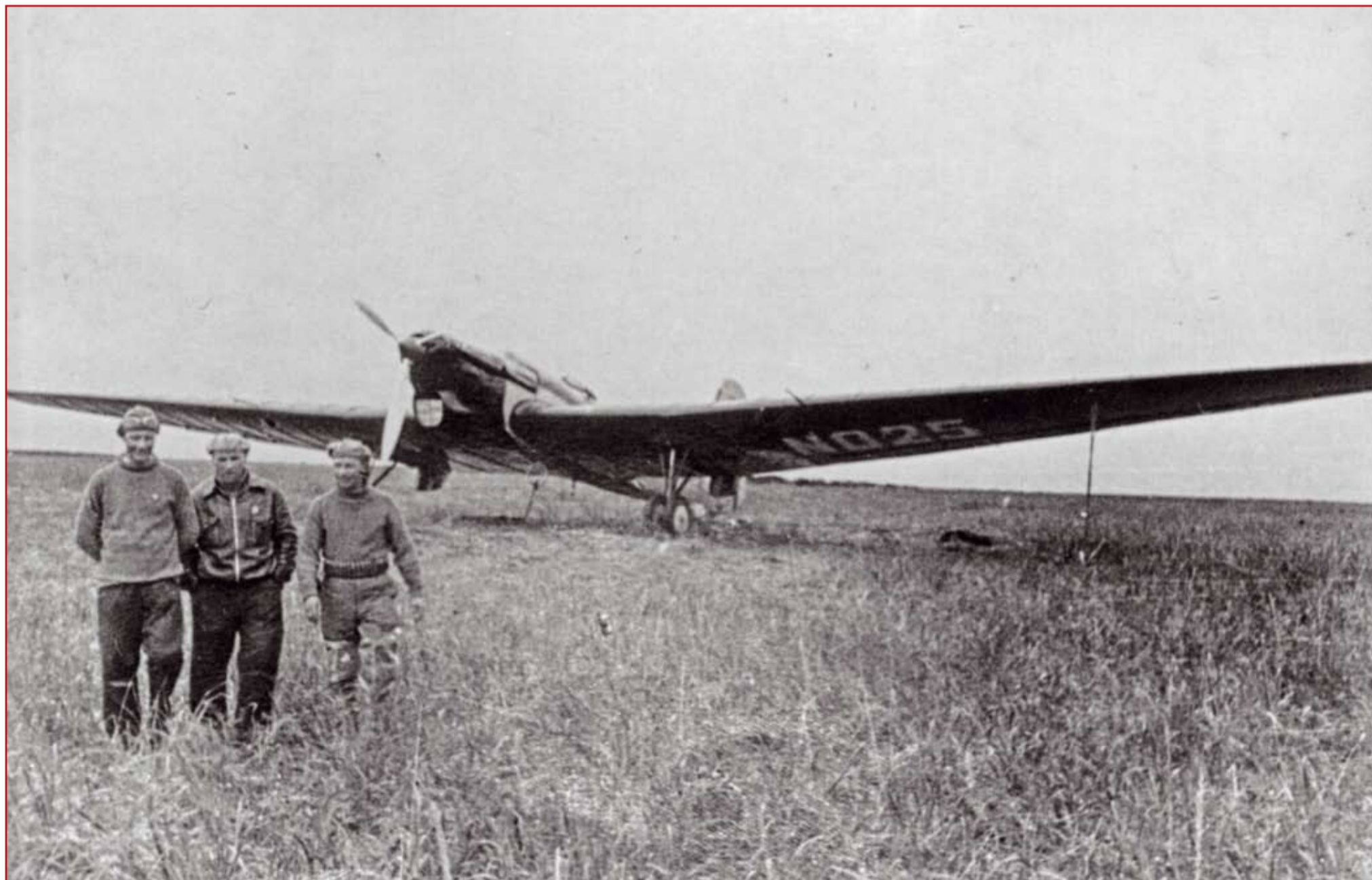
– Если я задам нашим летчикам вопрос, – говорил я американцам, – хотите ли вы лететь через Северный полюс, они все как один ответят: хотим. Это показывает, что наши летчики не хуже нас. Я уверен, что молодежь стоит выше меня и летает лучше.

Сейчас, когда наш трудный перелет позади и мы находимся на пути к нашей счастливой родине, хочется еще раз сказать: большое счастье быть советским летчиком!

Нам выпала высокая честь – стать пионерами великого трансарктического пути. Нет слов, чтобы выразить всю нашу любовь к нашей стране и к товарищу Сталину, давшим нам возможность совершить этот исторический перелет.

Мы можем с уверенностью заявить: как и все летчики Советского Союза, мы готовы принять и выполнить любое задание, которое будет дано нам партией, правительством, товарищем Сталиным!

В. Чкалов,
Герой Советского Союза,
«Правда» от 26 июля 1937 г.



ПЕРВАЯ ТРАССА ПЕРЕЛЕТА ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС НАНЕСЕНА НА ГЛОБУС-ЛЕГЕНДУ!

В 1914 г. российский морской летчик, поручик по Адмиралтейству **Ян Иосифович Нагурский** впервые поднял самолет в небо Арктики. Это был гидросамолет «Морис Фарман». Нагурский совершил пять полетов около берегов Новой Земли, пробыл в воздухе 11 час., причем однажды удалился от суши на 100 км. Позднее он написал: «Прошлые экспедиции, стремящиеся пройти Северный полюс, все неудачны, ибо плохо учитывались силы и энергия человека с тысячекратным расстоянием, которое нужно преодолеть, полным презрением и самых тяжелых условий. Авиация, как колоссально быстрый способ передвижения, есть единственный способ для разрешения этой задачи».

Мысль о покорении Северного полюса и исследовании неприступной Арктики владела умами человечества много веков и, конечно, прав был поручик Нагурский, что последнее слово остается за авиацией, которая стремительно развивалась в 20–30 гг. прошлого столетия.

Наша страна предприняла грандиозные по своим задачам и международной значимости мероприятия в освоении и покорении Северного полюса и неизведанной Арктики:

- 21 мая 1937 г. в районе Северного полюса на дрейфующую льдину впервые самолетами летчиков – Героев Советского Союза **М.В. Водопьянова** и **В.С. Молокова**, а также – **А.Д. Алексеева** и **И.П. Мазурука** была доставлена первая полярная научная экспедиция. В состав экспедиции входили: руководитель **И.Д. Папанин**, радист **Э.Т. Кренкель**, геофизик, метеоролог **Е.К. Фёдоров**, гидробиолог **П.П. Ширшов**. Идея первой научно-исследовательской экспедиции Северный полюс-1 принадлежала выдающемуся ученому-полярнику **О.Ю. Шмидту**, который руководил организацией и подготовкой этой экспедиции. О.Ю. Шмидт первым сошел на дрейфующую льдину из самолета Водопьянова;

- **18 июня 1937 года** на самолете АНТ-25 генерального конструктора А.Н. Туполева в небо поднялся экипаж в составе командира Героя Советского Союза **В.П. Чкалова**, второго пилота Героя Советского Союза **Г.Ф. Байдукова**, штурмана Героя Советского Союза **А.В. Белякова** с заданием первыми пролететь над Северным полюсом и проложить новую кратчайшую воздушную трассу, соединяющую СССР и Северную Америку;

- **12 июля** следующий экипаж советских летчиков в составе командира корабля Героя Советского Союза **М.М. Громова**, второго пилота **А.Б. Юмашева**, штурмана **С.А. Данилина** поднялся со Щелковского аэродрома с заданием установить мировой рекорд дальности по прямой, пролетев через Северный полюс в Америку!

Несмотря на огромные трудности, с которыми встретились участники этих событий, все предпринятые нашей страной грандиозные мероприятия прошли успешно, показав силу и мощь нашей авиации. Сегодня мы остановимся более подробно на перелете Чкаловского экипажа.

В начале 1936 г. **В.П. Чкалов**, **Г.Ф. Байдуков**, **А.В. Беляков** написали заявление на имя Наркома Тяжелой Промышленности **Г.К. Орджоникидзе** с просьбой разрешить им беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку. Откуда взялся этот новый экипаж, ведь Байдуков был вторым пилотом в экипаже Героя Советского Союза **С.А. Леваневского**, который пытался совершить аналогичный пере-



Герой Советского Союза В.П. Чкалов, 1938 год.

лет в 1935 г.? Да, действительно, Георгий Филиппович был вторым пилотом в несостоявшемся перелете, но он не был согласен с решением Леваневского прекратить перелет. Поэтому, зная Чкалова и Белякова, Байдуков предложил им создать новый экипаж и просить разрешение на перелет через Северный полюс на одномоторном самолете АНТ-25 № 2, который забракеровал Леваневский. На одном из заседаний ЦК ВКП (б) Орджоникидзе повел летчиков к Сталину. Выслушав летчиков, Сталин предложил экипажу новый маршрут: Москва–Петропавловск-на-Камчатке. Так появился «**Сталинский маршрут!**»

Почему Сталин в 1936 г. отклонил просьбу летчиков о перелете через Северный полюс в Америку? Возможно, сыграла свою роль неудачная попытка перелета Леваневского, о которой знала Америка, и на Щелковском аэродроме экипаж провожали 12 иностранных корреспондентов. Разрекламировав этот перелет, мы оказались в тяжелом

положении. Поэтому перелет через Северный полюс должен быть совершен наверняка и надо было к нему тщательно проверить готовность экипажа и самолета.

Всё это хорошо понимали и руководство авиационной промышленности, и экипаж в составе Чкалова, Байдукова и Белякова. Тщательная подготовка к перелету по Сталинскому маршруту и успешное его осуществление обеспечивали «реабилитацию» самолета АНТ-25 и давали надежду на осуществление в 1937 г. второго перелета уже через Северный полюс. 14 июня 1936 г. Начальник Главного управления авиационной промышленности **М.М. Каганович** издал приказ, в котором ответственность за подготовку самолетов АНТ-25 № 1 и АНТ-25 № 2 возлагалась на заместителя начальника ОЭЛИД ЦАГИ **Е.А. Стомана**. Был создан земной экипаж из сотрудников ЦАГИ, завода им. Орджоникидзе, завода «Авиаприбор», ЦИАМ и др. Возглавлял этот штаб подготовки

к перелету начальник ОЭЛИД ЦАГИ **В.И. Чекалов**.

15 июня вышел приказ начальника военно-воздушных сил РККА командарма II ранга **Я.И. Алксниса**. В этом приказе на начальника НИИ ВВС РККА были возложены обязанности по обеспечению тренировочных полетов экипажа, обеспечению тренировок по связи на земле и в воздухе, а также обеспечение предварительными вычислениями для астрономической ориентировки аэронавигационной подготовки.

Блестящий перелет Чкалова, Байдукова, Белякова по скорректированному Сталинскому маршруту был высоко оценен правительством – всем членам экипажа было присвоено звание Героев Советского Союза. Самолет АНТ-25 показал свои потенциальные возможности, а экипаж – мастерство и профессионализм, выдержку и настойчивость в достижении поставленной задачи. Первый и последний раз все члены правительства во главе со Сталиным встречали героев на Щелковском аэродроме.

13 февраля 1937 г. Нарком Обороны Промышленности **М.Л. Рухимович** обратился к Сталину с письмом следующего содержания: «Герои Советского Союза – т.т. Чкалов, Байдуков и Беляков обратились ко мне за разрешением осуществить в текущем году беспосадочный перелет Москва–Северный полюс–Сан-Франциско (США)... Самолет АНТ-25 в настоящее время полностью готов для дальнего полета...»

Прошу Вашего принципиального согласия на организацию в апреле с.г. беспосадочного перелета Москва–Сан-Франциско через Северный полюс.

Действительно, Главный конструктор самолета АНТ-25 Туполев по замечаниям экипажа Чкалова после первого перелета в 1936 г. начал подготовку их самолета АНТ-25 № 2 к перелету через Северный полюс: делается подогрев масла в главном баке, переделывается подогрев кабины самолета, устанавливается автопилот и воздушно-вакуумные и масляно-нагревательные помпы автопилота, проводятся длительные (200 час.) испытания нового топлива, масла и проводов для автопилота и др.

Наконец, 25 мая выходит постановление Политбюро «О перелетах». В постановлении говорится: «1. Разрешить т.т. Чкалову, Байдукову и Белякову беспосадочный перелет Москва–Сан-Франциско через Северный полюс (на самолете АНТ-25)». Перелет намечается на июнь–июль месяц. При этом в постановлении указывается: «Обязать т. Чкалова и весь экипаж в случае какой-нибудь неувязки и опасности в полете сделать посадку до Сан-Франциско, в одном из городов Канады или Сев. Америки».

Второй пункт этого постановления сформулирован так: «Предрешишь перелет тов. Леваневского через Северный полюс в Америку на самолете ДБА-бис (Болховитинова), приурочив полет к июлю-августу».

По приказу Рухимовича намечается предварительная дата вылета экипажа Чкалова – 12 июня.

Но 6 июня происходит невероятное событие. Самолет «И-5», как вспоминает в своей книге «Чкалов» Георгий Филиппович Байдуков, пилотируемый командиром **Баженовым** – начальником Научно-испытательного института ВВС, планируя на посадку, зацепил колесами шасси за правое крыло АНТ-25 № 2. В результате в консоли крыла образовалась огромная дыра.

Предварительный осмотр показал, что авария серьезная, и было сделано заключение, что самолет надо разбирать и везти на завод. Но специалисты из КБ Туполева убедили всех, что через



А.В. Беляков, В.П. Чкалов и Г.Ф. Байдуков у своего самолета после посадки, 20 июля 1937 года. Самолет АНТ-25 №2 на военном аэродроме г. Ванкувера, США, 1937 год.

неделю можно будет опробовать самолет в воздухе. И действительно, 14–15 июня ремонт самолета был закончен.

18 июня 1937 г. начался беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в Америку. Экипаж АНТ-25 № 2, утвержденный постановлением Политбюро 8 июня, в составе командира корабля В.П. Чкалова, второго пилота Г.Ф. Байдукова и штурмана А.В. Белякова, стартовал со Щёлковского аэродрома в 04 час. 05 мин. и через 63 час. 16 мин. 20 июня приземлился в г. Ванкувер штата Вашингтон США. Их маршрут проходил через следующие пункты: Москва – Кольский полуостров – Баренцево море – Земля Франца-Иосифа – Северный полюс – остров Мелвилл – остров Бенкса – Пирс Пойнт – остров Королевы Шарлотты – Ванкувер.

Экипаж выполнил с успехом возложенную на него ответственную обязанность первопроходца.

Знаменитый полярный исследователь Амудсен, много раз с земли и с воздуха атаковавший Арктику, так обращался к ней в своем дневнике:

«Сколько несчастий годами и годами несло ты человечеству, сколько лишений и страданий дарило ты ему, о, бесконечное белое пространство! Но зато ты узнало и тех, кто су-

тыс. м, но над нами еще продолжали висеть облака. На высоте 6 тыс. м картина не изменилась. Когда мы набрали высоту 6100 м, облака все еще были выше нас. Выше мы подниматься уже не могли: самолет и так потратил много бензина, чтобы выбраться из облаков.

С нашим запасом горючего «НО-25» (АНТ-25. – Авт.) мог бы пролететь 13 тыс. км, а пролетели мы значительно меньше. Куда же девалась энергия самолета? Прежде всего, она ушла на борьбу с облачностью и на обход циклонов. Уже над Баренцевым морем нам пришлось обходить циклон».

Чкалов в своей книге «Наш трансполярный рейс» так описал этот первый циклон: «Стало совсем темно. Влево от нас сплошная черная стена. Резко изменив курс, я повел самолет вправо. Но надвигающийся циклон немалым, он стремительно несет облако вправо, преграждая нам путь. Я стараюсь обойти облачность. Курс на остров Рудольфа. Высота уже 4000 м. В кабине холодно. Снаружи температура 24 градуса ниже нуля... Подошло время смены. Байдуков ползет ко мне. Сменились. Предлагаю Егору вести самолет вслепую. Сам не удержу, подкачиваю давление в бачке антиобледенителя.

Егор, этот изумительный мастер слепого полета, смело ползет в стену циклона. Все скрылось из поля зрения. Самолет, со всех



лезть на высоту 5100–5700 м, что привело к большому расходу кислорода.

Стена облачности у третьего циклона была высотой 6500 м. Самолет шел на высоте 5700 м в сплошной облачности при температуре –30 градусов. Сантиметровым слоем льда абсолютно белого цвета был покрыт весь самолет. Это «фарфоровое» обледенение считается самым страшным, так как такой лед необыкновенно крепкий и держится в течение 16 час. На протяжении более 15 час. нес АНТ-25 на своих крыльях слой льда, перегрузивший машину. Борьба с циклоном сопровождалась катастрофической ситуацией – кончилась антиобледенительная жидкость для винта, началась угрожающая вибрация самолета, замерз трубопровод, воды в системе охлаждения мотора не было. Температура в кабине была –9 градусов Цельсия. Вся вода в кабине замерзла. В систему охлаждения мотора пришлось наливать «адскую» смесь из чая, остатков незамерзшей воды, жидкости из шаров-пилотов, приготовленную для сдачи врачам для анализов. Чкалов оценил эту ситуацию так: «В упорной, напряженной борьбе с циклонами потеряно много времени, много горючего и еще больше физических сил, но мы летим первыми. История нас не осудит».

Таков полюс неприступности с его коварными неожиданностями. А под крыльями АНТ-25 безжизненные не освоенные просторы северной Канады.

Четвертый циклон, застигший экипаж над долиной р. Маккензи, пришлось проходить на высоте 6100 м. Экипаж до последней минуты экономил кислород, так как было решено пересекать Скалистые горы на большой высоте и выйти к Тихому океану. У всех членов экипажа огромная физическая усталость, учащенный пульс. Теперь летчики сменялись уже через каждый час, у Чкалова идет носом кровь. Кислород кончился, и самолет вынужден снижаться. Снизившись до 4000 м, экипаж видит воду. Значит, самолет летит над Тихим океаном.

Чтобы обойти четыре циклона, экипажу пришлось пролететь лишние около 3 тыс. км К этому надо добавить, что самолет выдержал много-

часовые арктические штурмы.

В.П. Чкалов в своей статье, напечатанной в газете «Правда» от 26 июля 1937 г., написал: «Несмотря на все трудности, испытанные нами, теперь можно с уверенностью сказать, что в скором времени путь из СССР в Америку через Северный полюс может стать воздушным путем регулярного сообщения. Полет Героя Советского Союза т. Громова и т.т. Юмашева и Данилина еще раз подтвердили эту возможность».

Во время нашего пребывания в Америке все относились к нам, как к явлению сверхъестественному. Пришлось потратить немало сил, чтобы убедить американцев в том, что в Советском Союзе таких летчиков и штурманов, как мы, много. Американцев поразило наше утверждение, что через Северный полюс могут перелететь в Америку многие советские летчики...

Сейчас, когда наш трудный перелет позади, и мы находимся на пути к нашей счастливой родине, хочется еще раз сказать:

- Большое счастье быть советским летчиком! Нам выпала высокая честь – стать пионерами великого трансполярного пути...»

В газете «Советская авиация» от 20 июня 1937 г. Г.Ф. Байдуков написал:

«Проанализировав материалы полета, наш экипаж немедленно направил в Москву в штаб перелета свои соображения по улучшению и доработкам самолета, мотора, приборов и снаряжения. Это было очень важно, поскольку Советское правительство считало главной нашей задачей разведку, исследование нового пути, изучение свойств самолета в



Мэр города Нью-Йорка Л.И. Гардия приветствует советских летчиков во главе с В.П. Чкаловым в своем кабинете. Слева направо СССР в Америке А.А. Трояновский.

мел поставить ногу на твою непокорную шею, кто сумел силой бросить тебя на колени...»

Три Героя Советского Союза – Чкалов, Байдуков, Беляков – первые проложили новую воздушную трассу через Северный полюс, Арктику и соединили два континента – Евразию и Северную Америку кратчайшим путем.

Полпред А.А. Трояновский в Америке 20 июня – в день посадки АНТ-25 на американской земле – послал Сталину и Молотову телеграмму следующего содержания: «Исторический перелет завершен. Чкалов, Байдуков и Беляков спустились на территорию Соединенных Штатов около Портленда в Ванкувере (штат Вашингтон). Герои Советского Союза стали мировыми героями. Советская авиация показала, на что она способна...»

Были ли трудности в полете у экипажа? В.П. Чкалов в своей статье, напечатанной в газете «Правда» от 26 июля 1937 г., ответил на этот вопрос так:

«Полет из Москвы через Северный полюс в Америку был большим испытанием и для советских летчиков и для советского самолета. Трудность полета заключалась главным образом в том, что мы не знали трассы. Нам первым пришлось пролететь от полюса к американским берегам и далее над Канадой. Поэтому мы тщательно готовились к трансполярному перелету, стараясь учесть все возможные препятствия...»

Прежде всего, для нас являлась неожиданной высота арктических облаков. Данные, которыми мы располагали, позволяли нам предполагать высоту облаков в 3–3,5 км. Между тем облачность простиралась гораздо выше. Постепенно набирая высоту, мы достигли 5

сторон закрытый облаками, стал мгновенно покрываться прозрачным льдом. Начались тряска, вздрагивания... Открыв кран до отказа, Байдуков добился прекращения обледенения на винте. Но плоскости, стабилизатор, антенны быстро леденели».

Только на высоте 4100 м экипажу удалось вырваться из объятий циклона. Обход сплошной облачности, сильный северо-западный ветер силой до 50 км/час, обледенение самолета заставили летчиков потратить три часа, чтобы дойти до Земли Франца Иосифа.

Второй циклон был встречен экипажем у Земли Франца-Иосифа. Его обход занял еще 1 час 25 мин.

19 июня в 4 час. 15 мин. по Гринвичу (в 7 час. 15 мин. по московскому времени) самолет прошел над районом Северного полюса, над «крышей мира». Но мощные облака закрыли от летчиков землю. Из дневника И.Д. Папанина: «19 июня. Необыкновенно напряженный день. Всю ночь Эрнст (Э.Т. Кренкель) дежурил на радио, следил за полетом Чкалова. В 5 час. утра Теодорыч зашел в палатку и сказал, что Чкалов находится на полути между Рудольфом и полюсом. Мы встали. Через некоторое время я услышал шум самолетного мотора и закричал: «Самолет, самолет!» Женя (Е.К. Федоров) выскочил на улицу – ничего нет. Но тут же прибежал обратно и кричит мне через дверь: «Да, это Чкалов, но самолета не видно, сплошная облачность! Мотор слышу отчетливо...»

Следующие два циклона застигли самолет у островов Мелвилла и над р. Маккензи, заставив самолет в нарушение утвержденных графиков движения



Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков у здания Американского Сената, г. Вашингтон, июль 1937 года.



А.А. Трояновский, В.П. Чкалов,
Г.Ф. Байдуков и А.В. Беляков знакомятся
с американским авиатором Маттерсоном,
Оксфорд, 1937 год.



А.А. Трояновский (крайний слева),
Г.Ф. Байдуков, В.П. Чкалов, А.В. Беляков
в Советском посольстве, 1937 г.

условиях полета в Арктике. За нами готовился в такой же путь экипаж «АНТ-25» (АНТ-25 № 1. — Авт.) в составе т.т. Громова, Юмашева и Данилина. Учитывая наш опыт и советы, экипаж М.М. Громова сократил состав предметов снаряжения. Это позволило увеличить запас горючего примерно на 500 км пути, взять втрое больше кислорода и антиобледенительной жидкости для воздушного винта».

Почему экипажу удалось преодолеть все трудности?

В статье «Великий русский народ», напечатанной в газете «Известия» в 1938 г., В.П. Чкалов писал: «Чувство неразрывной связи с любимой отчизной никогда не покидало меня. Во время полетов сознание того, что вместе с нами сейчас весь народ, что он с огромным сочувствием следит за нашим маршрутом, — это сознание придавало всегда мне и моим спутникам непоколебимую уверенность: задание партии и правительства будет выполнено!...

Эта вера вела нас сквозь облака, туманы и циклоны, с нею не страшны были нам никакие трудности, и она приводила нас всегда прямо к цели».

Американцы с ликованием приветствовали наших первопроходцев. Политический, деловой и научный мир Америки, да и всего мира, высоко оценил значение этого перелета. 20 июня 1937 года в воскресный день, когда вся политическая жизнь в США замирает, президент Франклин Рузвельд приветствовал советских летчиков телеграммой, направленной полпреду СССР А.А. Трояновскому: «С большим удовольствием я узнал об успешном завершении первого безостановочного перелета из Союза Советских Социалистических Республик в Соединенные Штаты. Мастерство и отвага трёх советских летчиков, блестяще осуществивших этот исторический подвиг, заслуживает величайшей похвалы. Пожалуйста, передайте им мои горячие поздравления».

Известный французский летчик капитан Росси сказал: «Я воздушно должное экипажу. Его полет доказывает, что у людей, входящих в экипаж самолета, есть не только возвышенное чувство долга, но и удивительная смелость. Я полагаю, что этот перелет является для Советского Союза победой, которая делает честь не только экипажу, но и рабочим, построившим самолет. Я восхищаюсь тремя советскими летчиками и желаю им от всего сердца удачи в их будущих полетах».

Английская газета «Дейли телеграф» писала: «Полет протяженностью свыше 5 тыс. миль без посадки из Москвы через Северный полюс к берегам Тихого океана — блестящее дело, невозможное ни для кого, кроме людей, обладающих изумительным летным мастерством и большой храбростью. Три летчика Советского Союза, выполнившие этот перелет, становятся в первый ряд крупнейших летчиков послевоенного периода...»

Известный ученый, исследователь Арктики, президент «Клуба исследова-

тель» Вильямур Стефансон телеграфировал нашему полпреду А.А. Трояновскому: «От имени членов и президиума Клуба исследователей имею честь поздравить с величайшим подвигом в истории авиации и в истории исследования Арктики. Исследователи всего мира преклоняются перед Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, а также перед вашим правительством за мудрую, последовательную поддержку, которая ими на протяжении ряда лет была оказана делу исследования Арктики».

Это было первое завоевание «крыши мира». Они были первопроходцами, покорившими неизведанные просторы Арктики и проложившими новую воздушную трассу через Северный Полюс в Америку.

Американское Географическое Общество и члены «Клуба исследователей» высоко оценили подвиг советских летчиков в исследовании Арктики и покорении Северного полюса.

На приеме в честь экипажа АНТ-25 № 2, устроенном «Клубом исследователей» и Русско-американским институтом 30 июня 1937 г. в Нью-Йорке в отеле «Уолдорф-Астория», им было предложено расписаться на большом глобусе, на котором была проложена трасса их перелета.

Этот глобус был знаменит тем, что на нем уже имелись подписи знамени-

тых исследователей: Рауля Амудсена, в 1911 г. первым достигшего Южного Полюса, Фридриха Нансена, участника арктической экспедиции Нобеля в 1893–96 гг., Чарлза Линдберга, в 1927 г. первым на аэроплане перелетевшего Атлантический океан, Вильямура Стефансона, возглавлявшего полярную англо-американскую экспедицию в 1906–07 гг. и канадскую арктическую экспедицию в 1913–17 гг., Ричарда Берда, первого летавшего на Северный Полюс в 1926 г. и Южный Полюс в 1929 г., Амелии Эрхард, первой женщины, перелетевшей пассажиром через Атлантический океан в 1928 г. и совершившей самостоятельный аналогичный перелет в 1932 г., и многих других исследователей.

На этом глобусе была предоставлена честь расписаться и советским летчикам. В.П. Чкалов расписался на Северном Полюсе, А.В. Беляков вдоль проложенного на глобусе их маршрута. Г.Ф. Байдуков на этой встрече отсутствовал.

Джон Финли, Президент Американского Географического Общества, обращаясь на этом приеме к нашим летчикам, сказал: «Господа, от имени Американского Географического Общества сердечно поздравляю вас. Отныне все вы являетесь членами нашего общества».



Г.Ф. Байдуков, В.П. Чкалов, А.В. Беляков
с полярным исследователем Арктики
Вильямуром Стефансоном (сидит), 1937 г.

Но это было только началом освоения Арктики и Северного полюса советскими летчиками. 12 июля второй экипаж в составе М.М. Громова, А.Б. Юмашева и штурмана С.А. Данилина взлетел со Щёлковского аэродрома, взяв курс на Северный полюс и далее в Америку. Задача, поставленная этому экипажу, была чрезвычайно сложна — установить рекорд дальности по прямой в тяжелейших условиях полета над неизведанными просторами Арктики. Экипаж превосходно справился с труднейшим заданием. Они пролетели по зачетному пути 10 148 км. за 62 час. 17 мин., установив мировой рекорд дальности. Этот рекорд навсегда занесен в таблицу рекордов Международной Авиационной Федерации. Три Героя были награждены международной медалью де-Лаво.

Подводя итоги перелетам экипажей Чкалова и Громова, Стефансон сказал: «2000 лет человечество считало, что земля шарообразна, но поступало так, как будто земля имела цилиндрическую форму. Советские летчики доказали, что земля имеет шарообразную форму не только с востока на запад, но и с севера на юг. Трансполярные перелеты показывают, что мы живем в эпоху глубочайших изменений в человеческих представлениях... На памятнике, который воздвигнет им человечество, должны быть высечены слова: «До них земля по своим путям сообщения казалась цилиндрической. Они воистину превратили ее в шар».

Ни о наших ли советских летчиках великий русский ученый Михаил Васильевич Ломоносов сказал в середине XVIII в. такие пророческие слова:

**«Колумбы Русские,
презрев угрюмый рок,
Меж льдами новый путь
отвоят на Восток.
И наша достигнет
в Америку держава!»**

Это был триумф советской авиации!

В 1937 г. в Ванкувере был образован Комитет Москва–Ванкувер под председательством господина Генри Расмуссена для сооружения памятника на месте посадки самолета АНТ-25 экипажа Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова, Белякова. От губернатора штата Вашингтон господина Кларенса Мартина, мэра Ванкувера господина Джона Киттинса, господ Томпсона, Кемпбелла и Ричардса были посланы письма наркому иностранных дел М. Литвинову о желании создать памятник. Генри Расмуссен писал:

«...Для того чтобы воздать должное СССР за эту победу, осуществление этого полета, жители Ванкувера предлагают соорудить памятник в нетленном камне и бронзе, чтобы увековечить и сохранить память об этом первом воздушном завоевании «крыши мира». Мы планируем соорудить этот памятник



Легендарный американский глобус.

приблизительно в том месте, где ныне знаменитый АНТ-25 был поставлен на стойку после своего исторического перелета...

Но жизнь, и в особенности Вторая мировая война 1941–1945 гг. с гитлеровской Германией надолго отбросила пожелания ванкуверцев. Памятник был воздвигнут только в 1975 г. В 1974 г. в Ванкувере был создан трансполярный Чкаловский комитет, который и руководил сооружением этого памятника. На открытие памятника присутствовали Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков и сын В.П. Чкалова Игорь Валерьевич Чкалов. Этим актом дружбы была вписана еще одна страничка в замечательную историю города Ванкувера, о которой в своем письме в 1937 г. Г. Расмуссен написал так: «...Колеса АНТ-25 впервые коснулись земли уже почитаемой историей. Самолет был поставлен на стойку в двух шагах от того места, где возникла цивилизация Северо-западной части США и совсем близко от рождения водного и наземного транспорта Великого Северо-Запада. На берегах реки Колумбии в Ванкувере была построена первая ижугна Северо-Запада, был запущен первый пароход и взлетел первый самолет...»

В 1975 г. в истории Ванкувера была увековечена для потомков еще одна страничка – память о легендарном беспосадочном перелете советских летчиков Чкалова, Байдукова, Белякова из Москвы через Северный полюс в Америку, совершенном 18–20 июня 1937

г. До сих пор в Ванкувере существует комитет, называемый сейчас «Комитет по Культурному Обмену им. В.П. Чкалова», члены которого ежегодно в день посадки самолета 20 июня на аэродроме Пирсон Филд кладут к подножью памятника цветы. На протяжении многих десятилетий сохраняется добрая традиция отмечать каждое Юбилейное пятилетие в США и России.

В пятидесятых годах XX в. известный полярный летчик Герой Советского Союза М.В. Водопьянов написал книгу о В.П. Чкалове, которую иллюстрировал известный летчик-испытатель и художник **К.К. Арцеулов** – внук И.К. Айвазовского. В свое время он нарисовал замечательный портрет Чкалова. В этой книге был рисунок Арцеулова, на котором члены чкаловского экипажа расписываются на глобусе. Этот рисунок будоражил наше воображение, возбуждая желание найти этот глобус.

Семья В.П. Чкалова в дни празднования юбилейных дат в США интересовалась у членов Американского Чкаловского Комитета о судьбе этого легендарного глобуса. Но его следы были потеряны. Есть прекрасная русская пословица: «**Кто ищет, тот всегда найдет!**» И вот в период подготовки к празднованию 75-летия мы активно занялись поиском этого глобуса, поручив это сложное задание молодому поколению нашей семьи – сыну Игорю Вале-



В.П. Чкалов и А.В. Беляков расписываются на американском глобусе, г. Нью-Йорк, 30 июня 1937 г.

рьевича Валерино Игоревичу. Его старания, наше огромное желание найти глобус – всё это сыграло свою положительную роль, и глобус был найден.

Знакомство с Президентом Американского Географического Общества Джерэни Добсоном и возникшие дружеские отношения позволили Валерино Игоревичу договориться о правах на изготовление копии этого уникального по своей исторической значимости глобуса для России, которая на протяжении многих десятилетий проводила научные исследования и внесла неоценимый вклад в изучение и освоение Северного полюса и неприступной Арктики.

А дальше происходило всё, как в сказке. Благодаря доктору географических наук, депутату Государственной Думы **Михаилу Викторовичу Слепенчуку**, который прекрасно понял значимость этого недостающего уникального экспоната для истории нашей страны и выделил для изготовления реплик деньги, в Россию были привезены Легендарный Глобус летчиков и исследователей Американского географического общества и его реплики.

Американский уникальный глобус, никогда не покидавший США, впервые был вывезен в Россию. Почему мы удостоились такой чести? Наверное, потому что к настоящему времени на нем также были нанесены маршруты полетов американских космонавтов, и мы,

страна, первая в мире пославшая первого человека – Юрия Гагарина в космос, имела полное право иметь на этом глобусе не только подписи Чкалова и Белякова, но и наших космонавтов тоже.

И вот, 10 апреля 2012 г. на традиционном заседании Попечительского Совета Русского Географического общества в Санкт-Петербурге в присутствии Президента Русского Географического общества **С.К. Шойгу** и Президента Американского географического общества Д. Добсона состоялось торжественное подписание Глобуса-легенды космонавтами героем Советского Союза **В.В. Терешковой** и Дважды героем Советского Союза **А.А. Леоновым**.

Надеемся, что это будут не последние русские подписи на американском Глобусе-легенде.

В.В. Чкалова
Лауреат
Государственной премии СССР,
Заслуженный изобретатель РСФСР,
кандидат технических наук;

О.В. Чкалова
Кандидат технических наук,
старший научный сотрудник;

В.И. Чкалов
Президент Мемориально-
благотворительного Фонда
им. В.П. Чкалова
«Международный чкаловский Фонд»



Герой Советского Союза первая женщина-космонавт Земли В.В. Терешкова; дважды Герой Советского Союза летчик-космонавт А.А. Леонов; Герой Советского Союза, Герой России А.Н. Чилингаров - расписываются на глобусе.



Слева - направо: М.А. Лагарькова (дочь О.В. Чкаловой), О.В. Чкалова, В.И. Чкалов, В.В. Чкалова со своей правнучкой Ксенией Серовой и Дмитрием - сыном И.В. Чкалова у американского глобуса - легенды.

М.М. ГРОМОВ - ЛЕТЧИК № 1 И ЭТИМ ВСЁ СКАЗАНО!

*«Я прожил трудную и счастливую жизнь. Я – летчик, но мне кажется, что опыт моей жизни пригодится для любого человека»
(Герой Советского Союза М. Громов)*

Михаил Михайлович ГРОМОВ, Герой Советского Союза (медаль «Золотая Звезда» № 8), генерал-полковник авиации, профессор по специальности «Техническая эксплуатация самолетов и моторов», заслуженный летчик СССР, заслуженный мастер спорта СССР, летчик-испытатель 1-го класса родился в г. Твери 11 февраля (по старому стилю), т.е. 23 февраля по новому стилю 1899 г. в семье военного врача, Надворного советника Михаила Константиновича ГРОМОВА и акушерки Любови Игнатьевны ГРОМОВОЙ (в девичестве – Андреевой).

Брак Михаила Константиновича с Любовью Игнатьевной был воспринят тверскими дворянами Громовыми как мезальянс (неравный брак). Михаилу Константиновичу прежде всего было отказано в материальной помощи. Для студенческой семьи, в которой появился первый ребенок – дочь Софья, настали трудные времена. Разрыв с Громовыми состоялся на всю жизнь. Зато семья Любови Игнатьевны стала самой близкой для подрастающего Михаила Михайловича. Это была многодетная семья (10 детей), жившая в 25 км от Твери, в 8 км от железнодорожной станции Кулицкая, в сельце Терёбино. Жизнь в деревне, на природе оказала большое влияние на будущего летчика № 1 и способствовала разностороннему развитию, как и обстановка в семье: по вечерам мать много и выразительно читала различную литературу сыну и дочери, а отец, хотя и был немногословен, но всегда его замечания были направлены «на воспитание самостоятельности, инициативы, творчества и уверенности в своих силах» (М. Громов).

«Восьми лет я поступил в гимназию, но вскоре мать перевела меня в Реальное Училище Воскресенского, пользовавшегося большой славой: она считала образование и здоровье детей своей самой важной заботой».

В этом Училище работали педагоги высокой квалификации, обладавшие необычайной способностью мягким обращением и увлекательными методами завоевывать внимание и уважение к себе» (из воспоминаний М. Громова).

Окончив реальное училище, М. Громов, сдав конкурсные экзамены, поступил в Императорское Высшее Техническое Училище – МВТУ (ныне – МГТУ им. Баумана).

Студенческая пора: энергии было много, успевал бывать и в кино и в музеях... Однажды, проходя по Мясницкой улице, Михаил Михайлович увидел вывеску известного художника Ильи Машкова: «Даю уроки живописи и рисования». Пройти мимо этой художественной студии он не мог: живопись всегда увлекала его. Но... прочитав в спортивном журнале о соревновании по тяжелой атлетике, молодой Громов устремился в спортивное общество «Санитас», чтобы стать таким же атлетом, каким был изображен на обложке того журнала богатырь, демонстрировавший свой бицепс. В этом обществе Михаил Михайлович стал отличным штангистом, и в 1923 г. – первым чемпионом СССР по тяжелой атлетике в тяжелом весе. Увлечение спортом и понимание его необходимости осталось на всю жизнь, но не профессией, как и искусство.

Все решило маленькое объявление на двери МВТУ: «Набираются охотники на теоретические курсы авиации профессора Н.Е. Жуковского. Курсы шестимесячные. Образование требуется не ниже среднего. Возраст – от 18 до 28 лет». Помогло вспыхнувшему желанию и удивительное обстоятельство: в этот момент послышался рокот мотора, и он увидел аэроплан, летевший над Москвой. «Это был «Фарман ХХХ». И в одно мгновение я загорелся: буду



авиатором. ... Домой я явился сияющий и тут же объявил отцу и матери о своем зачислении на курсы Жуковского. Мать страшно перепугалась, а отец хладнокровно сказал: «Раз так случилось, удерживать парня не стоит. Пусть идет туда, куда ему нравится». Так определилась моя судьба» (М. Громов).

Началась учеба на теоретических курсах Жуковского.

«... Строевые занятия чередовались с теоретическими и практическими. Мы собирали и разбирали моторы того времени, учились управлять автомашиной, участвовали в продувке моделей самолетов в небольшой аэродинамической трубе. Обучение специальности было организовано блестяще. Для шести месяцев обучения объем специальных наук был чрезвычайно большим, и поэтому учеба была напряженной. Не могу не сказать, что успеху обуче-

ния, глубине теоретических познаний и их усвоению способствовало то, что на курсах преподавали такие корифеи молодой авиационной науки, как Н.Е. Жуковский, которого по праву называли «отцом русской авиации»; В.П. Ветчинкин; А.А. Микулин, будущий академик, творец отечественных авиационных двигателей; В.С. Стечкин; профессор, а потом академик В.С. Кулебакин; Г.М. Мусиялици. За каждым именем стоит целая эпоха, связанная с развитием советской авиации» (М. Громов).

По окончании курсов Н.Е. Жуковского всем «охотникам» было присвоено звание прапорщиков.

Следующим этапом было обучение полетам в Московской летной школе.

«... Самостоятельно я вылетел через 1 ч. 43 мин., налетанных с инструктором. Мои сверстники вылетели после налета с инструктором в 2 ч. 45 мин. Почему срок



Герои Советского Союза - М. Громов, С. Данилин, А. Юмашев.

обучения и быстрота освоения полета у меня оказалась короче, чем у моих товарищей? Теперь это легко объяснить: во-первых, мое физическое воспитание началось очень рано – с трех лет; во-вторых, моя самостоятельность, которую допускал и воспитывал во мне отец, укрепляла смекалку и изобретательность, необходимость анализа и синтеза (выводов), т.е. развивала творческое начало в любом виде деятельности. Самостоятельность и настойчивость в достижении цели укрепляли волю в повседневной жизни в самых разнообразных случаях. Это, несомненно, одно из удачных сторон моего детства. Но и другая сторона – обаяние природы и любовь к ней навеяли и укрепили во мне чувство романтики во всем... Технику я воспринимал как романтику...» (М. Громов).

Обучение продолжалось на разных типах самолетов, а наиболее способных и теоретически хорошо подготовленных оставили в школе инструкторами. Обучая учеников летать на самолете «Вуазен», Громов продолжал осваивать более сложные конструкции «Моран» и «Ньюпор», а затем в группе Александра Ивановича Жукова – «Дображас» и «Парасоль» (первый – учебный, второй – боевой; оба французского производства).

А.И. Жуков был прекрасным летчиком и педагогом. Главные черты его характера – организованность, вдумчивость, точность и аккуратность не могли не отразиться на его отношении к работе и обучению учеников. Влияние на молодых летчиков инструктора А.И. Жукова невозможно переоценить. Это он дал им правильный задел на всю жизнь в их сложной и опасной профессии. Дружеские и уважительные отношения сохранились у Громова и Жукова до конца их жизни.

Шла Гражданская война. В школу пришел приказ организовать отряд из инструкторов и отправить его на ликвидацию прорыва Мамонтова. Возглавил его начальник школы Братолюбов, оставивший вместо себя М. Громова, который тоже рвался на деятельный фронт. М.М. Громов отбыл на фронт только после получения трагического известия о гибели Ю.А. Братолюбова. Он был прикомандирован в качестве летчика ко 2-му авиационному Крылу войск внутренней охраны. Летал на разведку артиллерии «зеленых» и разбрасывал воззвания, а 18 августа 1920 г. Громов был награжден «Грамотой за службу в этом Крыле руководством Внутренних войск Министерства внутренних дел СССР».

К этому времени у Михаила Михайловича уже возникали мысли о причинах, которые вызывают ошибки в полетах. «Я начал понимать от чего зависит качество пилотирования, надежность, гарантирующая в какой-то степени правильные действия в управлении самолетом, как нужно самосовершенствоваться. Я невольно уже тогда пришел к некоторым определенным выводам и заключениям. Для меня стало очевидным, что психология, точнее психическая деятельность, играет в этих вопросах первостепенную роль и, что особенно важно, что ее можно совершенствовать, работая упорно и систематически над собой» (М. Громов).

Эти размышления, стремление укрепить их научными познаниями (увлечение работами великого физиолога И.М. Сеченова) позволили ему много позже сделать выводы, на основании которых возникли важные для летчиков формулы: «Чтобы надежно овладеть техникой, нужно прежде всего научиться надежно владеть и управлять собой» и «Психологический «курок» летчика должен быть всегда взведен для «выстрела» в момент внезапности в любой обстановке».

Проблема надежности полета стала

главной в жизни М.М. Громова.

В 1924 г. М. Громов был переведен на научно-опытный аэродром – НОА (с октября 1926 г. НОА стал НИИ ВВС) и стал летчиком-испытателем. В НОА тогда решались все проблемы того времени, связанные с организацией и осуществлением полетов в различных условиях (в том числе и в ночное время) с посадкой при свете фары на левом крыле; полеты по приборам в облаках; работа над рациональным размещением приборов на приборной доске, что очень важно для полетов «вслепую», и др. На НОА велись испытания многих самолетов: ИЛ-400 конструкции Н.Н. Поликарпова и И.М. Косткина; И-1 и И-2 конструкции Д.Б. Григоровича и др. К этому времени относится знакомство Громова с **Андреем Николаевичем Туполевым**, выдающимся конструктором, самолеты которого Михаил Михайлович испытывал, будучи шеф-пилотом в ЦАГИ и в его КБ в течение многих лет.

Наступил 1925 г. Шестерым летчикам было доверено совершить перелет по маршруту Москва–Пекин. В их числе был и М.М. Громов. Он летел вместе с механиком Е.В. Родзевичем на самолете Р-1 советского производства. Перелету придавалось большое политическое значение, о чем говорило широкое освещение его в печати.

Для двух летчиков (Волковойнова и Громова) перелет был продлен до Токио. Перелет в Японию проходил в тяжелейших метеоусловиях. Благополучно добрались до Токио только Громов с Родзевичем. Волковойнов сделал вынужденную посадку на пляже, не долетев до Токио.

По итогам перелета Москва–Пекин было принято решение Президиума ЦИК СССР. В нем говорилось:

«Экспедиция одержала блестящую победу над огромным расстоянием и преодолела чрезвычайные трудности пути длиной почти в 7000 км. Ею пересечены Урал, сибирская тайга, озеро Байкал, горы Забайкалья и Монголии, пустыня Гоби и горный хребет Калган... Советская авиация и авиапромышленность дали новые доказательства своей технической мощи, а советские летчики – новое подтверждение своей доблести и искусства!»

Все участники были награждены орденами Советского Союза.

И хотя перелет из Пекина в Токио был несравненно сложнее, труднее и опаснее, чем перелет из Москвы в Пекин, он считался лишь дипломатическим авиавизитом и был отмечен только японским правительством: летчики были представлены к ордену «**Восходящего Солнца**».

Это был первый визит советских летчиков в Японию. В этом же году японский летчик Х. Абэ нанес визит в Москву (через 40 с лишним лет в Москве встретились два первопроходца – М. Громов и Х. Абэ).

1926 г. принес М.М. Громову прозвище, принятое всем летным миром, – «Летчик № 1». «С гордостью и достоинством я пронес это звание через всю мою жизнь», – говорил М. Громов. В этом году Громов с механиком Родзевичем («золотые руки, как называл его Михаил Михайлович») совершил перелет по европейским столицам за три дня на цельнометаллическом самолете АНТ-3 «Пролетарий» конструкции А.Н. Туполева по маршруту Москва–Кенигсберг–Берлин–Париж–Рим–Вена–Варшава–Москва (пройдено 7150 км за 34 ч. 15 мин. летного времени). Несмотря на серьезные неполадки в пути, которые пришлось исправлять в ходе перелета, поставленное задание было выполнено. **Полет произвел в Европе настоящий бум!**

23 июня 1927 г. при испытании самолета И-1 на штопор Михаил Михайлович впервые в истории авиации выполнил вынужденный прыжок с парашотом из самолета, вошедшего в плоский штопор. Американцы наградили Громова за этот прыжок специальным значком «Гусеница», так как парашют, спасший летчика, был фирмы «Ирвинг»,



Исторический снимок (2 сентября 1925 год) Японии. Великий перелет: Москва - Токио. М. Громов поднял на руки японскую девочку, преподнеси ему цветы. Окаяма, аэродром «Тохоросава».

незадолго до этого закупленной нашей страной в США. Сущность и основные причины автототации (самовращения самолета) стали полностью понятными и объяснены только в 1928 г. после издания труда Пушнова «Штопор самолета». Позже ученый-аэродинамик, доктор тех-

ни Н.Н. Поликарпова У-2 (и опять без парашюта!). «Когда мне поручили испытание самолета У-2 (с 1944 г. его стали называть По-2), я не предполагал, что тем самым приобщусь к одному из самых замечательных достижений нашей авиационной промышленности» (М. Громов).



А.Н. Туполев и экипаж самолета АНТ-25 (командир М. Громов) перед стартом в Париж. 1936 г.

нических наук Г.А. Амирьянц напишет: «Легендарный летчик М.М. Громов говорил о себе, что он ушел из авиации без единой царапины на теле и вестии».

На другой день, несмотря на небольшую боль в колене, он поднял в воздух наш лучший учебный самолет конструк-

Это был лучший учебный самолет, прощавший грубые ошибки молодых пилотов и которые можно было легко исправить.

Весной 1929 г. был построен трехмоторный пассажирского назначения АНТ-9 конструкции А.Н. Туполева.



Экипаж самолета АНТ-25-1: слева направо Герой Советского союза тов. М.М. Громов, штурман тов. С.А. Данилин и второй

Испытывать этот самолет было поручено М. Громову. Во время испытания, которое проходило успешно, Андрей Николаевич привез на аэродром свою семью и посадил всех в самолет, доверив летчику самое дорогое. Этим поступком он выразил веру в добросовестность коллектива, работавшего по созданию АНТ-9.

Когда испытание самолета было завершено, правительство приняло решение пустить АНТ-9 в перелет по городам Европы с целью его демонстрации. Летчиком был назначен М. Громов, на втором пилотском сидении летел механик Русаков. Среди пассажиров находились авиаконструктор А.А. Архангельский, известный художник Борис Ефимов, сделавший много рисунков, связанных с этим перелетом, представители прессы. Начальником экспедиции был В.А. Зарзар – член Президиума Госплана по вопросам авиации. Маршрут перелета проходил по городам Москва–Берлин–Париж–Рим–Марсель–Невер–Лондон–Париж–Берлин–Варшава–Москва.

Было пройдено расстояние 9037 км за 53 ч. летного времени.

Летчику – М.М. Громову – пришлось одновременно со своими обязанностями выполнять и штурманские, причем при отсутствии радиопроводных средств, имея лишь магнитный компас и карту «десятиверстку». Полет протекал местами в трудных метеоусловиях, с вынужденными посадками...

Вспоминает известный художник-карикатурист Б. Ефимов:

«Мы находились на борту самолета АНТ-9, который под названием «Крылья Советов» совершал в июле 1929 г. круговой перелет по столицам Европы.

Мы уже посетили Берлин и Париж, провели неделю в Риме, где были удостоены приема у Муссолини, и утром вылетели в Лондон. Повернули на север, пошли по течению реки Роны вскоре попали в, мягко говоря, крайне неблагоприятную ситуацию: хлестал проливной дождь, ветер гнул верхушки деревьев. И вдруг самолет резко пошел на снижение. Катастрофа?? И можно не сомневаться – будь на месте Громова другой пилот, наш рейд закончился бы именно так, что было бы весьма озорчительно не только для нас и наших близких, но дискредитировало способность нашей страны строить надежные самолеты. А ведь перелет был задуман как наглядная «иллюстрация» заявления Сталина: «У нас не было авиационной промышленности. У нас есть авиационная промышленность».

На протяжении месяца я имел возможность наблюдать Михаила Громова. Это был поразительно спокойный, сдержанный, немногословный человек. Красивый, статный, с атлетической фигурой и спортивной выдержкой. Громов был немногословен, всегда оставаясь безукоризненно вежлив и корректен. Невозможно представить, чтобы кто-нибудь решился фамильярно с ним пошутить, рассказать фривольный анекдот. Балазура встретил бы недоумевающий взгляд, заставляющий прикусить язык. Я не помню его громко разговаривающим, шумно смеющимся, проявляющим повышенные эмоции. Как правило, он общался только по практическим вопросам перелета с Валентином Зарзаром и бортмехаником Сергеем Русаковым».

Следующие годы у Громова были посвящены испытаниям различных самолетов, в основном конструкции Андрея Николаевича Туполева, о котором Михаил Михайлович говорил:

«А.Н. Туполев, мудро предвидя роль науки в определении надежности самолетов, организовал свое конструкторское бюро на базе ЦАГИ, из-за чего его самолеты выгодно отличались от других своей надежностью. Я горжусь тем, что был у А.Н. Туполева шеф-пилотом, начиная с 1930-х гг., а до этого испытывал много его самолетов в НОА».

В 1933 г. началась эпоха самолета АНТ-25, началась подготовка к побитию мирового рекорда дальности, установленного в 1933 г. французскими летчиками Кодосом и Росси и равному тогда 9104 км.



Мэр Лос-Анжелеса знакомит экипаж М. Громова с планом развития города

В 1934 г. экипаж в составе М.М. Громова (командира корабля), А.И. Филина (второго пилота, летчика-инженера) и И.Т. Спирина (штурмана) совершил на АНТ-25 беспосадочный полет по замкнутому кругу по маршруту Москва–Рязань–Тула–Харьков, покрыв расстояние 12 411 км за 74 ч. 2 мин. Этому полету предшествовали две попытки с вынужденными посадками, грозившими катастрофой. Но каждый раз риск оправдывал себя. «Борьба до конца – честь летчика-испытателя» – говорил Михаил Михайлович.

Правительство высоко оценило эту испытательную работу, закончившуюся установлением мирового рекорда дальности по кривой, и присвоило М.М. Громову звание **Героя Советского Союза** (медаль «Золотая Звезда» № 8). А.И. Филин и И.Т. Спирин были награждены высшей наградой страны – орденами Ленина. К сожалению, установленный рекорд не был официально оформлен, так как в это время СССР не был членом Международной авиационной Федерации (ФАИ).

Весной 1934 г. на аэродроме ЦАГИ появился новый самолет АНТ-20 «Максим Горький», еще одно «удивительное детище Андрея Николаевича Туполева», – как вспоминал М.М. Громов. Страна увидела этот самый большой в мире самолет во время первомайского парада над Красной площадью 1 мая 1935 г. Вел самолет, летевший в сопровождении двух истребителей (для контраста), Михаил Михайлович. Эффект был непередаваем...

Это был очередной прорыв нашей страны в мировом авиационном строительстве!

В 1936 г. Громов испытал пассажирский самолет АНТ-35 и совершил на нем скоростной полет из Москвы в Ленинград и обратно, показав высокую для того времени эксплуатационную скорость 350 км/час. Самолет был представлен на XV Парижской выставке.

В 1937 г. Правительство приняло решение о полетах через Северный полюс в США двух самолетов АНТ-25 с целью побития самого престижного рекор-

да дальности по прямой линии. Были утверждены два экипажа: первый в составе В.П. Чкалова (командира корабля), Г.Ф. Байдукова (второго пилота) и А.В. Белякова (штурмана) и второй в составе М.М. Громова (командира), А.Б. Юмашева (второго пилота) и С.А. Данилина (штурмана). Подготовка происходила на базе Щелковского аэродрома.

Экипаж Громова вылетел из Москвы 12 июля 1937 г. и закончил перелет 14 июля, долетев до границы США и Мексики, пройдя 11 500 км (10 148 км по прямой) за 62 ч. 17 мин. и установив таким образом абсолютный мировой рекорд дальности полета по прямой, и мировой рекорд дальности по ломаной, т.е. пролетев на 2000 км дальше, чем экипаж Чкалова, и затратив при этом на один час меньше!

Один американский летчик, глядя на карты перелетов обеих команд, мог только всплеснуть руками и воскликнуть: «Фантастика!» на встрече в Доме Дружбы в Москве.

Экипаж Громова был удостоен самой высокой награды ФАИ – медали Делава. Они были первыми среди отечественных авиаторов; следующим стал наш первый космонавт Ю. Гагарин. До этого медаль Делава не присуждалась никому три года за неимением достойных кандидатов.

Перелет протекал в тяжелых метеоусловиях. Несколько раз экипажу пришлось пережить обледенение, очень опасное явление, грозившее катастрофой. Полет осложнялся также тем, что еще задолго до полюса пользоваться показаниями магнитного компаса стало невозможно, и лететь можно было только по солнечному указателю курса. В облаках приходилось лететь по гидромагнитному компасу, корректируя его показания каждые 15 мин. Данилин показал образцы своего искусства. Точная, образцовая работа штурмана позволила вести самолет точно по курсу. Михаил Михайлович очень высоко ценил Сергея Алексеевича и называл его не иначе как «профессором», штурманом лучшим из лучших, который никогда не блуждал в небе и работал быстро, точно, уверенно, являя собой образец скромности и необыкновенной моральной чистоты.

Также высоко оценивал Михаил Михайлович и своего второго пилота Андрея Борисовича Юмашева: «Юмашев – первоклассный пилот, отлично летавший в облаках по приборам, храбрый, умный, волевой до предела, обладавший решительным характером и недожимными способностями.

Человек широкого кругозора и высокой культуры. Он был прекрасным художником, которому подвластны и масло, и акварель, и рисунок. Он производил чарующее впечатление гармонией внешней и внутренней культуры».

В полете уже над Америкой отказал показатель скорости, перестало работать радио (обледенела антенна), но по-

лет продолжался вплоть до границы с Мексикой, пересечь которую не было разрешения. Сестра на аэродроме в Сан-Диего не позволила туман, и пришлось закончить полет на пастбище в местечке Сан-Джасинто (или Сан-Хасинто).

Хозяин поля обнес канатом круг вокруг самолета, оберегая его от нахлынувших любопытствующих сограждан.

Более близкое знакомство с самолетом он позволил только за плату. Через полчаса после посадки прибыл американский офицер с солдатами.

Американцы очень тепло встретили прилетевших русских, поняли, как они устали, поэтому их отвезли на ближайший военный аэродром, на котором в это утро были даже отменены все полеты.

Триумфальная поездка по Соединенным Штатам Америки закончилась приемом у президента страны **Ф. Рузвельта**. Разговор с Рузвельтом длился более часа. На встрече присутствовал госсекретарь США Холл, сказавший в конце, что никакая работа дипломатов за 10 лет не смогла бы сделать больше для сближения СССР и США, чем сделали летчики этим полетом.

За перелет с установлением мировых рекордов по маршруту Москва–Северный полюс–США А.Б. Юмашев и С.А. Данилина было присвоено звание **Героев Советского Союза**. М.М. Громову был вручен орден Красного Знамени, так как в то время еще не существовало Положения о возможности присвоения второй «Звезды» Героя СССР (о дважды Героях).

В этом же, 1937 г., 11 сентября Высшая аттестационная Комиссия (ВАК) присвоила Михаилу Михайловичу ученое звание «профессор» по специальности «Техническая эксплуатация самолетов и моторов».

Новый поворот в судьбе М.М. Громова наступил в 1939 г.: его вызвал к себе И.В. Сталин и предложил занять один из трех постов: стать начальником боевой подготовки ВВС, начальником всех учебных заведений ВВС или начальником НИИ ВВС. Но Михаил Михайлович отказался от этих постов, и разговор закончился назначением Громова начальником Лётно-исследовательского института (ЛИИ) НКАП (Наркомата авиационной промышленности). Срок организации ЛИИ был определен в один год. «А все-таки рано или поздно я Вас заберу в военную авиацию», – завершил разговор Иосиф Виссарионович. *Мне пришлось стать администратором-организатором* (М. Громов).

Наступил конец летней романтике.

Лётно-исследовательский институт был образован в соответствии с Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 13 июня 1940 г. на базе нескольких подразделений Центрального аэродинамического института (ЦАГИ) с размещением на вновь созданном аэродроме «Раменское». Официально днем рождения ЛИИ считается 8 марта 1941 г. Первым его начальником и стал



«Рукопожатие через полюс»

Михаил Михайлович Громов. Ныне институт носит его имя (ЛИИ им. М.М. Громова).

1939–1941 гг. были посвящены работе по созданию структуры ЛИИ.

Но 22 июня 1941 г. началась война с Германией, вынудившая эвакуировать институт в тыл. Эту задачу с честью выполнили заместители М.М. Громова А.В. Чесалов (ставший позже начальником института) и П.С. Анищенков. Михаил Михайлович высоко ценил своих коллег по ЛИИ, которым пришлось нести тяжелейшее бремя по перемещению целого института в далекий тыл.

В августе 1941 г. Громов вместе с А. Юмашевым, Г. Байдуковым и другими летчиками, штурманами, механиками были командированы в США по вопросу приобретения американских самолетов.

Предложенные американцами самолеты не совсем удовлетворяли советскую делегацию (был предложен двухмоторный бомбардировщик В-25 вместо четырехмоторного бомбардировщика «Боинг-17» – «летающей крепости»). Не помог даже сам президент США Ф. Рузвельт, принявший летчиков в Белом Доме как старых знакомых (памятуя встречу в 1937 г.), но было положено начало взаимоотношению между СССР и США, известному как ленд-лиз, сыгравшему немаловажную роль в оказании нашей стране помощи в войне с фашистской Германией.

Тем не менее получить нужные нашей стране «летающие крепости» не удалось: в Морском министерстве, от которого это зависело, чиновники объяснили, что этих самолетов им самим не хватает на Филиппинах.

По возвращении в Москву Михаил Михайлович доложил И.В. Сталину о результатах своей поездки в США и попросил направить его на фронт.

7-го декабря 1941 г. М.М. Громов принял командование 31-й смешанной авиационной дивизией. Дивизия участвовала в боевых действиях в составе ВВС Калининского фронта. В дивизию Громов вызвал несколько летчиков-испытателей для приобретения боевого опыта.



С юной американской актрисой Шерли Темпл



Лос-Анжелес встречает русских Героев

Истребительным полком стал командовать А.Б. Юмашев, бомбардировочным — Г.Ф. Байдуков. Не раз Михаил Михайлович вылетал сам на разведку передового края. Однажды он был атакован немецким истребителем. К счастью, обошлось...

17 февраля 1942 г. Громов получил Приказ Народного Комиссара Обороны Союза ССР за № 696, в котором говорилось:

«... 2. Командир 31-й авиадивизии комбриг Громов освобождается от занимаемой должности и назначается Командующим Военно-Воздушными Силами Калининского фронта.

П.п. НАРОДНЫЙ КОМИССАР ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
И. СТАЛИН»

В мае 1942 г. на базе ВВС Калининского фронта была создана 3-я воздушная армия, которая в составе Калининского и Северо-Западного фронтов участвовала в оборонительной операции в районе г. Белый, в Ржевско-Сычевской, Великолукской и Ржевско-Вяземской операциях. Командующим 3-й ВА был назначен М.М. Громов. Операции велись в тяжелых условиях, когда противник превосходил наши войска в живой силе и технике. По инициативе Громова стало применяться в авиации звено не из трех, а из двух самолетов. Такое построение позволяло летчикам более активно отражать атаки вражеской авиации.

В 1942 г. (14 сентября) в 3-ю ВА поступили три первых серийных самолета Ту-2 конструкции А.Н. Туполева и С.П. Королёва.

Летчики с энтузиазмом встретили этот самолет. Требовалась оценка не столько командующего армией, сколько опытного летчика-испытателя Громова, который высоко оценил этот самолет. Позже на фотографии Ту-2 он написал: «Ту-2 — отличный самолет своей эпохи. Устойчив, прост. Приятен в управлении. По боевым качествам превосходил все, что было в те времена, в этом убедился сам. С удовольствием на нем летал».

(Об этом было доложено И.В. Сталину, и самолет был снова запущен в производство после неразумного снятия его А. Яковлевым).

В мае 1943 г. Громова назначают командующим 1-й ВА, которая принимала участие в составе Западного и 3-го Белорусского фронтов в Орловской операции на Курской дуге, в Спас-Деменской и Смоленской операциях и наносила удары по железнодорожным узлам на витебском и оршанском направлениях.

В составе 1-й ВА действовал авиационный полк «Нормандия» (впоследствии — «Нормандия-Неман»), которому командующий уделял много внимания, координируя боевые действия французских и советских пилотов. Он регулярно бывал в полку, держа постоянную связь с Г.И. Захаровым, командиром авиадивизии, в которую входил полк.

За успешное руководство «Нормандией» правительство Франции (за подписью генерала де Голля) наградило Михаила Михайловича Громова высшим французским орденом — **Командорским орденом Почетного Легиона** (1945 г.).

Авиация 1-й ВА работала главным образом по обеспечению разгрома переднего края противника и действовала довольно успешно. С особым удовольствием вспоминал Громов операцию по уничтожению немецкого аэродрома в Боровском, южнее Смоленска, когда был использован следующий тактический прием: гвардейская бомбардировочная дивизия генерала Андреева сначала прошла мимо этого аэродрома (в нескольких километрах от него), а потом, развернувшись, напала на аэродром как раз в обеденный час и разбомбила его неожиданно для немцев, полагавших, что самолеты возвращаются с уже выполненного где-то зада-



Громов (в центре) с экипажем рекордного полета — Андреем Юмашевым и Сергеем Данилиным

ния. В этом и заключался психологический смысл операции. Он позволил нашим войскам быстро обойти Смоленск, а летчики 1 ВА уже через четыре дня ходили по аэродрому. Потери в людях и технике у немцев были огромными. В 1-й ВА потерь не было вообще. Михаил Михайлович считал эту операцию своим большим творческим успехом.

В 1-й ВА Михаил Михайлович встретился с генерал-майором Александром Семеновичем Пронным, с которым сохранились самые дружеские отношения до конца жизни. Пронин был отличным начальником пгтаба армии, прекрасный товарищ, обаятельный человек.

Вместе с женой — Аллой Константиновной Тарасовой (легендарной артисткой МХАТа, народной артисткой ССРСР) — они составляли удивительно гармоничную семейную пару бесконечно влюбленных друг в друга.

С большой нежностью Громов вспоминал о приезде в армию на фронт в моменты затишья между боевыми действиями театральных бригад МХАТа, Малоого театра, цыганского театра «Ромэн».

Посещение армейских подразделений этими театрами в мирное время — всег-

да праздник для военно-служащих, а на фронте артисты, несмотря на опасность, несли заряд эмоционального подъема. Пустой сарай тогда превращался в театр. Даже эмблему МХАТа «Чайку» умудрились нарисовать на импровизированном занавесе. Вдохновенные выступления актеров позволяли в аду войны прикоснуться к удивительному миру прекрасного. «Трудно передать чувства, обрушившиеся контрастом после военных дум и решений о боевых действиях, когда мы со сцены видели замечательных актеров» (М. Громов).

Война шла, но жизнь продолжалась и наполнялась встречами с необыкновенными людьми.

«Во время операции на Курской дуге мне выпало удовольствие познакомиться с удивительным человеком, великим кавалеристом генерал-лейтенантом В.В. Кроковым. Его гвардейский конный корпус действовал очень активно и двигался, часто опережая технические войска, которые застревают в нашем чернозем. Этот человек вообще не ведал страха, попадая со своими конниками в очень тяжелые положения.

Владимир Викторович вместе с женой, всеми любимой, прославленной Лидией Андреевной Руслановой, покоятся на Новодевичьем кладбище» (М. Громов).



На Западном фронте состоялось знаменитое Громова с еще одним удивительным человеком — **И.А. Леоновым**, молодым летчиком, грезившим полетами и не мыслящим себя вне авиации.

«Паренек из небольшой деревушки, затерявшейся в лесу, совершил во время войны подвиг, равного которому нет в мире».

Если страсть и увлеченность присущи человеку с большим характером, он преодолевает все преграды, стоящие на его пути. Именно так — **Иван Антонович Леонов**» (М. Громов).

«В полевом сабанте ампутировали руку вместе с лопаткой, а затем вывезли в тыловой госпиталь. «Отвалившись в госпитале и встав на ноги, я был признан негодным к летной службе даже на легкомоторных самолетах», — вспоминал позже **Иван Антонович Леонов**.

«Командующий 1-й ВА Михаил Михайлович Громов, совершивший в свое время перелет через Северный полюс в Америку, слыл рискованным человеком. К нему-то и решил обратиться Леонов после выписки из госпиталя за разрешением снова летать. Продумал всё до мелочей. Наверное, потому, что сам был «до мозга костей» летчиком, Громов понял двадцатилетнего паренка, поверил в него и разрешил вернуться в строй. Однорукий летчик участвовал в освобождении Орши, Минска, Бобруйска, Лиды. Войну закончил под Кенигсбергом» (В. Кириллов, «Тульский Маресьев»).

«И вот итог моему прожитому и выстраданному. Президент России Борис Николаевич Ельцин Указом от 16 февраля 1995 г. присвоил мне звание Героя Российской Федерации за мужество и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.

Было бы преступлением, если бы я не описал свой скромный подвиг, который занесен в Книгу рекордов Гиннеса, так как я — единственный в мире летчик, летавший на боевом самолете с одной рукой, совершивший 110 боевых вылетов, сбивший шесть самолетов врага лично и два в группе» (И. Леонов. Из книги «Назван человеком из легенды»).

В июне 1944 г. М.М. Громов назначается начальником Главного Управления боевой подготовки фронтовой авиации ВВС.

Будучи уже на высших командных должностях, во фронтовых условиях Михаил Михайлович получил приказ разобраться с катастрофами, которые часто происходили с «Аэрокобрами» и принять участие в освоении этих американских самолетов летным составом.

Разбор (анализ) и инструктаж по выполнению всех фигур высшего пилотажа дали блестящие результаты: летчики стали летать на «Аэрокобрах» надежно и уверенно.

После окончания войны М.М. Громов назначается в Дальнюю Авиацию к Главному Маршалу авиации А.Е. Голованову на должность его заместителя по боевой подготовке (май 1946 — май 1949 г.).

Все годы службы в ВВС бывший летчик-испытатель не порывал связь со ставшей ему родной авиационной профессией. Он инициировал создание Школы летчиков-испытателей (ШЛИ), написал методическое пособие о психофизиологической подготовке летчиков.

ШЛИ стала альма-матер практически всех последующих выдающихся летчиков-испытателей страны.

В это же время Громов пишет книгу «Заметки о летной профессии», которая стала настольной книгой каждого летчика, несмотря на то, что она построена на примерах использования старой техники, потому что человек, его ПСИХИКА изменяются не так быстро, как техника. В основе книги наставление Громова, относящееся к молодым летчикам, которое выразилось в его формуле: «Чтобы надежно овладеть техникой, нужно прежде всего научиться надежно владеть и управлять собой».

Громов считал, что новые поколения самолетов должны испытываться новыми поколениями высокообразованных,



С дважды Героем Советского Союза А.Н. Ефимовым

всесторонне подготовленных летчиков-испытателей.

В 1947 г. М.М. Громов в составе правительственной делегации, возглавляемой председателем ВЦСПС В.В. Кузнецовым, посетил Англию. Делегацию ознакомили с гражданской и военной деятельностью страны.

Огромное впечатление осталось от встречи с **У. Черчиллем**, который, несмотря на свой почтенный возраст, проявлял кипучую энергию, но внешне выглядел очень уравновешенным и спокойным. Не ускользало, что он был хитер, дальновиден, умен и пользовался исключительным авторитетом и уважением. Поразило, что в разговоре Черчилль вдруг неожиданно заявил, что «политика – довольно скучная вещь», и это о том, чем он занимался большую часть своей жизни.

Серьезное увлечение спортом – одна из важнейших черт характера летчика Громова. Поэтому неудивительно, что в Англии он обратил внимание на существование в этой стране такого вида спорта, как современное пятиборье. Вернувшись в Москву, идею развития этого вида спорта он осуществил на базе конноспортивной школы «Пищевик». Была организована первая группа энтузиастов-спортсменов, положившая

начало виду, принесшему нашей стране много славных побед на мировых чемпионатах.

Одна черта характера Михаила Михайловича важна для понимания его личности: чем бы он ни занимался, ни увлекался, он никогда не становился просто любителем, дилетантом, добиваясь получения высших результатов в своей деятельности. Так, увлекшись конным спортом, он создал собственную методику подготовки лошади к скачкам. Но прежде всего он изучил применяемый традиционный тренинг и рысаков и скаковых лошадей. Кроме того, он знал методику подготовки легкоатлетов-бегунов (сам ежедневно по утрам бегал с секундомером в руке) и изучил научные труды по физиологии, которые помогли ему понять, какие процессы происходят в организме спортсмена при различного рода нагрузках. Результат: лошадь, которая тренировалась по методике Громова, установила два всесоюзных рекорда (на четыре и шесть тыс. м) в стипль-чезах. Не раз он выступал сам на дорожках Московского ипподрома в заездах рысаков (правда, под именем наездника Михайлова, а не Громова). Но главной, конечно, оставалась авиация. Возвращение на «родное пепелище», как говорил Михаил Михайлович, – в Министерство авиационной промышленности – состоялось лишь в мае 1949 г. «*Именно тогда Михаил Михайлович получил назначение на должность начальника Управления летной службы Министерства авиационной промышленности. В те годы не было, пожалуй, в стране более авторитетного человека в области летных испытаний и лучшего кандидата на эту должность*» (А. Симонов, историк).

Приказом Министра Вооруженных Сил Союза ССР от 19 мая 1949 г. М.М. Громов был освобожден от должности заместителя Командующего ДА по боевой подготовке и прикомандирован к Министерству авиапромышленности в счет «1000» (т.е. оставаясь военным и в своем звании). Затем последовал Приказ Министра авиационной промышленности

М.В. Хруничева, в котором говорилось: «1. Назначить начальником Летной службы Министерства авиапромышленности генерал-полковника авиации тов. Громова М.М. с подчинением непосредственно мне.

2. Школу летчиков-испытателей подчинить начальнику Летной службы Министерства. Тов. Громову М.М. в двухнедельный срок доложить на коллегии Министерства организационно-технические мероприятия по Летной службе и Школе летчиков-испытателей».

М.В. Хруничев был человеком государственного ума. Он способствовал работе Управления Летной службы, и работа увлекала всегда творчески настроенного М. Громова. Однако после 1953 г. обстановка в Министерстве изменилась.

После ухода М.В. Хруничева на другую работу министром МАП стал П.В. Дементьев, и у Громова «*работа потеряла всякую перспективность*» (М. Громов). В итоге разногласий с министром в августе 1955 г. Громов был вынужден выйти в отставку...

Здоровье постепенно восстанавливалось. Сила воли у этого человека соответствовала девизу его жизни: **«Вперед и только по прямой!»**

Недаром и позывной у него был, когда летал, – **«Стрела»**. Символично.

Много еще мог бы дать авиации и стране в целом этот заряженный энергией, глубокий и умный человек. Но... оказался ненужным в расцвете своего профессионального и житейского опыта. Никому... Был просто выброшен из авиации, которой отдал свою жизнь, и не без пользы для страны...

Новая веха в жизни Михаила Михайловича Громова началась со встречи с сослуживцами по 1-й ВА, которые обратились к нему с просьбой стать председателем Совета ветеранов 1-й ВА. Этот пост он занимал до конца своей жизни, помогая, чем мог, своим фронтовым товарищам. Особенно он был рад встрече в Совете ветеранов 1-й ВА с А.К. Богородецким, генерал-лейтенантом авиации, своей правой рукой на фронте, человеком, как определял его Громов, высокой порядочности, умным и замечательным военным специалистом. А.К. Богородецкий, как и на фронте, стал его заместителем. Встречи с ветеранами наполняли жизнь Михаила Михайловича различными событиями.

Например, как-то Михаилу Михайловичу позвонил член Совета ветеранов полковник В.Н. Потапов и попросил его вместе с женой Ниной Георгиевной срочно приехать к нему домой.

Оказалось, у него в гостях в это время были три удивительные женщины, три тверянки, три Героя Советского Союза!

Нина Михайловна, жена Василия Николаевича Потапова, служившая в 1-й ВА в подразделении аэрофотослужбы, а после войны проводившая большую работу по связи с ветеранами своей армии, разбросанными волей судьбы по всей нашей необъятной стране, сказала на этой встрече в ответ на удивление Михаила Михайловича: «Вы – первый Герой Советского Союза в Калининской области, а они – Герои Советского Союза, которых тоже родила тверская земля».

Это были: Анна Егорова, штурмовик, Мария Смирнова, летавшая в 46-м ночном бомбардировочном авиаполку, и Тамара Константинова – штурмовик. Незабываемая встреча! Встреча людей, близких по духу, по жизни, по месту рождения, т.е. по любви к земле, которая их родила и которую они защищали долгие годы войны, – женщины и мужчины.

В 1959 г. спортивные



С дважды Героем Советского Союза В.К. Коккинаки

друзья предложили Громову возглавить Федерацию тяжелой атлетики СССР. Сборная команда страны в это время готовилась к Олимпийским Играм, которые должны были проходить в Риме в 1960 г. М.М. Громов согласился.

Активно вникая в работу сборной, будучи руководителем делегации, Михаил Михайлович немало способствовал блестящему выступлению спортсменов-тяжелоатлетов Советского Союза. Главным тренером тогда был Яков Григорьевич Куценко, умный, дипломатичный, обаятельный человек.

Главными соперниками нашей команды были американцы, выставившие, казалось бы, непобедимую команду. Но в Риме постоянно гремел Гимн СССР: Минаев, Курьнов, Воробьев, Власов стали олимпийскими чемпионами. Это была незабываемая в спорте победа. Недаром председателя Федерации тяжелой атлетики М.М. Громова правительство Союза ССР наградило медалью «За трудовую доблесть».

Умер Михаил Михайлович Громов в Москве 22 января 1985 г. Похоронен на Новодевичьем кладбище (участок 7).

На надгробной плите высечены слова: «Философу подвига, теоретику героизма». Точнее не скажешь!

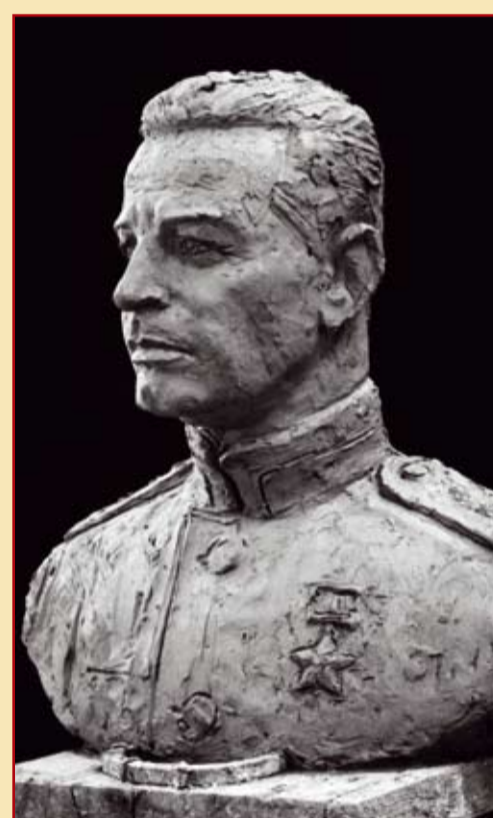
Н.Г. Громова



Экипажи В. Чкалова и М. Громова - гордость и слава Отечества!



М. Громов и В. Чкалов на балконе московской квартиры Громова, 1938 год.



«Чкалов вырос, в душах возвеличась,
А рекорды Громов покорил.
Чкалов был народ, а Громов – личность,
Каждый, как любовь, неповторим.
Чкалов – неумная натура,
До хитринки искренний талант.
Громов – скрупулезная культура,
Строгий романтический педант.
Громов – нет и не было надежней,
Чкалов – риск, отвага и азарт.
Громова встречали по одежке:
Кепка не повернута назад.



Феликс Чуев

И шнурок – гагаринский, в волненье,
Чкалову пошел бы – ерунда!
С Громовым, без всякого сомненья,
Это б не случилось никогда.
Чкалов – не придумаешь заранее
Для души пределов, рубежей.
Громов – так рассчитано заданье –
Кровь не шла из носа и ушей.
Чкалов был стихией, бездорожьем,
Громов жил, мгновенья не сгубя,
Чкалов был на каждого похожим,
Громов был похожим – на себя!»

(От составителя: когда показали эти стихи дважды Герою СССР известному летчику-испытателю Владимиру Константиновичу Коккинаки, он сказал: «Я бы эти стихи положил в личное дело и Чкалова и Громова».)
Феликс ЧУЕВ



Крылатые Герои 1937 года – в бронзе и в сердце!

Многие предвоенные события стерлись из народной памяти, но есть такие, которые и через десятилетия непростой отечественной истории, наполненной войнами, революциями, остаются незамутненными и величественными, высвечивая дух, талант и героизм нашего народа. К таковым относятся рекордные полеты советских летчиков – экипажей В. Чкалова и М. Громова – летом 1937 г., через Северный полюс в Америку.

И хотя за прошедшие десятилетия хроника тех великих перелетов хорошо изучена, о них написаны книги, сняты фильмы, нас неудержимо тянет в то героическое время, когда наша страна в песнях еще величалась «страной мечтателей, страной ученых». Поэтому и начнем со времени. «Страной мечтателей» Советский Союз в 1937 г. именовался, так сказать, на внутреннем рынке. На внешнеполитической арене он находился в жесткой изоляции: ужасы гражданской войны, коллективизация, голод не прибавляли авторитета нашей стране. Нужны были яркие достижения, которые бы привлекли внимание к успехам страны, взявшейся за построение нового мира. И Сталин, признанный лидер этой страны, понимал это лучше всех!

Здесь, как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло. Широко разрекламированный поход парохода «Челюскин», вознамерившегося в 1933 г. пройти Северный морской путь за одну навигацию, кончился конфузом. «Челюскин» не сумел пробиться через Берингов пролив и затонул. На льду остался весь экипаж и пассажиры корабля, и их – 104 человека – надо было спасать. В челюскинскую эпопею ярко проявился талант вождя, который и поражение умел превратить в триумф. **Спасение челюскинцев летчиками стало ярким проявлением героизма советских людей, и учреждение звания Героя Советского Союза, последовавшее за успешно завершившейся эпопеей, стало логичным шагом Сталина.**

Мощный пассионарный всплеск не мог ограничиться одним героическим событием, страна жаждала подвигов, к ним стремились новые герои молодого государства. Сигизмунд Леваневский, один из семерки первых Героев Советского Союза, но которому не повезло долететь до лагеря Шмидта, выдвинул сумасшедшую, на первый взгляд, идею – соединить воздушным путем Советский Союз и Америку. Через Северный полюс. Он же в 1935 г. и попытался реализовать ее на одномоторном самолете АНТ-25. Его вновь постигла неудача. Из-за технического состояния самолета экипаж, в который входили С. Леваневский, Г. Байдуков и штурман А. Беяков, вернулся назад.

Неудача вовсе не скомпрометировала идею. Более того, число желающих попробовать свои силы в единоборстве с Арктикой росло непрестанно. В числе сонскателей права лететь над Северным Ледовитым океаном в неведомые края были и М. Громов, и В. Коккинали, и другие известные летчики. Но Сталин осторожничал. Допустить еще один конфуз он не мог себе позволить и поэтому решил осуществить еще один проект другого «челюскинца», Михаила Водопьянова, который одновременно с Леваневским выдвинул идею высадить с помощью самолетов на дрейфующий лед научную экспедицию.

То было необыкновенное время, когда незаурядные проекты претворялись в жизнь быстро, ускоренные еще и невероятным энтузиазмом исполнителей. В феврале 1936 г. политбюро ЦК ВКП(б) приняло решение об организации высадки вблизи полюса науч-



ной станции. Четыре громадных четырехмоторных самолета АНТ-6 (бомбардировщика ТБ-3, между прочим), ведомые М. Водопьяновым, И. Мазуруком, А. Алексеевым, В. Молоковым в мае 1937 г. благополучно приземлились (приледились) в районе Северного полюса и высадили там научную экспедицию во главе с И.Д. Папаниным. Это был подлинный триумф, который замолчать было невозможно. Палатка с буквами СССР на борту отправилась в свой исторический дрейф, а семья Героев Советского Союза возросла еще на восемь членов. 27 июня И. Папанину, О. Шмидту, М. Швелёву, И. Спирину, А. Алексееву, И. Мазуруку, П. Головину, М. Бабушкину было присвоено звание **Героя Советского Союза**; Водопьянов и Молоков, удостоенные этого звания в 1934 г. за спасение челюскинцев, были награждены вторым орденом Ленина. Орденом Ленина были награждены также Кренкель, Фёдоров, Ширшов.

Ну, а что же долгожданный перелет через полюс, 75-летие которого мы отмечаем в нынешнем году? О! Претенденты на его выполнение не теряли времени даром, пока долгожданная папанинская экспедиция установит устойчивую радиосвязь и станет таким образом радиоприводом для летчиков во время их невероятно трудного трехсуточного (!) беспосадочного полета над смертельно опасной Арктикой.

Леваневский, опрометчиво отказавшийся летать в будущем на самолетах Туполева (он не верил больше в АНТ-25 после неудачного перелета 1935 г.), остался «безлошадным» – другого самолета, способного преодолеть такое расстояние, в Советском Союзе просто не было. Его, Леваневского, отправили в США на океанском лайнере для выбора самолета за океаном, а, скорее всего, для того чтобы несколько отдалить его от ки-

пящей страстями авиационной Москвы.

Два других члена экипажа Леваневского – Байдуков и Беяков – напротив, верили в АНТ-25 и хотели бы вновь попытаться на нем счастье. Только без Леваневского. В него они уже не верили: два прокола в авиации – это много. Леваневский колесит по Америке, не подозревая о том, что он остался не только без самолета, но и без экипажа. Да, без экипажа, поскольку Байдуков и Беяков, усиленно подыскивавшие себе командира, остановили свой выбор на летчике-истребителе Валерии Чкалове, звезда которого взорвалась во время демонстрации высшего пилотажа перед вождями на Тушинском аэродроме.

Тут резонно задать вопрос, а зачем, собственно, Георгию Байдукову, отличному летчику, мастеру дальних перелетов, понадобился командир, ведь и в экипаже Леваневского он был основной «тягловой силой», да и в экипаже, который возглавит Чкалов, ему будет отведена та же роль? И мы опять оглянемся на то самое время, которое формировало и героев, и антигероев, подвиги и нечто противоположное. Отец Г. Байдукова был арестован по «вредительской» статье и отбывал наказание в колонии.

Значит, Чкалов. Убедить его оказалось делом непростым. Валерий Павлович прекрасно знал себе цену и был уверен, что в пилотаже, в мастерстве воздушного боя равных ему найдет немного. Но многосуточный монотонный полет, в котором эволюции самолета не только не нужны, но и опасны, его таланты не будут востребованы. К тому же самолетовождение по приборам, по радиосвязи! Такой роскоши на истребителях тогда не полагалось, и чаще всего истребитель в воздухе ориентировался по «компасу Кагановича», то есть по рельсам железной дороги. А Кагановича летчики поминали потому,

что Лазарь Моисеевич был наркомом путей сообщения. Чкалов осознавал те сложности, с которыми ему придется столкнуться во время рискованного полета, но он представлял и тот триумф, который выпадет на долю победителей.

Оставалось убедить Сталина. Сталин тоже прекрасно понимал, какие трудности выпадут на долю экипажа и то, что во главе экипажа будет стоять летчик, ориентирующийся лишь по компасу имени его наркома, не придавало ему уверенности в успехе предприятия. Согласившись в принципе с предложением Байдукова и Беякова о включении в их экипаж Чкалова, он предложил совершить с ним тренировочный полет, равный по протяженности предстоящему, но над территорией СССР.

20 июля 1936 г. экипаж отправился в путь. А он был неблизкий: на Дальний Восток через Землю Франца-Иосифа, Северную Землю в Петропавловск-Камчатский. Наша литература не приводит дальнейший маршрут, поскольку он закончился через 56 ч. 20 мин. на крошечном острове Удд, где ввиду плохой погоды самолету пришлось совершить вынужденную посадку, поломав при этом одну из стоек шасси. Можно представить себе состояние Чкалова и его «крестных отцов» – Байдукова и Беякова, которые приложили столько сил для того, чтобы уговорить его согласиться на дальний перелет, и этот самый перелет кончается на песчаной косе безвестного островка в устье Амура! Но вождь на то и вождь, чтобы принимать единственно правильное решение в трудных ситуациях. Сталин принял решение считать полет успешным, поскольку рекордные показатели в этом полете достигнуты, а его участникам следует присвоить звание **Героев Советского Союза**. Это был, действительно, выдающийся полет и выдающееся решение!

Для того чтобы продолжить прерванный полет, на остров срочно приладили баржу с 14 тыс. куб. бруса, и заключенные в течение нескольких дней и ночей соорудили из него взлетную полосу длиной 500 м. Здесь же, на острове Удд, на борт самолета была нанесена надпись «Сталинский маршрут», сохраненная и при следующем перелете – через Северный полюс. 28 июля самолет вылетел с острова. По пути в Москву были сделаны посадки в Хабаровске, Красноярске и Омске. Посадка в Омске была особенно памятной для Байдукова – там его ждал неожиданный сюрприз: его встретил отец, досрочно освобожденный из мест заключения.

В Москву геройский экипаж прилетел 10 августа 1936 г. Перед посадкой АНТ-25 в сопровождении воздушного эскорта из 12 самолетов сделал круг над Кремлем. В 17 ч. самолет совершил посадку на Щёлковском аэродроме, где экипаж ждал еще один сюрприз: самолет приехал встречать сам И.В. Сталин.

Общая протяженность рекордного маршрута составила 9374 км!

Теперь новоиспеченным Героям Советского Союза, в буквальном смысле слова, окрыленным рекордом, казалось, что путь к заветному броску через полюс открыт. Но не только им – в затылок чкаловскому экипажу дышали и обиженный поступком Байдукова Леваневский, великий Громов, и еще с полдюжины претендентов войти в историю мировой авиации. Но вождь больше не хотел рисковать. В памятном 1937 г. он отдал приоритет, безусловно, более сложному и масштабному проекту – высадке с помощью авиации научной экспедиции на Северном полюсе, поскольку он, помимо основной задачи, решал и еще одну – нужную для ре-





В. Чкалов и М. Водопьянов

кордных перелетов – обеспечение связи рвущихся в полет честолюбивых «сталинских соколов».

А пока предстояло высадить на полюсе четверку папанинцев, которые были готовы провести на дрейфующей льдине целый год, постигая тайны Арктики. Осуществить воздушную экспедицию предстояло ее инициатору – М.В. Водопьянову, доказавшему во время челюскинской эпопеи свое летное мастерство, надежность и несокрушимое терпение, которое, как говорил еще Амундсен, является самым главным качеством полярника. Предстоящая задача сразу мыслилась непростой, но то, с чем пришлось столкнуться отважным покорителям полюса, превзошло все прогнозы. Более месяца погода не давала начать полеты с острова Рудольфа (архипелаг ЗФИ), где базировались самолеты. Но Водопьянов подтвердил свою надежность и пределы терпения. Как только погода дала малейший шанс, все четыре (!) огромных самолета ТБ-3 устремились на север. Первоначально планировалось, что штурмовать макушку мира будут три экипажа, возглавляемые М. Водопьяновым, еще одним челюскинцем – В. Молоковым и А. Алексеевым. Четвертый ТБ-3 – И. Мазурука – был запасным, но обстоятельства (в основном перегруз) заставили лететь всех четырех. Это где же можно было найти в скованном вздыбленными льдами океане (драма «Челюскина» еще была свежа в памяти) посадочную площадку таких размеров, на которой могли бы сесть несколько огромных четырехмоторных самолетов. Но нашли! В это трудно поверить, но Водопьянов обнаружил и сходу посадил флагманскую машину. За ним успешно приземлились Молоков и Алексеев. Неодоборудованный запасной самолет Мазурука отстал и присоединился к основной группе чуть позже, но это вовсе не омрачило выдающегося достижения советской науки, в частности авиации. Оборудовав выбранную льдину для жилья, летчики оставили на полюсе группу И. Папанина: научных работников Ширшова, Федорова и радиста Кренкеля – и благополучно вернулись на Большую Землю. Это был неслыханный триумф, который поднял авторитет советских летчиков на небывалую высоту! Теперь, опираясь на столь мощный пропагандистский фундамент и непревзойденное мастерство коротковолновика Э. Кренкеля, можно был приступить и к рекордным полетам в США.

Претенденты всегда выстраиваются в зависимости от близости к Олимпу. Ближе всех к нему в 1937 г. был, конечно же, Чкалов, хотя это место попытался оспорить М. Громов. Он дерзко напомнил о том, что именно он был ис-

пытателем АНТ-25, именно он признан в Европе «летчиком № 1» и о многом другом. Но со своим дворянским происхождением ему трудно было тягаться с классово чистым Чкаловым, и тут товарищ Сталин вновь сделал неожиданный ход: он прилюдно заявил, что в назначенный день полетят оба экипажа – с интервалом в полчаса! Вот это, казалось, будет интрига!

Интриги не случилось. В день старта, 18 июня, к вылету был готов только один самолет – В. Чкалова. На самолете М. Громова... отсутствовал двигатель. Можно представить себе состояние экипажа Громова! Но то были невидимые миру слезы. Мир видел другое: как на одномоторном краснокрылом самолете трое отважных летчиков упорно

стремятся к точке, где сходятся меридианы, где из заметной пургой палатки радист Кренкель шлет им спасительные радиоволны. Час за часом, преодолевая циклоны и грозовые фронты, забира-

ются все выше в надежде спастись от страшного обледенения, тянущего самолет вниз, шел АНТ-25 вперед, вопреки погоде. Из-за облачности так и не удалось увидеть лагерь папанинцев, который держал связь с бортом. К исходу первых суток все измоталось до изнеможения – от борьбы с погодой, от кислородного голодания, от невозможности выспаться. Пилоты поначалу сменяли друг друга в управлении машиной, а потом Байдуков фактически взял управление на себя. Пересечение полюса стало в переносном смысле головной болью Белякова: до полюса все было ясно – вперед на север, а после полю-

са все дороги показывали юг. Куда на юг: вправо, влево – везде юг? Глубокая облачность закрыла небеса, а Белякову, чтобы определиться с местом, позарез нужна была звезда...

Потом были вторые сутки напряженной работы, непрерывного бодрствования в холодной кабине с кислородными масками (две на троих!), тяжелого труда по управлению самолетом, не имевшим автопилота. Казалось, это были самые трудные часы полета, но впереди были еще третьи сутки...

Прямую линию полета – самую экономичную – выдержать все-таки не удалось. Быть первым на трансполярном маршруте – дело сложное и через 60 ч. полета экипаж уже решал задачу подбора площадки для посадки. Под крылом была земля, но это была, по расчетам, штурмана, Канада, а замахом был на Штаты. На 54 часу полета бензочасы показывали, что топливо практически на нуле. Но впереди уже виднелся аэродром. Через 63 ч. 16 мин. полета АНТ-35, ведомый В. Чкаловым, Г. Байдуковым и А. Беляковым, произвел посадку на аэродроме близ города Ванкувер – это были уже Соединенные Штаты Америки!

Невозможно описать торжественную встречу, которую устроили героям-летчикам в Соединенных Штатах, и здесь в полной мере проявился еще один талант В. Чкалова – он оказался прирожденным трибуном, прекрасным оратором, который своим изумительным красноречием сделал для сближения двух стран, по выражению газетчиков, больше, чем все дипломаты.

Триумф был безоговорочным – советские

летчики на советской машине преодолели 9130 км (8583 км по прямой) самолет, сконструированный А.Н. Туполевым, на котором стоял отечественный мотор М-34 конструкции А.А. Микулина, а это говорило не просто о героизме летчиков, а о том, что в Советском



Герой Советского Союза С. Леваневский

Союзе создана мощная авиационная промышленность, способная выпускать самые современные машины, которым под силу самые сложные трассы.

То что это так, еще раз подтвердил последующий блестящий перелет по тому же маршруту, совершенный 12–14 июля того же года экипажем М.М. Громова, в который входили второй пилот А.Б. Юмашев и штурман С.А. Данилин. Казалось бы, авиационный мир, потрясенный фантастическим перелетом чкаловского экипажа, уже невозможно было ничем удивить, но Михаил Михайлович Громов не зря носил звание «летчик № 1», он относился к категории лиц, для которых, казалось, нет невозможного. Мы сказали, что громовский АНТ-25 шел по тому же маршруту, но это не совсем так. Маршрут его пути, наложенный на карту, представляет собой практически прямую линию – никаких отклонений от линий меридиана! За 62 ч. 17 мин. этот экипаж прошел 11 500 км (по прямой – 10 148)! Громов мог бы и дальше продолжить полет, но дальше была уже Мексика, а какой смысл был в мексиканском триумфе: паблисити умеют делать только в Америке. М.М. Громов выбрал место и произвел посадку недалеко от мексиканской границы близ городка Санджасинто. **Все рекорды теперь принадлежали ему!!!**

Америка ликовала, чувствуя мирового рекордсмена, в Москве тоже готовили триумфальную встречу авиаторам, прославившим нашу страну!

Да, 1937 г. в книге авиационной истории выдался памятным: это и беспримерный полет четырехмоторных самолетов из группы М.В. Водопьянова на Северный полюс в мае, беспримерные перелеты В.П. Чкалова и М.М. Громова в Америку через Северный Ледовитый океан, сюда же, по справедливости, надо отнести и рискованный полет С.А. Леваневского на четырехмоторном самолете Н-209, который, к сожалению, кончился трагически... Но и он вписал свою главу в историю не только покорения Арктики, но и историю о том, как авиация сближает народы. На поиски исчезнувшего самолета С. Леваневского отправились не только летчики из СССР, но и США и Канады.

В галерее Первых Героев Советского Союза «Центрального Музея ВОВ на Поклонной горе» рядом стоят бронзовые бюсты первых Героев Советского Союза – М. Водопьянова, Н. Каманина, В. Молокова, С. Леваневского. Память об этих людях, беззаветно любивших свою Родину, сохранена в бронзе. Но лучший материал для ее сохранности – это сердца современников и их потомков!

Ю. Остапенко



Галерея Первых Героев Советского Союза в Центральном Музее ВОВ на Поклонной горе

ОСТРЫЙ ВОПРОС



Считаю необходимым этой статьей раз и навсегда закрыть разговоры на тему о так называемом «снятом моторе» с самолета М.М. Громова 18 июня перед стартом, из-за чего экипаж Громова «не смог стартовать одновременно» с экипажем В.П. Чкалова.

Основная задержка вылета экипажа Громова была не в снятом моторе, а в оформлении документов на регистрацию установления мирового рекорда.

Этот вывод сделан на основании найденных и рассекреченных мною документов разных архивов, рисующих совершенно другую картину подготовки перелетов экипажей Чкалова и Громова через Северный полюс, по сравнению с тем, что написано в книге Г. Резниченко, посвященной жизни и деятельности М.М. Громова, и в последних книгах М.М. Громова, изданных после его смерти.

25 мая 1937 г. в Кремль к И.В. Сталину были вызваны С.А. Леваневский, В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков. Беседа продолжалась 1 ч. 55 мин. (Журнал «Исторический архив». 1995. № 4. С. 53). С некоторым опозданием на заседание приехали вызванные М.М. Каганович и Я.И. Алкснис. Обсуждался предстоящий перелет. В предостереженном слове Чкалов сказал, что экипаж в составе Чкалова, Байдукова и Беякова готов к перелету на одномоторном самолете АНТ-25 и указал по карте маршрут этого перелета.

В этот же день, т.е. 25 мая, было принято постановление Политбюро ЦК ВКП(б) «О перелетах» (РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, протокол № 49, п. 481, с. 53–55). В Постановлении говорится: «1. Разрешить т.т. Чкалову, Байдукову и Беякову беспосадочный перелет Москва – Сан-Франциско через Северный полюс (на самолете АНТ 25)».

Перелет намечается на июнь-июль месяц. При этом в постановлении указывается: «Обязать т. Чкалова и весь экипаж в случае какой-нибудь неувязки и опасности в полете сделать посадку до Сан-Франциско, в одном из городов Канады или Сев. Америки». Из этого указания следует, что экипажу Чкалова не предписывается ставить рекорд дальности.

Второй пункт этого постановления гласит: «Предрешить перелет тов. Леваневского через Северный полюс в Америку на самолете ДБА бис (Болховитинова), приурочив полет к июлю–августу».

Ответственность за организацию обоих перелетов возлагается на «четверку в составе т.т. Рухимовича, Кагановича М.М., Алксниса и Янсона».

Так как о перелетах Чкалова и Лева-

невского говорилось в одних и тех же документах, была создана одна правительственная комиссия по этим перелетам.

Итак, первый и второй экипажи, которым разрешен перелет через Северный полюс в Америку, определены. Это экипаж в составе Чкалова, Байдукова, Беякова и экипаж Леваневского, который будет определен позднее. При этом первыми должны лететь Чкалов, Байдуков, Беяков и только через месяц полетит Леваневский, видимо, по причине неготовности самолета. Громова пока находится в госпитале, поэтому о третьем экипаже в постановлении Политбюро ничего не сказано.

После приема в Кремле чкаловский экипаж приступил к ускоренной подготовке к перелету, так как был уже конец мая.

28 мая Народный Комиссар Оборонной Промышленности М.А. Рухимович выпускает приказ (РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 71, с. 187–192), в котором говорится, что к беспосадочному перелету готовятся два самолета – АНТ-25 № 2 основной и АНТ-25 № 1 резервный.

Для непосредственной подготовки самолетов к перелету назначается земной экипаж, который отвечает за подготовку материальной части и проведение всех испытаний. Руководителем земного экипажа назначается начальник 8-го отдела ЦАГИ – В.И. Чекалов.

В разделе 4 Приказа начальнику ЦАГИ т. Харламову приказывается подготовить самолет АНТ-25 № 2 (самолет Чкалова) к перелету, обеспечив окончание всех испытаний в воздухе к 12 июня, подготовить к 20 июня самолет АНТ-25 № 1 как запасной, установив на нем автопилот.

Далее события разворачиваются так:

8 июня выходит еще одно постановление Политбюро «О беспосадочном перелете т. Чкалова» (РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, протокол № 49, п. 481, с. 53–55). В нем говорится: «Разрешить беспосадочный перелет по следующему маршруту: Москва – Земля Франца Иосифа – Северный полюс – Северная Америка». Утверждается экипаж в составе Героев Советского Союза: командир экипажа, летчик-испытатель В.П. Чкалов, второй пилот, летчик-испытатель Г.Ф. Байдуков, штурман, инженер 1-го ранга А.В. Беяков».

Для организации перелета создается правительственная комиссия: Народный Комиссар Оборонной Промышленности СССР М.А. Рухимович – председатель и члены Комиссии: Заместитель Наркома Оборонной Промышленности СССР М.М. Каганович, Заместитель Наркома Оборонной промышленности ВВС РККА Командарм 2 ранга Я.И. Алкснис и Заместитель начальника Главсевморпути Н.М. Янсон.

На Наркомат Оборонной промышленности возлагается обеспечение связи во время перелета, метеообслуживание совместно с Главным Метеорологическим Управлением, подготовка аэродромов и радиостанций по маршруту перелета на территории СССР.

М.М.Кагановича обязывают зарегистрировать перелет в Международной Федерации. Из резервного фонда СНК СССР отпускается в распоряжение Кагановича для организации перелета 1 000 000 руб. и в иностранной валюте 150 000 долл.

В двенадцатом пункте постановления записывается: «Обязать все перечисленные организации иметь готовыми к вылету и проверенными материальную

«УКРАДЕННЫЙ МОТОР»...

часть, летный состав, метеослужбу, связь к 12 июня 1937 г. Вылет произвести в соответствии с благоприятными метеорологическими условиями».

Намечается предварительная дата вылета экипажа Чкалова – 12 июня 1937 г.

В архиве ГАРФ в документах ДОСААФ СССР я нашла письмо М.М. Кагановича от 8 июня (в день вылета указанного выше Постановления), адресованное Центральному Аэроклубу, о регистрации перелета Чкалова в Международной Федерации (ГАРФ, ф. Р-9552, оп. 8, д. 46, с. 1–26). В письме указан ориентировочный срок вылета – 13 июня. В письме от 9 июня в тот же адрес Каганович пишет о необходимости «снести с национальной Авиационной Ассоциацией США».

6 июня, как пишет Байдуков (Байдуков Г. Чкалов. ЖЗЛ. М.: Молодая Гвардия, 1977. С. 179, 180), их самолет АНТ-25 № 2 разбивают... Самолет «И-5», пилотируемый командиром Баженовым, начальником научно-испытательного института ВВС, планируя на посадку, зацепил колесами шасси за правое крыло АНТ-25. В результате в консоли крыла образовалась огромная дыра! Предварительный осмотр показал, что авария серьезная, и было сделано заключение, что самолет надо разбирать и вести на завод. Вот, наверное, для такой ситуации в вышеуказанном приказе Рухимовича идет речь о подготовке самолета АНТ-25 № 1 как резервного. Но специалисты из КБ Тушополева убедили всех, что через неделю можно будет опробовать самолет в воздухе. И действительно, 14–15 июня ремонт самолета был закончен.

Возможны две причины, по которым задержался вылет самолета Чкалова 12 июня, как намечалось в постановлении Политбюро, – это определение синоптиками 18–24 июня как наиболее благоприятные дни для вылета и поломка самолета.

В телеграмме от 12 июня в Вашингтон написано, что вылет самолета Чкалова задерживается по метеорологическим условиям.

Следующим постановлением Политбюро от 10 июня утверждается состав экипажа С.А. Леваневского: второй пилот Н.Г. Костанаев, штурман В.И. Левченко, первый бортмеханик Г.Т. Побожимов и второй бортмеханик Н.Н. Годовиков (РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, протокол № 49, п. 497, с. 56).

11 июня на Политбюро рассматриваются вопросы Комитета Оборонной промышленности. Отдельным пунктом стоит: «Утвердить следующее решение Комитета Оборонной промышленности»:

«О полете т. Громова по маршруту Москва – Северный Полюс – США. Разрешить полет экипажу в составе т.т. Громова, Юмашева, Данилина по маршруту Москва – Северный полюс – США одновременно с полетом экипажа т.т. Чкалова, Байдукова и Беякова» (РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, протокол № 49, п. 512, с. 58).

Однако слово «одновременно» встречается только в этом постановлении и попало в него, как я думаю, по предложению Громова.

Из всех документов, приведенных ниже, следует, что эти два перелета сразу же разносятся по времени, и экипажи будут стартовать с интервалом не менее двух недель!

Вот что пишет Громова в статье, опубликованной в газете «Правда» 12 июля 1937 г., в день начала своего перелета: «...В тот день, когда товарищи Чкалов, Байдуков и Леваневский были приняты руководителями пар-

тии и правительства, я, к моему большому сожалению, был болен и не мог присутствовать на этой замечательной беседе, на которую был также вызван. После выздоровления я просил принять меня и разрешить мне полет через полюс в Северную Америку.

Просьба была удовлетворена. 10 июня в 7 часов вечера, я был принят товарищами Сталиным, Молотовым, Ворошиловым, Межлауком. На приеме присутствовали также товарищи Алкснис и Рухимович.

Меня спросили: «Что вы можете предложить?» Я ответил, что хочу лететь через полюс в США. В произошедшем обмене мнениями товарищи Сталин и Ворошилов поддержали мою просьбу. После обсуждения отдельных деталей полета было вынесено решение: разрешить перелет».

Следует сказать, что Рухимович 2 апреля 1937 г. получил от Громова письмо следующего содержания: «Прошу Вашего ходатайства о разрешении мне перелета с целью установления мирового рекорда дальности по прямой. Маршрут: Москва через Арктику на С.-Франциско и далее на Калифорнию, до израсходования горючего. Экипаж в составе летчиков: Громова и Юмашева и штурмана Данилина полностью подготовлен...» (РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 7, с. 25).

Действительно, этот экипаж готовился еще в 1936 г. к побитию мирового рекорда дальности по прямой. Перелет был разрешен по маршруту: Москва – Турция – Греция, через Средиземное море, Французскую Западную Африку (через Сахару) и далее, пересекая Атлантический океан, до Южной Америки. Этот перелет не состоялся, так как не было получено разрешение от Бразилии на посадку самолета Громова.

4 апреля Рухимович пишет письмо Сталину: «Т.т. ЧКАЛОВ, БАЙДУКОВ и БЕЛЯКОВ ставили неоднократно перед тов. Серго вопрос о полете через Северный полюс. Сейчас они вновь поставили перед нами этот вопрос. С такой же просьбой вчера обратились ко мне т.т. ГРОМОВ, ЮМАШЕВ и штурман ДАНИЛИН. В обоих случаях: самолет АНТ-25... Не являясь сторонником такого перелета – считаю своей обязанностью просить Вас рассмотреть просьбу т.т. ЧКАЛОВА, БАЙДУКОВА, БЕЛЯКОВА и ГРОМОВА, ЮМАШЕВА, ДАНИЛИНА» (РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 7, с. 24).

Следовательно, 2 апреля появляется третий экипаж, который хочет побить рекорд дальности по прямой, пролетев из Москвы через Арктику на Сан-Франциско!

В день выпуска постановления Политбюро об одновременности полетов Чкалова и Громова, т.е. 11 июня, М.М. Каганович пишет в Центральный Аэроклуб письмо следующего содержания (ГАРФ, ф. Р-9552, оп. 8, д. 27, с. 2, 4, 5, 9): «Прилагаю при сем заявление героя Советского Союза тов. ГРОМОВА М.М. прошу оформить заявку и обеспечить возможность фиксирования рекорда. Ориентировочный срок вылета после 19-го июня с/г. Прошу выделить спортивного комиссара для оформления заявки установления на месте (Щёлково) совместно с инж. СТОМАНОМ мест и порядка пломбирования. Спортивный комиссар должен захватить с собой футляр барографа для изыскания мест его расположения в самолете (т.к. машина сильно загружена) и его укреплению...»

Из приведенного письма видно, что в тот же день, 11 июня, появляется новая дата вылета Громова – «после 19 июня».

13 июня Рухимович выпускает приказ по Наркомату Оборонной Промышленности по перелету Громова, в котором записано: «**Материальную часть иметь готовой для тренировочных полетов к 15/У1 и готовой к вылету к 25/У1 с.г.**» (РГАЭ, ф. 7515, оп. 1, д. 72).

Как следует из этого приказа, вылет экипажа Громова намечается уже на 25 июня. Только 19 июня принимается очередное постановление Политбюро. Рассматривается вопрос Рухимовича о выделении средств на организацию перелета Громова: «**Для организации перелета экипажа в составе т.т. Громова, Юмашева, Данилина по маршруту Москва – Северный полюс – США отпустить из резервного фонда СНК СССР в распоряжение тов. Казановича М.М. 1 000 000 рублей и 100 000 долларов**» (РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, протокол № 50, п. 21, с. 85).

В телеграмме начальника Центрального Аэроклуба СССР, направленной в АВИЭШЕН – ОТАВА от 22 июня написано: «**Между июнь 26 июль 5 Сов. самолет АНТ-25 экипажем Громова, Юмашев, Данилин вылетает Москва США через Сев. полюс**» (ГАРФ, ф. Р-9552, оп. 8, д. 27, с. 2, 4, 5, 9).

Таким образом, перелет Громова предполагается начать не ранее 26 июня.

Экипаж Чкалова из-за погоды, оттянув срок вылета с 12 июня, как было указано в решении Политбюро (РЦХИДНИ, ф. 17, оп. 162, д. 21, протокол № 49, п. 481, с. 53–55), стартовал 18 июня в 04 ч. 05 мин. со Щёлковского аэродрома.

Так, три советских летчика, Герои Советского Союза Валерий Павлович Чкалов, Георгий Филиппович Байдуков и Александр Васильевич Беляков впервые в истории авиации начали беспосадочный трансполярный перелет через Северный полюс в Америку для того, чтобы первыми проложить кратчайший путь между двумя мировыми державами – СССР и США, соединив этим путем два континента.

Действительно, из Москвы до Сан-Франциско через Тихий океан около 15 000 км, через Атлантический океан – около 12 000 км, а через Северный полюс – всего 9605 км.

Их маршрут проходил через следующие пункты: Москва – Кольский полуостров – Баренцево море – Земля Франца Иосифа – Северный полюс – остров Мелвилл – остров Бенкса – Пирс Поинт – острова Королевы Шарлоты – Ванкувер.

Закончился перелет 20 июня посадкой самолета АНТ-25 в г. Ванкувере штата Вашингтон на военном аэродроме Пирсон Филд. Это было величайшим мировым достижением советской авиации. Нам было чем гордиться!

Этот перелет был только началом освоения Арктики и Северного полюса советскими летчиками.

Среди восторженных отзывов о перелете чкаловского экипажа в некоторых американских газетах высказывалась мысль о том, что в ближайшее время вряд ли можно повторить подобный перелет. Второй перелет экипажа Громова, Юмашева, Данилина не только доказал всему миру, что успехи наших летчиков, овладевающих трансполярной трассой, являются не «случайностью» и не «личным счастьем», но и установил рекорд дальности по прямой, который не был побит в течение многих лет. А что же было дальше?

Экипаж Громова ждал решения о назначении контрольных пунктов в Канаде и регистрации перелета для установления мирового рекорда. Спортив-

ная комиссия обратилась с просьбой в Авиационную Ассоциацию Канады о назначении спортивного комиссара в Эдмонтоне и в Национальную Авиационную Ассоциацию США о назначении спортивных комиссаров в месте посадки самолета.

Из документов ДОСААФ СССР о регистрации перелетов Чкалова и Громова у меня создалось впечатление, что после принятия постановления от 11 июня о перелете Громова цели двух экипажей были определены. Экипаж Чкалова летит первым и «осуществляет полет именно через Северный полюс», как писал Леваневский, а экипаж Громова должен установить рекорд дальности полета по прямой.

Из документов ДОСААФ СССР видно, что экипажу Чкалова не определяются контрольные пункты, над которыми должен пролетать самолет, не назначаются спортивные комиссары, и дело о регистрации ожидаемого рекорда дальности прекращается. Поэтому если бы экипаж Чкалова пролетел дальше Ванкувера и превысил существующий на тот момент рекорд дальности, то он не был бы зарегистрирован. В связи с этим экипаж Чкалова мог сесть в любой точке США, как было ему предписано решением Политбюро от 25 мая.

В деле есть письмо начальника Центрального Аэроклуба СССР, адресованное Гронову, где назначаются конкретные пункты регистрации пролета самолета:

«**Согласно Вашей просьбы мною назначены спортивные комиссары в следующих пунктах: (будут использованы для расчетов, необходимые из них)**

1. Остров Колгуев (- 48 48, 69 32); 2. М. Кармакулы (Новая Земля) - 52 43, 72 23; 3. Мыс Столбовой (Новая Земля) - 53 55, 73 17 3); 4. Бухта Тихая (- 52 50, 80 21); 5. Остров Рудольфа - 58 00, 81 44; 6. «Северный полюс» - координаты в зависимости от места нахождения льдины Папанина; 7. Дана 22.06 телеграмма в Канаду о назначении спортивных комиссаров в Эдмонтоне. По получении из Канады ответа, сообщу координаты контрольного пункта в Эдмонтоне» (ГАРФ, ф. Р-9552, оп. 8, д. 27, с. 2, 4, 5, 9).

В этом деле имеются телеграммы спортивных комиссаров о регистрации пролета самолета Громова над указанными пунктами.

Таким образом, подготовка к регистрации мирового рекорда экипажа Громова потребовала значительного времени.

Помещенная в книге Г. Резниченко (Резниченко Г. Вся жизнь – небу. М.: Политиздат, 1983. С. 64) и муссируемая в последнее время в периодической печати и документальных телефильмах версия о том, что экипаж Громова должен был вылететь одновременно с экипажем Чкалова и вынужден был остаться из-за того, что мотор с его самолета был представлен на самолет Чкалова, полностью беспочвенна, что подтверждается приведенными документами.

В газете «Советская авиация» от 20 июня 1957 г. Г.Ф. Байдуков написал:

«**Проанализировав материалы полета, наш экипаж немедленно направил в Москву в штаб перелета свои соображения по улучшениям и доработкам самолета, мотора, приборов и снаряжения. Это было очень важно, поскольку Советское правительство считало главной нашей задачей разведку, исследование нового пути, изучение свойств самолета в условиях полета в Арктике. За нами готовился в такой же путь второй экипаж «АНТ-25» в составе т.т. Громова, Юмашева и Данилина.**

Учитывая наш опыт и советы, экипаж М.М. Громова сократил состав

предметов снаряжения. Это позволило увеличить запас горючего примерно на 500 км пути, взять втрое больше кислорода и антиобледенительной жидкости для воздушного винта».

Несколько слов о моторе на самолете Громова. Цель перелета Громова – установление мирового рекорда дальности полета по прямой – требовала большого запаса горючего или его экономии в процессе полета. Поэтому на самолет Громова установлен мотор, который работал на старом горючем, как пишет в газете Военно-воздушной академии им. профессора Н.Е. Жуковского начальник академии, генерал-полковник авиации В.В. Ковалёнок: «**На этом горючем был установлен в 1934 году мировой рекорд дальности полета АНТ-25 по замкнутому маршруту. Новое горючее для мотора самолета Чкалова нельзя было на больших высотах обеднять, так как начинались хлопки в карбюраторе. Двигатель, установленный на самолете Громова, допускал обеднение горючей смеси на больших высотах и увеличивал дальность полета**» (Генерал-полковник авиации В.В. Ковалёнок. «Москва – Северный полюс – США», газета Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского «Вперед и выше», 20 июня 1997 г.).

Интересно, что в Архиве Президента я нашла письмо в Центральный комитет ВКП(б) инспектора Батароля, назначенного от Главной Инспекции Наркомата Оборонной Промышленности проверять ход подготовки самолетов к перелетам, подтверждающее выводы В.В. Ковалёнка. В письме инспектор пишет о том, что горючее «Экстра 100» (это горючее использовалось экипажем Чкалова. – Автор) на больших высотах дает «большие хлопки, что является опасным для мотора. Тов. Громов сам настоял, чтобы ему дали другое топливо...» (АИРФ, ф. 3, оп. 50, д. 687, с. 111–113).

Учитывая опыт экипажа Чкалова, Громов взял дополнительный запас горючего, увеличил запас кислорода, что позволяло ему проходить циклоны на большой высоте, не изменяя намеченного курса самолета. Таким образом, для установления рекорда дальности были приняты все меры.

12 июля 1937 г. в 3 ч. 21 мин. по Московскому времени экипаж Громова начинает свой перелет. Заканчивает он его 14 июля на юге США в местечке Сан-Джасинто, пролетев по зачетному пути 10 148 км за 62 ч. 17 мин., установив мировой рекорд дальности по прямой (класса «С»)!!!

Мечта Громова, Юмашева, Данилина побить рекорд дальности по прямой сбылась. Они для побития этого рекорда выбрали тяжелую, неизведанную до перелета экипажа Чкалова трассу. Герои перелета были награждены медалью Делаво.

Из телеграммы советника полпредства СССР в Вашингтоне Уманского: «**Посадка, несмотря на отсутствие аэродрома, была, по словам очевидцев, блестящей. Самочувствие, настроение экипажа не оставляет желать лучшего. Однако из двух мест сильная течь, образовавшаяся на лугу бензиновую лужу**». Эта утечка бензина заставила экипаж вернуться и идти на посадку.

Уже в день посадки экипаж направляет Сталину телеграмму:

«**Экипаж выражает свою преданность, любовь и благодарность за то доверие, которое Вы нам оказали. Посвящаем наш перелет Вам, великому вождю народов. Громов, Юмашев, Данилин**».

Первооткрывателям новой воздушной трассы через Северный по-

люс В.П. Чкалову, Г.Ф. Байдукову, А.В. Белякову была предоставлена честь расписаться на большом американском глобусе, на котором была проложена трасса их перелета!

Этот глобус был знаменит тем, что на нем уже имелись подписи знаменитых исследователей: Рауля Амудсена, в 1911 г. первым достигшего Южного Полюса, Фритюфа Нансена, участника арктической экспедиции Нобеля в 1893–96 гг., Чарльза Линдберга, в 1927 г. первым на аэроплане перелетевшего Атлантический океан, Вильямура Стефансона, возглавлявшего полярную англо-американскую экспедицию в 1906–07 гг. и канадскую арктическую экспедицию в 1913–17 гг., Ричарда Берда, первого летавшего на Северный Полюс в 1926 г. и Южный Полюс в 1929 г., Амелии Эрхард, первой женщины, перелетевшей пассажиром через Атлантический океан в 1928 г. и совершившей самостоятельный аналогичный перелет в 1932 г., и многих других исследователей.

Это событие произошло на приеме в честь экипажа самолета АНТ-25 № 2, устроенном «Клубом исследователей и Русско-американским институтом» 30 июня 1937 г. в Нью-Йорке в отеле «Уолдорф – Астория».

Джон Финли, Президент Американского Географического Общества, обращаясь на этом приеме к нашим летчикам, сказал: «**Господа, от имени Американского Географического Общества сердечно поздравляю вас. Отныне все вы являетесь членами нашего общества!**» Из письма Международной авиационной федерации господину Председателю Центрального Аэроклуба СССР (ГАРФ, ф. 9552, оп. 8, д. 27, с. 94): Париж, 4 февраля 1938 г.

«**Господин Председатель. Имя честь уведомить Вас о том, что Пленум Генерального Совета ФАИ, состоявшийся в Париже 26 января постановил присудить МЕДАЛЬ «ДЕ ЛЯ ВО», предназначенную для выдачи мировым рекордсменам, экипажу в составе: полковника М. Громова, майора А. Юмашева и военного инженера С. Данилина за установление ими Мирового рекорда дальности по прямой из Москвы в Сан-Джасинто (США) – 12-13-14 июля 1937 года.**

Эта медаль будет торжественно вручена на конференции ФАИ, которая состоится в Берлине с 22 по 28 июня 1938 г.

Просим принять уверения в совершенном почтении.

Генеральный Секретарь Поль Тиссандье»

Этот рекорд навсегда занесен в таблицу рекордов Международной Авиационной Федерации!

Выдающийся канадский полярный исследователь, президент «Клуба исследователей» Вильямур Стефансон, в своей статье «Заслуга героев», написанной после перелета экипажа М.М. Громова, переведенной и напечатанной в газете «Известия» 23 августа 1937 г., написал:

«**Три героя – Громов, Юмашев и Данилин – осуществили мечту, веками владевшую умами человечества: вместе с Чкаловым, Байдуковым и Беляковым они проложили великую трансполярную трассу. На памятнике, который воздвигнет им человечество, должны быть высечены слова:**

«**До них земля по своим путям сообщения казалась цилиндрической. Они воистину превратили ее в шар!**»!

Валерия Валерьевна Чкалова,
Лауреат
Государственной премии СССР,
кандидат технических наук,
заслуженный изобретатель РСФСР

В 30-х годах XX века конструкторский коллектив во главе с Андреем Николаевичем Туполевым работал над созданием самолета, предназначенного для побития мирового рекорда дальности. И такая машина была построена в двух экземплярах – опытный АНТ-25 № 1 и дублер АНТ-25 № 2. Сам самолет был уникален по своим техническим данным. Уникальной была и его судьба, тесно связанная с судьбой летавших на них летчиков.

С 1934 по 1937 г. разные экипажи совершили на этих АНТ-25 четыре дальних перелета. При этом установлены рекорды, за которые шесть человек удостоены звания Героев Советского Союза: М.М. Громов в 1934 г. (АНТ-25 № 2), В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков в 1936 г. (АНТ-25 № 2), А.Б. Юмашев, С.А. Данилин в 1937 г. (АНТ-25 № 1).

Самолет АНТ-25 № 2 красовался на XV Международной авиационной выставке в Париже в 1936 г. и на Международной выставке в Нью-Йорке в 1939-м.

Этот самолет достоин внимания и более подробного описания его «жизненного» пути. Все события и факты, приведенные в этой статье, взяты из документов Архива Президента Российской Федерации, Государственного архива Российской Федерации, Российского государственного архива экономики, Российского центра хранения и изучения документов новейшей истории, ЦАГИ, музея В.П. Чкалова г. Чкаловска Нижегородской области.

В 1931 г. наша промышленность создала авиационный мотор М-34, который позволял сконструировать на его основе самолет рекордной дальности. По предварительным расчетам А.Н. Туполева, ЦАГИ мог построить самолет для экипажа из трех человек на базе нового мотора со следующими характеристиками: полетный вес – 10 000 кг, продолжительность полета – 80 ч., дальность полета (практическая) – 10 000 км, максимальная скорость – 246 км/ч.

Правительство Советского Союза, заслушав доклад начальника ВВС РККА о конструировании самолета для полетов на предельную дальность, 7 декабря 1931 г. вынесло решение о постройке специального одномоторного самолета рекордной дальности в двух экземплярах с новым советским мотором М-34 Р.

В 1931 г. мировой рекорд дальности в 8065 км (от Нью-Йорка до Стамбула) был установлен американскими летчиками Бордманом и Полландром на самолете «Белланка Пейсмейкер». Значит, проектируемая отечественная машина должна была дать гарантированную дальность 10 000 км.

1 июня 1932 г. началась постройка самолета, которая затянулась на целый год. Зато, как сказал А.Н. Туполев, машина была построена дерзко. В ней действительно было много новшеств. Например, установлено шасси с механизмом подъема его в воздухе, смело была решена проблема размещения бензина – непосредственно в крыле самолета, сделанном в виде цистерны, невиданным по тем временам было и удлинение крыла – 13,1 м при наибольшем – 10 м.

Не закончив постройку первого самолета, в августе 1932 г. ЦАГИ приступил к постройке дублера, который отличался только редукторным мотором и рулем направления. Но эти отличия существовали в момент выпуска, в дальнейшем обе машины были сделаны одинаковыми.

1 сентября 1933 г. летчик М.М. Громов произвел несколько полетов на дублере и сделал ряд замечаний.

Но главное заключение – самолет может покрыть расстояние, превышающее мировой рекорд дальности. Для улучшения обтекаемости крыла и хвостовое оперение были обтянуты полотном, весь корпус в несколько слоев отполирован. Передняя кромка крыла и винт специально отполированы. Эти доработки проводились в 1933–34 гг.

Побитие мирового рекорда дальности по замкнутой кривой состоялось 12–15 сентября 1934 г. на самолете-дублере (АНТ-25 №2), пилотируемом командиром корабля М.М. Громовым, инженером-летчиком А.И. Филиным и штурманом И.Т. Спириным.

12 сентября 1934 г. в 8 ч. утра самолет стартовал со Щелковского аэродрома с построенной к тому времени бетонной дорожки. Основным заданным маршрутом полета был треугольник Москва – Тула – Рязань – Москва. Были предусмотрены на случай плохой погоды запасные треугольники, также снабженные наблюдательными постами.

В связи с ухудшением погоды 14 сентября экипажу было дано указание лететь на юг, и дальнейший полет уже происходил в районе Харьковского треугольника. 15 сентября в 11 ч. самолет совершил посадку в Харькове, покрыв расстояние 12 411 км за 75 ч.

Так, экипажем Громова был превышен

«белых пятен» Северного полюса и др.

Это дерзкое предложение поддерживается правительством и начинается подготовка самолета и экипажа в составе командира С.А. Леваневского, второго пилота Г.Ф. Байдукова и штурмана В.И. Левченко. На самолете-дублере АНТ-25 № 2 производится ряд доделок и изменений по замечаниям Леваневского.

В результате всех испытаний было установлено, что летные качества самолета по сравнению с 1934 г. значительно улучшились: дальность полета увеличилась на 7%, потолок – на 400 м, средняя скорость – на 8%. 3 августа 1935 г. в 6 ч. 05 мин. на самолете-дублере под управлением Леваневского начался перелет через Северный полюс в Америку. Через 10 ч., долетев до Баренцева моря, экипаж был вынужден повернуть обратно из-за сильного выбрасывания масла из дренажной трубки рабочего мас-

Необходимо привести ответ Туполева на это постановление, отправленный Председателю СНК СССР В.М. Молотову, как образец гражданского мужества: «... Сообщаю, что находящиеся в ЦАГИ два самолета РД подготовлены и оборудованы всем необходимым для полетов. Использование их для тренировочных полетов на дальность и продолжительность, надо полагать, будет нерационально, так как эксплуатация за время тренировок сделает их непригодными к совершению дальнего перелета.

Поэтому считаю, что для тренировочных полетов лучше всего использовать самолеты РД, изготовленные заводом № 18, а самолеты ЦАГИ сохранить для совершения дальних перелетов. Что касается нового самолета для полета на рекордную дальность, то построить его в 1936 г. не представляется возможной ввиду загрузки ЦАГИ заданиями по правительственному плану».

Со своей стороны Туполев сделал всё, что мог, для решения дальнейшей судьбы своего детища. Слово оставалось за летчиками.

Г.Ф. Байдуков – второй пилот экипажа Леваневского по несостоявшемуся перелету через полюс в 1935 г., считавший, что на одномоторном самолете АПТ-25 можно совершить перелет через Северный полюс, знакомит В.П. Чкалова с этим самолетом, и создается новый экипаж в составе В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова, А.В. Белякова, который обращается в правительство с просьбой разрешить перелет через Северный полюс в Америку летом 1936 г. Правительство разрешает перелет, но не через Северный полюс в Америку, а по предложению Сталина – от Москвы до Петропавловска-на-Камчатке.

Маршрут за время подготовки уточняется по настоятельной просьбе экипажа, который хотел проанализировать поведение машины в северных широтах: Москва – Харловка – остров Виктория – Земля Франца-Иосифа – Карское море – Северная земля – мыс Челюскина – море Лаптевых – бухта Тикси – Петропавловск-на-Камчатке – Александровск-на-Сахалине и далее направление на Хабаровск – Чита.

20 июля 1936 г. в 5 ч. 45 мин. самолет стартовал со Щелковского аэродрома. На самолете АНТ-25 № 2 была надпись «Сталинский маршрут». Борясь с циклонами, сплошной облачностью, экипаж летел по намеченному маршруту.

Однако из-за плохих метеорологических условий, нулевой видимости и обледенения пришлось изменить курс и произвести посадку, по приказу правительства, где это только будет возможно. Таким местом оказался остров Удд, омываемый с одной стороны Охотским морем, с другой – заливом Счастья.

Самолет был посажен Чкаловым на прибрежную полосу. Байдуков вспоминал: «Мы укрепились за радиостанцией, понимая, что шансов на благополучную посадку практически нет. Вся надежда на командира и на название местности – залив Счастья. Действительно, Валерий Павлович родился в рубашке: машина коснулась земли мягко, тремя точками – две пары колес на правой и левой стойках шасси и на хвостовой дутик. Затем – невероятное торможение, сильный удар, и АНТ-25 остановился, буквально вкопанный в грунт».

В результате этого беспосадочного перелета было пройдено 9374 км за 56 ч. 20 мин. Самолет с успехом выдержал самый сложный беспосадочный перелет.

Это была вторая победа самолета АНТ-25 № 2 после установления Громовым мирового рекорда дальности по замкнутой кривой в 1934 г. Летчики своими мужественными действиями полностью поддержали главного конструктора Туполева. Всем членам экипажа было присвоено звание Героев Советского Союза.

Но на этом испытания самолета не закончились. Предстоял еще взлет по построенной из бревен с настилом досок «взлет-



Герой Советского Союза А.В. Беляков

мировой рекорд дальности по замкнутому кругу в 10 601 км, установленный в марте 1932 г. французскими летчиками Боссутро и Росси на самолете Блерио 110 с мотором «Испано-Сюзис».

За этот полет М.М. Громов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Это было первое «боевое» крещение АНТ-25. Предстояло побить мировой рекорд дальности по прямой, установленный в августе 1933 г. французскими летчиками Кодосом и Росси, пролетевшими из Парижа в Райяк (Сирия) 9104 км за 76 ч. На самолете Блерио 110.

19 января 1935 г. Герой Советского Союза С.А. Леваневский написал письмо в редакцию газеты «Правда» с предложением совершить в 1935 г. беспосадочный перелет Москва – Сан-Франциско через Северный полюс с целью: установления рекорда дальности по прямой, установления кратчайшего пути между крупнейшими пунктами мира, обследования и нанесения на карту

ляного бака. Самолет совершил вынужденную посадку в Кречевицах Новгородской области. При посадке возник пожар из-за ошибочного включения посадочных ракет. У самолета было повреждено правое крыло.

Этот несостоявшийся перелет поставил под угрозу репутацию АНТ-25 № 2. Леваневский стал утверждать, что перелет через Северный полюс можно совершить только на четырехмоторном самолете. И если бы не активные и смелые по тому времени действия главного конструктора А.Н. Туполева, красиво начатая жизнь нового детища ЦАГИ могла бы печально закончиться. Такое заключение можно сделать на основании постановления Политбюро от 11 февраля 1936 г., в котором говорилось, что два самолета, находящиеся в ЦАГИ, необходимо подготовить для тренировочных полетов на дальность и продолжительность, а для полетов на рекордную дальность построить к 1 марта 1937 г. новый самолет. Полет же Леваневского через Северный полюс в Америку в 1936 г. отложить.

ной полосе» и возвращение в Москву. 2 августа в 1 ч. 40 мин., пробежав 270 м. АНТ-25 № 2 поднялся в воздух с острова Удд. А далее Хабаровск, Чита, Красноярск, Омск, Москва – победный обратный путь. 10 августа самолет приземлился на Щелковском аэродроме.

В целом во время этого перелета АНТ-25 № 2 пробыл в воздухе 104 ч. 45 мин., покрыв расстояние 17 044 км. К этому необходимо добавить, что тренировочные полеты перед генеральным стартом заняли 55 ч. Таким образом, мотор и все части самолета проработали без всякого ремонта и нареканий почти 160 ч.

Высокая надежность мотора конструкции А.А. Микулина, который переработал все свои сроки, была по достоинству оценена руководством тяжелой промышленности.

9 августа 1936 г. Народным комиссаром тяжелой промышленности Г.К. Орджоникидзе был издан Приказ № 1311, в котором говорилось: «Всем моторам типа «М-34» присвоить имя его конструктора Александра Микулина. В дальнейшем мотор именовать «АМ-34».

Приведенные цифры красноречиво говорят о выдающихся качествах конструкции самолета в целом и винтомоторной части в частности. Самолет выдержал все испытания и показал, на что он способен.

Самолет заслуженно красовался на XV Международной авиационной выставке в Париже в ноябре 1936 г.

В январе 1937 г. А.Н. Туполев, пользуясь замечаниями экипажа Чкалова, начал подготовку самолета АНТ-25 № 2 к перелету через Северный полюс. Делается подогрев масла в главном баке, переделывается обогрев кабины самолета с подогревом ее низа; устанавливаются автопилот, воздушно-вакуумные мясляно-нагревательные помпы автопилота. Позднее такие же изменения производятся и на АНТ-25 № 1, который определяется Наркомом оборонной промышленности М.А. Рухимовичем как запасной. Для опытного самолета и дублера переделываются моторы АМ-34Р.

25 мая 1937 г. вышло постановление правительства о разрешении перелета через Северный полюс в Америку экипажу в составе Чкалова, Байдукова и Белякова по маршруту: Москва – Кольский полуостров – Баренцево море – Земля Франца-Иосифа – Северный полюс – остров Мелвилл – остров Бенкса – Пирс Пойнт – острова Королевы Шарлотты – США.

В постановлении указывается: «Обязать т. Чкалова и весь экипаж в случае какой-нибудь неувязки и опасности в полете сделать посадку до Сан-Франциско в одном из городов Канады или Сев. Америки». Почему написана такая фраза в Постановлении? Да потому, что они летят первыми над неизведанными просторами Арктики.

6 июня, как пишет Г.Ф. Байдуков, их самолет АНТ-25 № 2 разбивают. Самолет «И-5», пилотируемый комдивом Баженовым, начальником Научно-испытательного института ВВС, планируя на посадку, зацепил колесами шасси за правое крыло АНТ-25. В результате в консоли крыла образовалась огромная дыра. Опять пострадало правое крыло!

Предварительный осмотр показал, что авария серьезная, и было сделано заключение, что самолет надо разбирать и везти на завод. Но специалисты из КБ Туполева убедили всех, что через неделю можно будет опробовать самолет в воздухе. Туполевцы сделали невозможное – ремонт самолета был закончен к намеченному сроку.

18 июня в 4 ч. 05 мин. по московскому времени самолет стартовал со Щелковского аэродрома. Первые трудности начались над Баренцевым морем, где возникло обледенение машины. 19 июня в 7 ч. 15 мин. прошли над полюсом на высоте 4200 м при попутном ветре. Миновав землю Бенкса и пролив Амундсена, экипаж вывел самолет на северный берег Канады. 20 июня на побережье Тихого океана в районе острова Шарлотты, самолет столкнулся со штормом и сильным встречным ветром.

Несмотря на встречу с четырьмя циклонами: над Баренцевым морем, у Земли Франца-Иосифа, у островов Мельвилла, над рекой Маккензи, самолет и экипаж выдержали все испытания, а трудностей и непредвиденных ситуаций было немало. Это и выброс масла, и обледенение крыльев самолета самым опасным «фарфоровым» льдом, который держится более 15 ч., создавая дополнительный вес самолета.

Борьба с третьим циклоном сопровождалась катастрофической ситуацией – кончилась антиобледенительная жидкость для винта, началась угрожающая вибрация самолета, замерз трубопровод, воды в системе охлаждения мотора не было. Температура в кабине самолета была минус 9 градусов Цельсия. Вся вода в кабине самолета замерзла. В систему охлаждения мотора пришлось наливать «адскую» смесь из чая, остатков незамерзшей воды, жидкости из шаров-пилюлю, приготовленную для сдачи врачам для анализов.

Чкалов оценил эту ситуацию так: «В упорной, напряженной борьбе с циклонами потеряно много времени, много горючего и еще больше физических сил, но мы летим первыми. История нас не осудит».

В 16 ч. 20 мин. по гринвичскому времени АНТ-25 № 2 произвел посадку в городе Ванкувере штата Вашингтон. Был преодолен путь в 8582 км за 63 ч. 16 мин.

10 июня 1937 г. вышло постановление Политбюро о перелете экипажа Громова, Юмашева, Данилина по маршруту Москва

Вся мировая печать с восторгом отмечала замечательный успех советских летчиков, совершивших величайшие в мире перелеты. 1937 г. можно считать звездным часом самолетов АНТ-25 № 1 и АНТ-25 № 2.

Как же сложилась дальнейшая судьба этих двух уникальных самолетов? 21 сентября 1938 г. комиссар Советской части Международной выставки в Нью-Йорке Г.А. Тихомирнов пишет письмо начальнику 1-го Главного управления НКОП С.И. Белякину с просьбой подготовить к отправке в США на Международную выставку в Нью-Йорке самолет АНТ-25 Героя Советского Союза М.М. Громова.

10 декабря 1938 г. заместитель Комиссара Советской части Международной выставки в Нью-Йорке Зарубин дает письменное указание директору завода № 23 НКОП: «Заводу № 23 поручено подготовить самолет NO-25 (АНТ-25 – Авт.) для демонстрации в Советском павильоне на Международной выставке в Нью-Йорке. Он будет демонстрироваться как самолет, на котором летал тов. Громов, поэтому при исправлении необходимо внести ряд следующих изменений:

1. Весь самолет окрасить в один цвет: серо-стальной.
2. Кок винта красный.
3. С обоих боков, вдоль центрального стрингера, красная полоса по всей длине фюзеляжа от начала до киля.
4. Вместо NO-25 написать: NO-25-1.
5. Надпись «Сталинский маршрут» закрасить.
6. Из специального оборудования оставить кислородный при-



Самолет АНТ-25 на аэродроме Баракс близ Портланда (Штат Вашингтон США)

– Северный полюс – Сан-Франциско. Задача – побить мировой рекорд дальности по прямой. Перелет должен был состояться на самолете АНТ-25 № 1 (опытный). В него, по сравнению с дублером, на котором летел экипаж Чкалова, были внесены некоторые изменения: поставлено двойное управление (на дублере оно снято), увеличен запас кислорода, антифриза, горючего за счет облегчения веса, установлены две рации.

Но подготовка к регистрации мирового рекорда экипажа Громова потребовала длительного времени, только 22 июня Центральный Аэроклуб СССР послал телеграмму в Канаду о назначении спортивных комиссаров в Эдмонтоне.

12 июля в 3 ч. 21 мин. самолет АНТ-25 № 1 взял старт со Щелковского аэродрома. Экипаж шел по запланированному маршруту, пролетая над намеченными пунктами, где спортивные комиссары фиксировали пролет самолета. В 13 ч. 14 мин. 13 июля самолет прошел над полюсом. Скалистые горы пришлось пересекать при мощной облачности и ливнях.

В 18 ч. 14 июля самолет опустился на поле близ Сан-Джасинто штата Калифорния. Был преодолен путь в 10 148 км за 62 ч. 17 мин. и установлен новый мировой рекорд дальности. Юмашев и Данилин были удостоены звания Героев Советского Союза.

бор, солнечный компас и радиооборудование. 7. Монтаж приборов на щите также придется изменить, для чего Вам высылается фотография щита самолета т. Громова...

Упакованные ящики 25.12.1938 г. отправить в Новый порт – Советской части Международной Выставки в Нью-Йорке. Пароход отходит 26–28 декабря 1938 г.»

Из этого крайне интересного письма следует, что на выставку в Нью-Йорк отправляется АНТ-25, только почему-то берется тот, на котором летел экипаж Чкалова, и перекрашивается под № 1, на котором Громов установил мировой рекорд дальности по прямой в 1937 г. Таким образом, № 2, который красовался на выставке в Париже в 1936 г., «под другим именем» должен попасть в Нью-Йорк. Посему было принято такое решение с перекрашиванием самолета, почему нельзя было послать самолет, на котором Громов установил рекорд дальности?

15 декабря 1938 г. погибает при испытании нового истребителя Герой Советского Союза В.П. Чкалов. Правительство принимает 20 декабря решение послать на Международную выставку в Нью-Йорк самолет Чкалова, т.е. АНТ-25 № 2. На выставке самолет красовался у входа в наш павильон.

Кстати, в архиве ГАРФ есть письмо, в котором Наркомат авиационной промышленности сообщает комиссару Советской части

Международной выставки в Нью-Йорке следующее:

«По решению СНК СССР в просьбе о передаче самолета Героя Советского Союза т. ЧКАЛОВА В.П. музею в г. Филадельфии (США) отказано».

Американцы сразу оценили уникальность этого самолета!

Сейчас трудно сказать, успели ли что-нибудь переделать на этом самолете или нет. Скорее всего, нет, что следует из описания директора музея В.П. Чкалова, приведенного ниже.

С выставки из Нью-Йорка самолет был доставлен в 1940 г. во Владивосток, а затем в Москву.

В конце 1941 г. АНТ-25 № 2 был привезен на ближайшую от города Чкаловска железнодорожную станцию г. Правдинск Горьковской области. В единственном документе – товарно-транспортной накладной – указывалась станция отправления – Москва и станция назначения – Правдинск, музей В.П. Чкалова. Самолет в разобранном виде занимал четыре железнодорожных платформы.

Шла война, требовалось быстро разгрузить платформы. Директор музея В.П. Чкалова Е.М. Боев силами рабочих Балахнинской бумажной фабрики за три часа разгрузили платформы, и встал вопрос о доставке самолета в город Чкаловск. На подводах были отвезены мотор, шасси, обтекатели, хвостовое оперение. Центроплан и два крыла с наступлением весны были перевезены в Чкаловск на барже.

Вот как описывал Боев это событие: «... На саях с подсанками стоит часть фюзеляжа с красной надписью «Сталинский маршрут» по серебристому фону, еще ярче его оттеняют красные части хвостового оперения. Впереди неторопливо шагает невзрачная Сивка Бурка. Всё это ныряет в ухабах на фоне заиндеветших кустов по берегам Волги...». Из этого описания следует, что в музей был доставлен самолет АНТ-25 № 2, на котором экипаж Чкалова совершал перелет через Северный полюс в Америку.

Ну, а какой же судьба опытного самолета АНТ-25 № 1, на котором экипаж Громова в 1937 г. побил рекорд французов? Эта машина, к сожалению, была использована на тренировках как мишень и погибла...

Таким образом, единственный уцелевший экспонат – знаменитый самолет АНТ-25 № 2 (дублер), на котором:

- в 1934 г. М.М. Громов установил мировой рекорд дальности по замкнутой кривой и получил звание Героя Советского Союза;
- в 1935 г. Герой Советского Союза С.А. Леваневский сделал неудавшуюся попытку совершить перелет через Северный полюс в Америку;

- в 1936 г. В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков осуществили первый беспосадочный перелет по маршруту Москва – Петропавловск-на-Камчатке – остров Удд, за что всем членам экипажа было присвоено звание **Героев Советского Союза**;

- в 1937 г. Герои Советского Союза В.П. Чкалов, Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков совершили первый в мире беспосадочный перелет через Северный полюс в Америку;
- самолет демонстрировался на двух Международных выставках:

- в 1936 г. – на авиационной выставке в Париже;
- в 1939 г. – на Международной выставке в Нью-Йорке.

В настоящее время этот самолет нашел достойное место в музее В.П. Чкалова в г. Чкаловске Нижегородской области на берегу великой реки Волги.

Уникальное достояние России – единственный подлинный экземпляр самолета АНТ-25 № 2, принесший в конце 1930-х годов славу авиационной державы нашему государству, получил охранную грамоту Российской Федерации.

*Чкалова Валерия Валерьевна,
Лауреат Государственной премии,
кандидат технических наук,
заслуженный изобретатель РСФСР*

МОСКВА



Торжества по случаю 25-летнего юбилея Московского городского совета ветеранов войны, труда, военной службы и правоохранительных органов.

24 мая 2012 г. Московский городской совет ветеранов праздновал 25-летие со дня создания!

Организация объединяет около 1,8 млн москвичей старшего поколения. Это самая крупная общественная организация столицы, возглавляемая депутатом Мосгордумы и почетным гражданином Москвы Владимиром Долгих. Среди множества подарков и поздравлений особое место занимает подарок от Мэрии.

Мэр города Москвы **Сергей Семенович Собянин** презентовал горсовету ветеранов здание в самом центре города. Рядом три станции метро – Тверская, Чеховская и Пушкинская. Учитывая возраст ветеранов, особенно участников ВОВ, это очень заботливое решение.

Еще в октябре 2011 г. было согласовано решение о передаче отдельно строящегося дома в центре Москвы общей площадью 2,2 тыс. кв. м., имеющего пять надземных этажей и один подземный. Здание расположено в красивом, уютном месте по адресу: ул. Малая Дмитровка, д. 2, стр. 1. По соседству – театр Россия, Пушкинская площадь с памятником А.С. Пушкину и фонтанами.

Мэр Москвы, принимавший участие в церемонии открытия нового Дома ветеранов, обращаясь к присутствующей ветеранской общественности, сказал: «К 25-летию Со-

та ветеранов мы сделали вам небольшой подарок от города. Поздравляю вас с новосельем. За полгода здание было полностью отремонтировано, оборудовано современной мебелью, кондиционерами, оргтехникой. Можно въезжать и спокойно работать. И вид из окон хороший – на Пушкинскую площадь и фонтаны». Также было обещано, что в здании откроют кафе-столовую, музей и шахматный клуб.

Собравшиеся ветераны поблагодарили мэра, назвав здание «дворцом». Председатель Московского городского совета ветеранов, дважды Герой социалистического труда, Почетный гражданин Москвы, ветеран ВОВ, защитник Москвы **Владимир Иванович Долгих** в ответном слове сказал: «Ветераны понимают, что это не только подарок, но и обязанность работать лучше и продуктивнее, на благо нашего города!» В свою очередь, мэр Москвы **С. Собянин** заявил, что Московский Совет ветеранов – «эта огромная созидательная сила, без которой трудно представить современную столицу! Улучшение качества жизни старшего поколения остается приоритетом деятельности правительства Москвы». **Сергей Семенович** напомнил, что «в 2012 году на программу социальной защиты ветеранов и пожилых людей, а также финансирование патристических и социальных программ будет направлено около 600 млн рублей!»

Затем Мэр осмотрел актовый и конференц-зал, зал заседаний президиума совета, рабочие кабинеты. Выпив с ветеранами по чашке чая, он пожелал им здоровья, хорошего настроения и эффективной работы на благо ветеранов и всего города. Затем столичный градоначальник с участниками встречи отправились в Лужники, где состоялось празднование 25-летия со дня создания Московского городского совета ветеранов

На встрече с мэром присутствовали: Герой Советского Союза, председатель Клуба Героев Москвы и Московской области **Н.Т. Антошкин**, председатель Московского Дома ветеранов войны **В.Г. Михайлов**, председатели окружных советов ветеранов и другие руководители ветеранских организаций.

*В. Мухин,
ответственный секретарь
газеты «Вестник Героев»
(использованы фото
пресс-службы Мэра Москвы)*

ПОДАРОК К ЮБИЛЕЮ!



СЛОВО ГЕРОЮ



Сегодня можно смело констатировать, что практически все западные СМИ перестали быть средством информации, они перешли в военный режим и сознательно дезинформируют общественность!

Хочу напомнить про 2007 год. Как мы помним, выступая в Мюнхене, Владимир Владимирович Путин своей речью возвращает Россию в ряд великих держав! Именно это вызвало политический шок у наших партнеров – от нас такого не ждали. На сцену снова выплывает такой рудимент Холодной войны, как Збигнев Бжезинский. Ему вторит... Березовский. Они не скрывают: Путину удалось невозможное – за несколько лет вернуть Россию на мировую арену. И именно поэтому Путин должен уйти... Мы понимаем, что сильная Россия – это их страшный сон. Они хотят вечно видеть страну сырьевым придатком западного «золотого миллиарда», чтобы получать наши ресурсы за копейки. В. Путин им этот «кран» перекрыл, и потому он им неугоден. Следующее. Еще большей неожиданностью для них стала наша молниеносная реакция на агрессию Грузии против Южной Осетии. Мы понудили Грузию к миру – грамотные действия Правительства России позволили закончить эту войну в три дня.

Но! Все наши победы приводят наших оппонентов в бешенство, они увидели шанс «раскачать лодку» во время выборов Президента России в 2012 г.

Напомню: 6 сентября 2011 г. директором ЦРУ становится боевой генерал Дэвид Петрэус, командовавший войсками в Ираке и Афганистане, где он достиг определенных успехов в деле умиротворения гражданского населения. Президент Барак Обама заявил, что «поверил в старого солдата». Основная задача ЦРУ теперь формулируется так: форсируя информационно-психологическую войну, лишить власти лидера России – В.В. Путина и вывести Россию из состояния экономической стабильности!

Спросите – как же мы должны ответить? Убежден, мы не должны скатываться в парадигму Холодной войны, Россия выше этого. Главное – помнить, что все мы – граждане России, наше единство превыше всего, и пока мы едины, никакие провокации не пройдут! Русские, татары, чуваша, мордва, чеченцы, дагестанцы, башкиры, чукчи – все мы дети одной страны, все мы патриоты, и наша цель – не допустить кровопролития и гражданской войны.

Нужно помнить, что радикальная оппозиция может пойти на все. Им даже может понадобиться жертва вроде украинского журналиста Гонгадзе, убитого перед известными событиями на Украине. Жертва, которую «удобно» будет принести на алтарь «свободы». Что бы ни случилось, даже если митинг столкнется с митингом, главное – вспомнить, что мы россияне, и... просто обняться!

Так вот, если МЫ все вместе обнимемся и побратаемся – именно этот факт и станет самым решительным ударом по сценарию развернутой против нас информационно-психологической войны! Удар, против ко-

«Против России развязана информационно-психологическая война!»

торого все их хитрости будут бессильны.

Сегодня все ЭТО чрезвычайно важно и актуально! Почувствовать себя неделимым обществом, братьями и сестрами, единой командой, действующей в общем стремлении – возродить былую мощь и славу Отечества своими делами, любовью и бескорыстностью! Почему именно сегодня так актуально то, о чем я говорю? Против нашего общества задействованы гигантские пропагандистские информационные силы, и основным объектом идеологических диверсий, осуществляемых через интернет, является наша молодежь! Молодежь вообще в силу возраста легко увлекается, ищет способы самореализации, и для многих Болотная площадь – лишь новый источник адреналина. Молодым я бы хотел сказать: высшее мужество и лучший адреналин для каждого – проявлять себя зрелым гражданином на избирательном участке, а не в скоплении большого количества людей, за спиной которых можно геройствовать и действовать безнаказанно!

На одном из последних заседаний ФСБ названа интересная цифра: за год выявлено 140 шпионов, столько не было даже в годы Холодной войны... Также сегодня налицо разворачивание против России такого тонкого оружия, как «экспансия под видом инвестиций». Сегодня закачиваются капиталы в Россию, причем в любой сектор экономики, чтобы затем, через уже подконтрольные предприятия, реализовать свои цели! А еще и воровать российские технологии, перекупать российский интеллект и пр. Но самое страшное, что им запросто удастся: периодически срывать выполнение оборонных заказов!!! А это уже саботаж! Недаром Путин создал при Правительстве РФ специальный комитет по инвестициям, который затруднил такие дела, и этот комитет ой как многим не нравится.

А что нужно делать нам самим? Что касается экономической политики, то она уже разработана в деталях аналитиками под руководством В. Путина. Да, сегодня России необходима новая индустриализация! Нужно создавать рабочие места для тех русских, которые живут за пределами России и хотят вернуться. Один зарубежный партнер, представляющий крупнейшую нефтяную компанию ЕС, работающий в Австрии, Германии, Италии, как-то сказал: «Вы – русские – намного счастливее нас! И не потому, что у вас есть ресурсы. Просто вы можете без нас прожить, а мы без вас – нет... Если вы опустите занавес, вам-то что, а нам – кришка!» С этим, по большому счету, нельзя не согласиться.

Считаю, что сегодня новая индустриализация в России уже началась! И для управления новой индустриализацией нужна «рабочая аристократия», о которой тоже говорил В. Путин в своей известной статье. Аристократия – это рабочий с высшим образованием, который одинаково легко осваивает оборудование в разных отраслях, переключается с производства на производство, оставаясь при этом глубоким знатоком отдельных отраслей. Да, у нас пока беда с профессиональным образованием, но опыт, когда будущих рабочих учат в тесной связке с производством, уже есть, именно так готовят себе кадры Газпром, Роснефть.

На сегодня стоит революционная задача – создать 25 млн новых рабочих мест! Эта проблема остра особенно в моногородах, где предприятия остановились, и осталась одна работа – в ларьках. Кстати, именно это и привело наших граждан к моральной деградации: многие живут на пособие и... пропивают его. Но это нужно остановить, если мы хотим выжить как нация! Новая индустриализация должна вдохнуть новый дух именно в такие населенные пункты. Да, много было развалено в сельском хозяйстве, это было, но новая индустриализация – она и в селе сработает. Наши деревни тоже нужно поднимать, им нужно дать шанс на выживание и расцвет, народ воспрянет

и вспомнит о земле-кормилице. Народ любит, когда о нем помнят и когда с ним – по-справедливости! Тогда он любые горы свернет. Народ наш – трудолюбив и азартен до соревновательности в труде. Нужно понимать, что индустриализация необходима не только для города и не только для села. Нужно подумать и о самом человеке, о том, что его окружает информационное поле, которое должно воспитывать человека в позитивном ключе, как это было в СССР. Давайте вспомним, как воспитывался наш народ веками? Самое простое – национальные и патриотические песни! Да, наш народ воспитан в духе песни! Но где «та заводская проходная, что в люди вывела меня»? Где такие песни, что зовут на созидание? Где песни, которые вдохновляют и помогают перенести трудности? Нам нужна эта «заводская проходная». Остается сожалеть, что сегодня наши СМИ формируют совсем другие нравственные ценности, и это может неожиданно стать серьезным препятствием при формировании рабочей аристократии. А это тоже очень похоже на саботаж...

На чем держится современное отечественное телевидение? На рекламе! Передачи типа «Дом-2» или «Секс с Анфисой Чеховой» телевизионщикам нужны не потому, что их смотрит так уж много зрителей – просто под них реклама лучше продается. Все просто... Деньги решают все... Наши медиа должны сломать свои стереотипы: дескать, «пила хавет», и чем больше «хавет», тем больше продадим рекламы! Руководители СМИ должны вспомнить, что средства массовой информации – это четвертая власть (!), со всей полагающейся ответственностью! Она не может находиться во власти чистогана, а должна иметь стержень порядочности, державности, культуры.

Нам нужно телевидение, которое спокойно объясняет, что делается, как и зачем. Культурно и с достоинством. Я думаю, руководители наших основных СМИ сами удивятся, когда увидят, насколько наших зрителей и читателей такой разворот отечественных средств массовой информации впечатлит. Есть же у нас телеканалы «Культура» и «Звезда»! И сколько благодарностей получают их сотрудники от зрителей! Эти каналы созидают, они работают на наш народ и его культуру.

И вообще надо сказать, что россиянам самим давно обрыдло оболванивание, народу надоело быть объектом манипуляций!!! Но, наверное, многие СМИ уже и не могут себя переформатировать и работать на созидание... Пошлость и бескультурье у многих стало нормой, они сформировали СВОЙ формат, видимо, ЭТО уже в крови... А жаль. Нам с ними не по пути! В СМИ тоже нужна индустриализация...

Если говорить глобально, то нам нужны во всем государстве постепенные, планомерные реформы. Хорошим примером могу назвать реформу Вооруженных Сил РФ, которая уже проводится. Она началась с возвращения на знамена двуглавого орла! Затем перешли на бригадную основу, впервые с 1945 г. изменив управление армией, приспособив ее к новым боевым задачам. Была ругань, были противники, но собака лает, а караван идет. Вот так и надо действовать во всем остальном, будь то политика или социальная сфера.

Очень важно и другое. В 2007 г. в Мюнхенской речи Владимир Путин четко акцентировал: российская армия на Северном Кавказе противостояла международной террористической интервенции. В этой борьбе пал Кадыров-старший, блистательнейший политик, грамотнейший исламский лидер, который постиг всю глубину Ислама, изучая его в Средней Азии. Он не потерял вторжения в чистый ислам ваххабитских «шайтанов». Ваххабиты хотят создать террористическое государство от Кавказа до Башкирии, но зачем это нашим мусульманам, которые тысячи лет

живут с нами бок о бок? Нравится ли им, когда какие-то полубразованные люди, изучившие в Египте или Судане несколько лозунгов, приезжают на их землю и начинают их учить исламу? Но ваххабиты хотят, чтобы их слушали – любой ценой, даже ценой крови! Вот почему, встретив сопротивление, они перешли к убийству имамов. На Северном Кавказе уже опасно быть религиозным деятелем! Какой выход? Выход один – только народ положит этому конец! Только сами люди смогут разобраться, кто есть кто. У РПЦ отношения с традиционным исламом, как мы знаем, – дружеские, нормальные. Традиционные конфессии – основа стабильной России! Мы не космополиты безродные, чтобы забывать о вере предков, но мы живем в единой стране – России! Мы помним уроки нашей истории: Советский Союз был целенаправленно разрушен, и мы знаем, чьими руками это было сделано. Сейчас нам необходимо создавать новый – Евразийский Союз. Но дело это небыстрое. Да и противников такого мощного Союза – предостаточно. Считаю, что ключевое событие в отношениях с Беларусией случилось в прошлом году, когда наши страны преодолели противоречия в торговле нефтью.

Вспомним теперь, что более 50% молочной продукции на наших прилавках – из Белоруссии, что у нас с этой страной договор о совместной обороне, одно воздушное пространство и одна система ПВО, наши войска проводят совместные учения.

Последнее. Сегодня Россия уже причисляется к великим державам! Это не может не впечатлять! Последний пример – наша резолюция по Сирии, которую мы приняли, понимая, что, если сдадим эту страну, следующей жертвой станет Иран, а отсюда война точно перекинется на нас и наших союзников. Россия далеко не так беззуба, как можно подумать, и уж если Госдеп попытается вмешаться в наши внутренние дела, это как минимум нота нашего МИДа, как максимум – прощай «перезагрузка», а это не в интересах США. Также это не в интересах Европы, которая погрязла в своих проблемах и сама нуждается в помощи. Так что же остается Западу, какие козыри они представят России? Максимум, на что может решиться Запад – это информационная атака! Но! Эта атака уже идет. Мы видим, как выстраивается пирамида провокаций и лжи, но она может обрушиться в один миг, как это случилось в 2008 г: тогда в прямом эфире CNN выступила осетинская девочка, которая заявила, что это не Россия напала на Грузию, а... Грузия на Южную Осетию!

Главная надежда Запада сейчас возлагается на нашу оппозицию. Она состоит из вопиющих парадоксальностей: из стариков, которых извлекли из нафталиновых сундуков Холодной войны, и неких новых лиц. В посольстве США им всем устроили смотр, что было, конечно, глупо, поскольку сразу стало понятно, кто есть кто. Но в Госдепе не понимают, что Россия смеется над ними, отторгает их. Отторгает, как раковую опухоль, которая осталась со времен Холодной войны. У нас давно нет диссидентского движения. У нас Бродскому памятник поставили, и улицы в честь Сахарова назвали. Их извращенная форма мышления – чем хуже для страны, тем лучше для них – вызывает омерзение. Пора бы понять, что России навязать ничего невозможно!

Толерантность к таким «евроизвращениям» может наблюдаться в отдельном офисе города Москвы, в каком-то клубе. Но большая Россия, ее народ – сразу чувствует всю фальшь и мерзость таких явлений.

Уверен, что Владимир Путин готов дать достойный бой изменникам Родины как на правовом международном поле, так и на информационном!

**В.В. Макаров
Герой России**

ПЕРВЫЕ ГЕРОИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



4 июня 2012 г. в Ингушетии, в аэропорту «Магас», который назван именем Героя Российской Федерации Суламбека Осканова (Золотая Звезда Героя России № 2), состоялась церемония открытия памятника в его честь. Памятник – это установленная на постаменте модель самолета МиГ-29, на котором С. Осканов совершил свой последний полет.

В торжественном мероприятии приняли участие: Глава республики Ингушетия Герой России **Юнус-Бек Евкуров**, председатель Народного Собрания **Мухарбек Дидигов**, премьер-министр **Муса Чиаиев**, руководители министерств и ведомств, вдова, сын и родственники С. Осканова. Для участия в церемонии открытия памятника в Ингушетию прибыли Герой России генерал армии **Петр Дейнекин**, Герой Советского Союза генерал-майор **Александр Руцкой**, командующий общевойсковой армией Южного военного округа генерал-майор **Андрей Гурулев** и другие.

Выступая перед участниками мероприятия, Ю. Евкуров выразил признательность высоким гостям, которые прибыли в республику на торжества: «Я желаю вам всем счастья, здоровья и благополучия. Самое главное, чтоб в наших семьях было все хорошо. Это дорогого стоит, когда коллеги и боевые друзья Суламбека приезжают в Ингушетию на церемонию открытия памятника. Мы решили, что будет правильно, если именно сегодня, в День республики, состоится это мероприятие. С. Осканов был ярким примером мужества и героизма. Мы

помним, знаем, и будем помнить нашего легендарного летчика-испытателя, ингуша С. Осканова. Мы сделаем все, от нас зависящее, чтобы память о таких Героях не угасала в сознании нашего народа. Его жизнь, дела и поступки должны стать примером для подражания молодого поколения. С. Осканов достойно жил, работал и ушел от нас. И сегодня он достоин только светлых воспоминаний», – подчеркнул глава Ингушетии.

Вспомнив недавние мероприятия в Липецке, руководитель республики отметил, что ему было особо приятно, когда о Суламбеке с теплотой и трепетом говорили не только военные люди, но и простые жители деревни Казельки: «Когда говорят, что один в поле не воин, это не о Суламбеке. Благодаря подвигу Осканова, сегодня многие уважительно относятся к ингушам», – добавил **Ю. Евкуров**.

По приглашению Главы Ингушетии, для участия в праздновании 20-летия республики в Ингушетию прибыла группа высшего пилотажа «Соколы России» во главе с заслуженным военным летчиком РФ, генерал-майором авиации Александром Харчевским – начальником Липецкого центра боевого применения



Глава республики Ингушетия Герой России Юнус-Бек Евкуров

и переучивания летного состава ВВС им. Чкалова.

Отдавая дань памяти и уважения Герою России, генерал-майору авиации, летчику-снайперу Суламбеку Осканову, в аэропорту «Магас» летчики Липецкого

«Настоящий мужчина, воин, истинный Герой!»



«Третья любовь» Суламбека - самолеты. Парный пилотаж, на самолетах МиГ-29, выполняют полковник Прокорьев С.Н. и майор Кылис О.А. На самолете ведущего (бортовой номер 29) нанесена памятная надпись: «ИМЕНИ ГЕРОЯ РОССИИ СУЛАМБЕКА ОСКАНОВА». Спустя 20-ть лет генерал Осканов вновь поднялся в небо!

авиационного центра в составе пилотажной группы «Соколы России» на самолетах СУ-27 (7 самолетов) и группы парного пилотажа на самолетах МиГ-29 (три самолета) впервые в небе над Ингушетией показали фигуры высшего пилотажа.

Глава республики выразил особую благодарность «Соколам России» за блестящее шоу:

«Сегодня вы показали не просто высший пилотаж и мастерство, но и то, что небо России надежно защищено от любых врагов».

Далее к присутствующим на празднике обратился генерал-майор авиации **А. Харчевский**: «Суламбек Осканов как человек, командир, друг и семьянин всегда был на высоте. Он настолько был одержим авиацией, что с него брали пример, и я надеюсь, будут брать всегда. На таких героях воспитывают будущие поколения. Мы стремимся к тому, чтобы нашу историю знали, читали, уважали и ценили, и поэтому мы вечно будем ценить имя нашего друга, боевого товарища, генерала Суламбека Осканова».

Начальник Липецкого центра боевого применения и переучивания летного состава ВВС им. Чкалова выразил искренние соболезнования родным и близким Осканова. «Да, действительно, вы потеряли достойную личность. Для нашей авиации это был великий человек», – подчеркнул **А. Харчевский**. Пользуясь случаем, генерал-майор авиации поздравил ингушский народ с 20-летием республики: «Вы прекрасно подошли к организации этого праздника. Руководство Ингушетии сделало все для того,

чтобы в этот день состоялось открытие прекрасного памятника первоклассному летчику. Я искренне благодарен вам за все, что вы сделали».

Воспоминаниями о своем товарище поделился с жителями Ингушетии и Герой Советского Союза генерал-майор **Александр Руцкой**: «Если мы будем перелистывать исторические страницы ингушского народа, то на каждой найдем героев. Суламбек был одним из таких. Такими же являются Герой Советского Союза Руслан Аушев и нынешний Глава республики Герой России Юнус-Бек Евкуров. Я уже не раз говорил, что биография людей пишется каждым из нас. Генерала Осканова воспитала семья, традиции и ингушский народ. Огромное спасибо вам за него».

В рамках мероприятия слово было предоставлено **Руслану Осканову**, сыну С. Осканова, который отметил:

«Сегодня мы вспоминаем моего отца, генерала Осканова. Он горячо любил Ингушетию, авиацию и свою семью. Но в тот момент, когда перед ним стал выбор: жизнь одного боевого генерала или жизнь десятка, может быть, сотен мирных людей, он сделал единственно правильный выбор. Такой поступок мог совершить ингуш и военный боевой летчик. Он выбрал жизнь мирных людей, тем самым до конца исполнив свой боевой долг. И сейчас мне хотелось бы поблагодарить жителей республики, руководство, которое организовало этот день».

Хотел поблагодарить гостей, сослуживцев отца, которые нашли время и приехали почтить его память. Человек жив до тех пор,



Право открыть памятник предоставлено - Руслану Суламбековичу Осканову.



Праздничный день – 20-летие со дня образования Республики Ингушетия. Торжественный момент. Открытие памятника Суламбеку Осканову – венец уважения, любви и памяти Герою от ингушского народа.

пока его помнят, поэтому спасибо вам всем за вашу память».

Далее от лица большой семьи Оскановых Ю. Евкуров поблагодарила вдова Суламбека, **Раиса Осканова**. Она отметила, что прекрасно понимает, каких трудов стоили организация и проведение этого праздника: «Спасибо за все, если Суламбек сейчас видит нас всех, я думаю, ему очень нравится то, что происходит. У генерала Осканова достойная семья, а я рада, что в моей жизни был такой человек», – подчеркнула **Раиса Осканова**.

Затем состоялась церемония открытия памятника и возложение цветов. Почетное право открытия было предоставлено членам семьи С. Осканова и гостям Ингушетии. В рамках мероприятия курсанты Горского кадетского корпуса прошли строевым шагом.

*Пресс-служба
Республики Ингушетия*

«Первая любовь» Суламбека – его народ. Будущее народа – его дети, им есть с кого брать пример и учиться – чтобы летать!



«Вторая любовь» Суламбека – его семья. Супруга Суламбека Суаркуловича – Раиса Салмановна. Она не просто вырастила детей, она воспитала достойных сыновей и дочерей нашей Великой Родины – России!



Командир пилотажной группы «Соколы России» генерал-майор А.Н. Харчевский



Герой Советского Союза А.В. Рукой



Автор книги «Мисс Генерала Осканова» полковник в отставке, историк Вислава Тонкеев – друг Суламбека Осканова.



Осканов Салман Суаркулович – любимый старший брат Суламбека Суаркуловича



Осканов Руслан Суламбекович – старший сын Суламбека Суаркуловича презентует модель самолета гостям и участникам мероприятия.



Осканов Руслан Суламбекович вручает памятный подарок Героя Юнус-беку Баматgireвичу Евкурову

Юнус-бек Баматgireвич Евкуров, старейшина рода Оскановых - Салман Борганович Осканов, муфтий республики Ингушетия Исса-хаджи Хамхоев.



Прохождение торжественным маршем Ингушского кадетского корпуса.



Перед лицом Героя им «ни солгать, ни обмануть, ни с пути свернуть...»

ПАМЯТЬ

10 лет, как 10 дней!
(...нам есть, что сказать друг другу...)

С первым червонцем, друзья, с первым трудовым десятилетием! Именно так начал свой диалог лауреат премии ФСБ России **Владимир Ильич Сцепицкий** со своими единомышленниками перед началом подготовки к столь неординарному юбилею Портретной галереи «Долг и Память: Мы – сыновья твои, Россия».

Подготовка началась задолго до того, о чем вещает заголовок этого материала, но... именно крайние десять дней были наиболее интенсивными. Сложность заключалась в том, что правда лезла наружу: «варилась в собственном соку», как, собственно, все эти 10 лет. Но нужно отдать должное директору ЦО № 2010 Евгению Николаевичу Карпову, который приехал к заместителю управы района Люблино Л.А. Смурыговой и предложил ей принять участие в добром и красивом празднике. И когда Любовь Андреевна узнала о том, что на мероприятие приглашены именитые люди Отечества – Герои СССР и России, Народные и Заслуженные артисты России, то заявила директору в том, что управа и округ включатся в подготовку и проведение ранее не заложенного в планы мероприятия.

Было написано письмо в Управу и округ ЮВАО с приглашением руководства на юбилей и предложением участвовать в проведении торжественного мероприятия, посвященного десятилетию Портретной галереи «Долг и Память: Мы – сыновья твои, Россия». Именно в это время только утверждался в планах новый регламент и штатная

структура Культурно-патриотического центра «ДОЛГ и ПАМЯТЬ» при ГБОУ ЦО № 2010.

Нельзя не отметить, что руководство округа ЮВАО г. Москвы и района Управы Люблино сразу проявило внимание и оказало поддержку в финансовых и органи-



зационных вопросах по сценарному плану юбилейного мероприятия.

Солнечным утром 26 апреля 2012 г. в актовом зале школы ГБОУ ЦО № 2010 на ул. Белореченская, д. 8 района Люблино собирались школьники, их родители и гости предстоящего праздника Портретной галереи.

С самого начала интересно было то, что именно учащиеся 10–11 классов ГБОУ ЦО – с нарукавными повязками и отличительными значками ЛОГО КПЦ «ДОЛГ и ПАМЯТЬ» – встречали вновь прибывающих. В фойе стояли столы регистрации членов семьи Героев Портретной галереи, почетных

гостей в различных спецоперациях, а также реквизиты, стенды, портреты и фотографии, раскрывающие деятельность Портретной галереи «Долг и Память: Мы – сыновья твои, Россия», за 10 лет.

Категория приглашенных лиц была весьма значимой для всех присутствующих. В мероприятии приняли участие: матери и жены погибших Героев России в Афганистане, Чечне, Беслане и других горячих точках, Герои Советского Союза и Герои России, представители высшего командного состава ВС РФ, различных силовых структур и ведомств, Народные и Заслуженные артисты России, руководители округа ЮВАО г. Москвы и управы Люблино, а также единомышленники Культурно-патриотического центра «ДОЛГ и ПАМЯТЬ», офицеры-поэты и авторы-исполнители. Ориентировочно зал насчитывал более 100 человек.

Надо ли говорить о том, с какой скоростью осуществлялась многочисленная кино- и фотосъемка всех желающих. Десятки фотоаппаратов не переставали освещать вспышками знакомые и именитые лица гостей и присутствующих.

Лицом юбилейного праздника в актовом зале школы была, безусловно, сама сцена, а точнее сказать, ее оформление. На задней кулисе и по краям сцены – флаги России, Москвы, р-на Люблино, общественных организаций: ВДВ, «Вымпел», «Альфа», «Боевое братство» и «Кремль», баннеры КПЦ «ДОЛГ и ПАМЯТЬ». Наряду с флагами боевые атрибуты военных действий: ящи-

ки погибших бойцов в различных спецоперациях, а также реквизиты, стенды, портреты и фотографии, раскрывающие деятельность Портретной галереи «Долг и Память: Мы – сыновья твои, Россия», за 10 лет.



Подарок от ветеранов группы «А»



ки из-под боеприпасов, каски, патроны и гильзы различных калибров, свечи памяти, которые периодически зажигались перед портретами героев Отечества. Оформление сцены, экспозиция и воплощение принадлежат задумке нашего лидера – Владимира Ильича Счепицкого и единомышленников из колледжа «Метрострой» (отв. Виктор Кордубан). На сцене отдельно были расположены мольберты для презентации новых портретов, а их было 11.

Любое начало программы всегда торжественно знаковое! Не исключение и наш юбилей. Гаснет свет, и на экране фильм, который искусно, скрупулезно и доходчиво изготовил наш профессионал кино-видеостудии Илья Першин. В течение восьми минут присутствующие знакомились с непростым путем галереи и созданного культурно-патриотического центра «ДОЛГ и ПАМЯТЬ».



Герою России А. Лебедеву вручили его портрет

Первые слова В.И. Счепицкого – своеобразный обзор о гостях и героях, а далее право начала торжественного концерта, посвященного десятилетию Портретной галереи, предоставляется командиру корабля, с легкой руки которого и волею судьбы галерея пришвартовалась три года назад к ГБОУ ЦО № 2010 – директору Евгению Николаевичу Карпову. В зал летит фраза, заставившая замереть всех присутствующих: «Ребята! Гордитесь, сегодня в нашем школьном зале – честь и слава России!»

На правах гостей и одновременно руководителей люблинской земли и всего юго-востока на сцене выступили заместитель префекта ЮВАО г. Москвы Александр Сергеевич Найданов, заместитель главы района Люблино Любовь Андреевна Смурьгова, руководитель муниципального образования района Юрий Александрович Андрианов и многие другие.

Заслуженные награды от округа были вручены заместителем префекта ЮВАО А.С. Найдановым: В.И. Счепицкому, В.И. Монастыреву, Д.В. Серебрякову, Е.Н. Карпову, А.Г. Карпухину, С.П. Юрко.

Собственно, перечню всех наград и по-

дарков не хватило бы страницы...

Не без улыбки встретили единомышленники фразу представителя управы о том, что теперь это «наша галерея!» Да, пройдя сложный путь порой полного непонимания со стороны различных структур и руководства, галерея создателя идеи и воплотителя её в жизнь В.И. Счепицкого теперь получила новый статус «Наша». Отнесемся к этому посылу с должным вниманием: да, она действительно наша, для того и создавалась...

– Жизнь быстротечна... след свой оставляет...

Безусловно, рассказ о галерее невозможно начать без первенца, без первой встречи родителей с портретом Саша Яблокова, погибшего в Афганистане. Теперь уже в далеком 2002 г. было всего три портрета...

Программа юбилея специально была построена так, чтобы общение не превращалось в долгие речи, а гармонично переплеталось с важным аспектом деятельности КПЦ «ДОЛГ и ПАМЯТЬ» – песнями авторов-исполнителей. На сцене «Музыкальный десант» и его лидер Сергей Кузнецов.

Далее – рассказ о первой встрече с портретом Героя России подполковника **В.В. Васильева**, погибшего 1 декабря 1999 г. на Северном Кавказе, его мамы – Лидии Дмитриевны. Это были трогательные минуты, когда был подарен портрет его маме именно в школе № 1315, в которой учился Володя Васильев. Портрет был подарен и музею школы. В то время в галерее было уже более 20 портретов. И это уже история, история одного портрета. Как и то, о чем думала мама Володи, когда говорила: «Кажется, что Володя сейчас выйдет из этой рончи и просто скажет: «Мама, здравствуй, я вернулся...»

А следом со сцены уже зазвучала песня на тему сюжета **Валерия Монастырева** «Только мама». И далее снова рассказ о встрече с портретом – родителей Дмитрия Комиренко, который погиб за неделю до штурма Грозного, 25 декабря 1994 г. После того как Анатолий и Зольда Комиренко (они сами прошли Афганистан) постояли у

портрета своего сына в фойе Дома офицеров, мама Дмитрия вдруг спросила: «А можно поговорить с художником?» Владимир Ильич тут же набрал номер телефона потомственной художницы Екатерины Абрамовой, и в этом теплом разговоре, как молнией, ударила фраза Зольды Васильевны: «Катюша, доченька, спасибо тебе за свидание с сыном...» А затем и Анатолий Николаевич, стоя по стойке «смирно» и опустив голову перед портретом сына, добавил: «Ну вот, сынок, теперь тебе здесь жить. Обживайся. Значит, видеться будем чаще».

А встреча на Курском вокзале с Татьяной Кругловой, которая уезжала по делам из Москвы? Владимир Ильич привез портрет его сына прямо на вокзал – какие были глаза у людей... Что тут можно добавить?...

Сколько таких историй-встреч можно вспомнить за эти нелегкие десять лет?!

Эту тему своей песней продолжил **Владимир Май**.

Каждый раз с замиранием сердца вслушиваясь в слова человека, чудом оставшегося в живых при спасении детей в Беслане. На сцене – командир подразделения «Вымпел» ЦСН ФСБ РФ, Герой России полковник в запасе **Вячеслав Алексеевич Бочаров**. Вот и сегодня он и строг, и добродушен, и понятен всем категориям слушателей.

Герой России говорит о том, что в галерею ходит, как на работу. Это связано с тем, что в ней есть все его командиры и подчиненные. В зале жена Героя России **Алексея Баландина** – Мария. Алексей был командиром Вячеслава Алексеевича Бочарова. Алексей погиб три года назад во время спецоперации в горах...

Вновь медленно гаснет свет. На экране видео из Беслана. Звучит песня Насти Туаевой – выпускницы 2010-го года школы № 1 г. Беслана. Эта трогательная до слез исповедь школьницы заставляет мысленно и наяву сжимать кулаки от ненависти к террористам.

Продолжает общение с присутствующими наш уникальный единомышленник со своей песней на тему Беслана – **Владимир Прудников**.

Быстротечно время, а хочется рассказывать и рассказывать буквально о каждом портрете, а значит, и о каждой героической судьбе. Владимир Счепицкий представляет новые портреты. С каким трепетом и нежностью держала в руках, прижимая к сердцу портрет своего сына, его мама Людмила Горленко. Евгений погиб три года назад на Северном Кавказе. Инициатором создания картины стала жена Героя России Алексея Баландина – Мария.

Каким искренним было удивление Героя России **Анатолия Лебедева**, этого поистине легендарного воина, когда его пригласили на сцену, и два других Героя России – **Александр Маргелов** и **Вячеслав Бочаров** – вручили ему его портрет в подарок, а второй, на холсте, был выставлен на сцену... Сложилось впечатление, что зал раскалился от горячих аплодисментов и самых добрых эмоций аудитории.

Звучит песня на тему сюжета. На сцене **Станислав Юрко**.

И вновь продолжается бой... На сцене – легенда советского кино, Народный артист России **Юрий Назаров**. В более семидесяти фильмах сыграл различные военные роли этот замечательный художник слова и кинодействий. Образы его героев останутся в памяти, пока живет в сердцах военное кино России. Как пели Ю. Назаров и Заслуженная артистка России **Людмила Мальцева** и



Заместитель Префекта ЮВАО г.Москвы А.С. Найданов

как донесли до присутствующих атмосферу гордости за русское воинство, нужно было видеть и слышать!

Казалось, это уже финал, но как же без нашей общей песни, которая сплотила бы всех единомышленников? И она у нас, конечно, есть! Именно в этот юбилейный день на сцене – презентация новой песни Владимира Мая «Путь галереи нашей невелик...» Эта песня – своеобразный гимн Портретной галереи, которая была написана и аранжирована буквально за неделю до юбилея. А оценкой гимна стало то, что под него весь зал встал и начал аплодировать в такт добрых слов, наполненных теплом и искренностью.

Общий выход всех участников на сцену, и **Е.Н. Карпов** объявил традиционное ФОТО на память. Именно здесь, подводя итог юбилейному дню, можно поставить точку, но никак нельзя не сообщить, что данные торжества практически совпали с другим важным юбилеем – 60-летием руководителя теперь уже не только галереи, но и **КПЦ «ДОЛГ и ПАМЯТЬ»**, кандидата психологических наук, лауреата премии ФСБ России и уже отставника – **Владимира Ильича Счепицкого**.

Обычно в таких случаях пишут постскрипту... Сделаем это и мы: «Поздравляем Ильича с 60-летием! Желаем, чтобы Е.Н. а теперь и Наша галерея внесла еще больший достойный вклад в дело воспитания подрастающего поколения, а КПЦ «ДОЛГ и ПАМЯТЬ» ширился и пополнялся единомышленниками!»

Полковник запаса ФСБ погранвойск В.И. Монастырев



ГЕОРГИЕВСКИЙ КАВАЛЕР



- *Ипполитыч! Прощу, скорей, посмотри у входа школы, может, Лебедь пришел,* – просил Владимир Ильич Счепицкий.

Я вышел на крыльцо школы, чтобы встретить легенду ВДВ и спецназа, Героя России **Анатолия Вячеславовича Лебеда**. Узнал его сразу, практически заранее, по увиденному портрету. Из биографии мы знали, что еще в 1986–1987 гг. Анатолий Лебедь принимал участие в военных действиях в Афганистане, где в составе вертолетного полка совершал боевые вылеты в качестве бортехника вертолета. Экипажем руководил Герой Советского Союза **Н.С. Майданов**. А сегодня Анатолий должен быть в погонах подполковника.

Анатолий Лебедь скромно стоял в гражданской курточке у металлической калитки, словно не решаясь войти на школьный двор. Военную форму выдавали лишь брюки с камтом. Я переоделся и уже был в пограничном камуфляже. Видимо, мой вид или, может быть, когда сходятся два военных человека и их взгляды встречаются, становится все ясно и понятно. Мы одновременно протянули друг другу руки. Поздоровавшись, он сказал: «Видимо, еще есть минутка, давай, присядем на лавочку». Предложение было неожиданным, но мы присели на ту, что установлена слева от входа на территорию школы ГБОУ ЦО № 2010 на ул. Белореченская, 8.

Анатолий Вячеславович как-то сурово смотрел на начинающуюся суету предстоящего мероприятия. Люди проходили мимо нас, и никто с ним не здоровался... Надо же, подумалось, знали бы они все, кто сидит на этой скамеечке?... И вдруг, словно лучик солнца осветил его лицо, и он, увидев идущих детей с ранцами и цветами, улыбнулся, причем не скупно, а просто и откровенно. Анатолий снял курточку и теперь уже предстал во всей красе боевого офицера.

...Ребята десантники рассказывали, что в августе 1999 г. А.В. Лебедь по своему желанию вылетел в Дагестан добровольцем и участвовал в боевых действиях в составе отряда дагестанского ополчения. Несколько позднее был зачислен в сводный отряд милиции.

В октябре 1999 г. А. Лебедь заключил контракт с МО РФ и был направлен в Чеченскую Республику. Именно там он участвовал в контртеррористической операции. Анатолий был офицером 45-го отдельного гвардейского ордена Александра Невского разведыватель-

ного полка Воздушно-десантных войск, в звании гвардии капитана прошел то, как говорят, чего врагу не пожелаешь пройти...

Да что говорить, только в 1999–2007 гг. он совершил свыше 10 командировок в Чечню, участвовал в спецоперациях в районах городов Гудермес и Аргун, а также в пригородах Грозного и в Веденском районе.

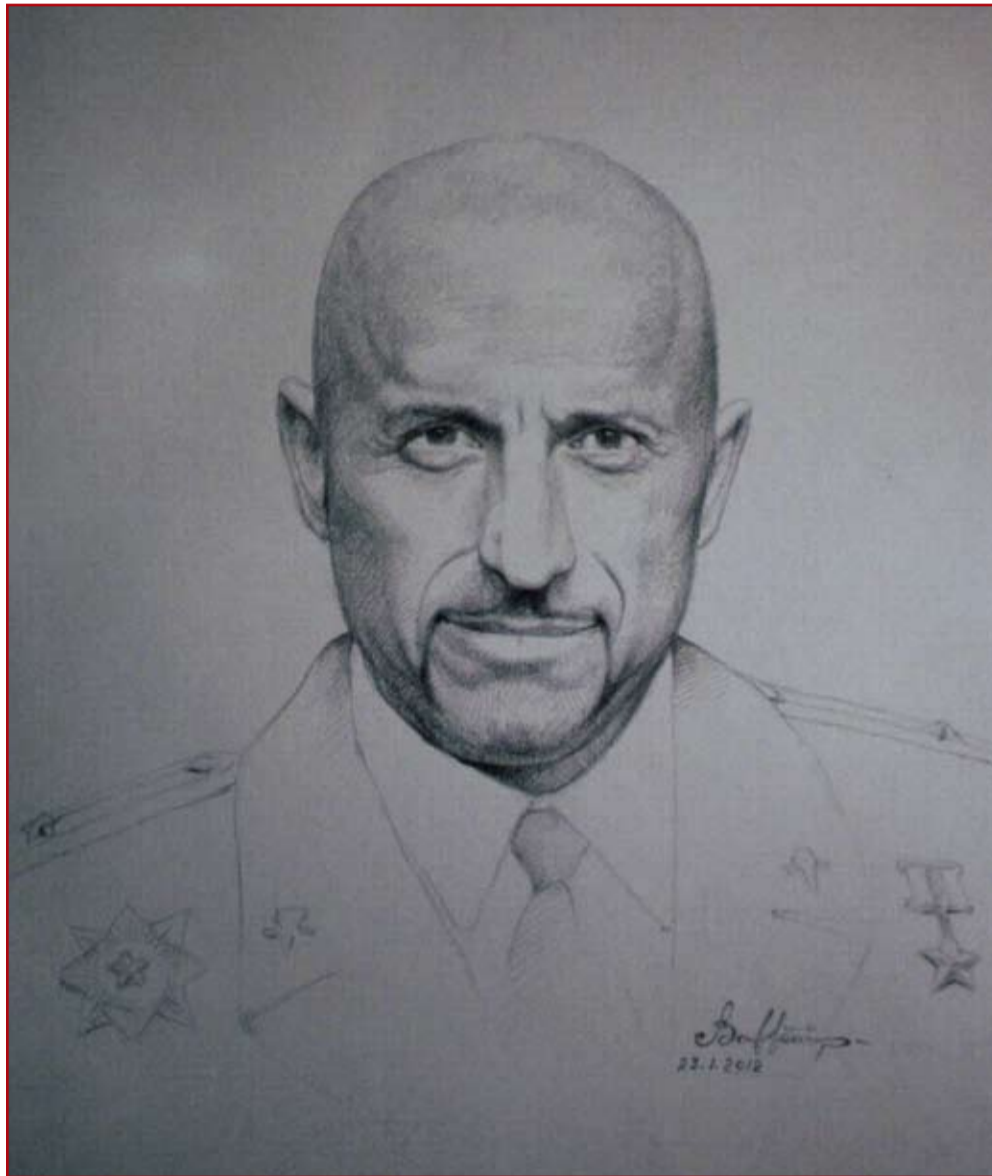
Летом 2003 г. в ходе одной из операций в горах он подорвался на mine. В результате этого ранения ему была ампутирована ступня. Получил вторую группу инвалидности, отказался увольняться из Вооруженных Сил, освоил сначала протез, затем парашют (свыше 840 прыжков). В декабре 2003 – январе 2004 гг. участвовал в боевых действиях по ликвидации банды Руслана Галаева в Дагестане. Не обошли нашего героя и современные события на Кавказе. Он – участник боевых действий против Вооруженных Сил Грузии, устроивших геноцид мирного населения в Южной Осетии и российских миротворцев.

Вспоминая заслуги Анатолия Лебеда, подумалось, что о его подвигах во время операций можно и должно написать книгу, но все это нужно было как-то фиксировать...

И тут же, словно ждали этого момента, момента не целой жизни, а минутной фиксации, прибежали, а вернее сказать, неожиданно появились вездесущие репортеры с кинокамерами, и молодая, с очень уверенным взглядом корреспондентка обратилась: «*Анатолий Вячеславович, пока еще не началось мероприятие, дайте интервью для нашего канала...*» Однако вопросы задавал уже другой репортер, и наверняка это последнее интервью с Героем останется у него эксклюзивным...

Анатолий встал и просто ответил: «Пожалуйста, но не долго...» Он стоял, справа от входа в школу на фоне растущей елочки, спокойно, я бы даже сказал уверенно, отвечал на вопросы. Мне показалось, что китель он носит нечасто. Но сегодня Анатолий пришел к школьникам, пришел на наше десятилетие Портретной галереи «**Долг и Память: Мы – сыновья твои, Россия**», и это дорогого стоит. Высочайшие награды Отечества на лацкане кителя говорили сами за себя.

Стало принято награды Анатолия перечислять именно в такой последовательности: А. Лебедь удостоен целого ряда медалей, награжден именованным холодным оружием, орденами: три ордена Красной Звезды, три ордена

АНАТОЛИЙ ЛЕБЕДЬ:
НАМ ЕСТЬ, ЧТО ВСПОМНИТЬ...

Мужества, Орден Святого Георгия IV степени № 003 (2008 г.) и – Герой России (6 апреля 2005 г.) за мужество и героизм, проявленные при исполнении воинского долга в Северо-кавказском регионе.

В момент диалога между корреспондентом и боевым подполковником, у которого, как мне известно, было прозвище «человек война», я сделал на свой фотоаппарат тот самый памятный снимок, который потом наши единомышленники поместили на сайт и флэш-память о героическом человеке – нашем истинном Герое России, Герое современнике.

Стараюсь вспомнить поминутно, что было дальше. А дальше звонок по мобильнику: Владимир Счепицкий торопил: «*Ты встретил Анатолия Лебеда? Скорей веди его к нам, время подтирает, нужно начинать! Зал уже полный...!*» Наконец, короткое интервью закончено...

Что же дальше? А дальше... я буду помнить, пока живу! Именно этот миг наш профессионал, кинорежиссер и оператор, замечательный фотохудожник Илья Першин показал в своем фильме-клипе о десятилетии галереи. Замедленная съемка – мы вместе с Героем Анатолием Лебедем поднимаемся по ступенькам к входной двери школы. В глазах Анатолия Лебеда – какой-то неописуемый восторг. Он никак не ожидал, что здесь, в школе, будет такой теплый прием. Да он вообще даже предположить не мог, что окажется именно 26 апреля 2012 г. в стенах этой школы, где ему уже написана целая страница, страница его достойного места в современной истории России.

Но как он вообще здесь оказался? Об этом нужно и должно рассказать особо.

При подготовке к юбилею галереи, в разговоре между единомышленниками из КПЦ «ДОЛГ и ПАМЯТЬ» прозвучала фраза: «*Десантник Анатолий Лебедь – он был в Афгане, да и после... участник разных боев... где только судьба не носила прославленного спецназовца... вот бы его пригласить к нам на юбилей... Вряд ли... он на учениях или в командировке...*» Словом, споры были жаркие, которые ни к чему не обязывали и не привели бы, если бы...

Владимир Ильич Счепицкий задумался, причем, весьма основательно. Потом он рассказывал, что даже полночи не спал, все думал, как сделать так, чтобы достойнейший

офицер – Герой страны – был с нами? Думал-думал и придумал! Заместитель начальника общевоинской академии генерал-майор Анатолий Ростиславович Ким в настоящее время является не менее известным и достойным боевым командиром, побывавшим и в Афганистане, и в Чечне. Его портрет достойно хранится в нашей галерее. У него также много наград и есть ранения. Весомая фраза, которую произносит В. Счепицкий, говоря об этом уважаемом человеке, всегда заставляла задуматься: «*У Кима даже жена имеет боевое ранение!*...» Так вот именно этот руководитель был, есть и остается хорошим и добрым другом нашего Владимира Ильича. Срочный звонок А.Р. Киму. Четкое понимание ситуации с его стороны и такой же четкий ответ – Анатолий Лебедь будет у вас на встрече! Уже потом мы узнали, что генерал А.Р. Ким звонил командующему ВДВ генерал-полковнику В.А. Шаманову, который лично дал указание освободить боевого подполковника от всех мероприятий и прибыть в Люблино в школу № 2010. Не мудрено было увидеть немного смущенный и удивленный поначалу взгляд героического десантника, и прочитав немой вопрос на лице: а зачем я здесь?... Все разрешилось, когда Анатолия обступили дети и боевые друзья. Ему не дали опомниться и словно приняли в добрые объятия взрослые и школьники, которые смотрели на него во все глаза. Наверно, тогда он тоже ощущал их взгляды, собственно, ради них, этих мальчишек и девчонок, и совершал он, веря непременно в светлое будущее, свои подвиги...

Нет сомнения, что Анатолий был приятно удивлен уже более тесному знакомству и общению сразу с двумя Героями России, А.В. Маргеловым и В.А. Бочаровым, и Народным артистом России Юрием Владимировичем Назаровым.

Он, Анатолий, не ожидал, что его рука надолго останется в теплых объятиях директора школы № 2010 Е.Н. Карпова и, конечно, нашего лидера В.И. Счепицкого. Теперь разве что фотографии могут рассказать о тех памятных мгновениях. Такое рукопожатие забыть невозможно!

Буквально перед началом праздника, в отдельной учительской комнате, предложили чай с пирожными и бутербродами. Анатолий Лебедь улыбнулся и сказал: «*Есть не хочу, а вот чаек – с удовольствием!*» Вместе с ним в

комнату вошел Герой России **Вячеслав Алексеевич Бочаров**. Попивая чаек, Герои Отечества вспомнили Афган. Да это и понятно: несмотря на то что Анатолий был моложе, ему тоже пришлось повоевать, и в памяти не стерлись фрагменты прошлого. Я смотрел на двух героев-десантников и думал о том, что именно им есть, что рассказать нашей молодежи из своих боевых рейдов. Здесь, в люблинской школе, присутствуют живые легенды нашего Отечества. Заиграла музыка, олицетворяющая звонок. Героев пригласили в зал.

Анатолия посадили в первый ряд. Сцены прозвучали слова директора **Евгения Николаевича Карпова**, которые стали поистине пророческими: «*Ребята, запомните этот день! Сегодня в нашем зале – честь и слава России!*»

Уже потом Владимир Счепицкий рассказал забавный, на его взгляд, эпизод. Как только представили гостей, и Анатолий Лебедь поднялся на сцену, он подошел к Владимиру Ильичу и, наклонившись, по-военному быстро, прошептал: «*Ильич! Говорить не люблю и не буду!*», ответ тоже был краток: «*Да не переживай, за тебя скажут другие герои...*»

Но от сюрприза на сцене уже никуда не деться. Так было запланировано по сценарию, о котором собравшиеся, разумеется, не знали. Состоялось торжественное вручение портрета Анатолию Лебедю!

И здесь не могу не сказать о замечательном человеке, который вот уже более десяти лет пишет портреты героев. Это наш единомышленник, художник из города Электросталь – Владимир Варуха.

Тем временем память снова переносит в зал. ...Герой России В.Ф. Маргелов жмет руку А.В. Лебедю... затем Герой России В.А. Бочаров... директор школы Е.Н. Карпов... Владимир Счепицкий... Нам, зрителям и участникам всего этого действия, было видно, как по-настоящему искренне был растроган герой-десантник Анатолий Лебедь всем про-

исходящим. Он явно не ожидал, что командующий ВДВ прикажет ему оставить все дела и быть здесь, в такой обстановке. В этот день он по плану должен был быть на полигоне, а оказался среди тепла сердец единомышленников. Только одну ночь находился портрет Анатолия Лебеда вместе с портретами живых героев музея, а на следующий день...

...Владимир Ильич Счепицкий сначала перевесил дорогой портрет на стену ушедших в небесный батальон воинов России, а после в школе состоялся траурный час – реквием-проснание. Поверьте, школьники всё понимали и были предельно серьезны, а у взрослых, не скроешь, были слезы... Короткая речь директора школы Евгения Николаевича Карпова, затем Владимира Ильича и Володи Мая... После чего в зале зависла тишина... и в течение минут тридцати – тишина... и сотня детских глаз с немым вопросом – почему так в жизни бывает?... И устремлены они были на сцену, где на мольберте стоял портрет Героя, человека-легенды, утопающий в алых гвоздиках... и горящий вечный огонь...

Двадцать седьмого апреля Анатолий Лебедь позвонил Алексею Киму и сказал: «*Спасибо, что с твоей легкой руки я попал на такое душевное мероприятие. Никак не ожидал такого радужного приема. Короче, планов громадьё. Сегодня увидимся, пообщаемся... Вот только заеду на сервис, заберу мотоцикл...*» Это был последний разговор Алексея Кима с Анатолием. А затем ДТП... Когда Алексей Ростиславович позвонил Владимиру Ильичу, только и сказал: «*Просто шок, в Афгане пуля не брала, на Северном Кавказе даже от мины Бог уберег... а тут... так нелепо, такой парень ушел... мы еще не скоро придем в себя от осознания этой потери...*» Зацепил Алексей Ростиславович нашего Ильича своей фразой, и тут же родилось четверостишие:

*Его в Афгане пуля не брала,
На Северном Кавказе даже мина...*

*Ну а судьба его не сберегла...
И вновь Россия потеряла сына...*

А затем уже ночью пришло и понимание слова «шок».

ШОК

(Анатолию Лебедю – Герою России)

*Как наша жизнь порой несправедлива,
Опять ушел очередной Герой...
В чем, Господи, твоя альтернатива –
Прорезивать сынов России строй?
Не с теми ты несешь сегодня службу,
Небесный пополняя батальон,
Тебе не предлагаю нынче дружбу
Пусть даже и под колокольный звон...
Еще вчера ему пожал я руку
И подарил от наших душ портрет...
Сполна всех войн он постигал науку,
И многим солнце поднимал в рассвет...
А сам ушел нелепо и случайно,
Пожалуй, в этом вся его судьба...
Российский витязь жил необычайно,
Вся жизнь его – с самим собой борьба...
(00:13 28.04.2012 г.)*

Единомышленники КПЦ «ДОЛГ и ПАМЯТЬ» проводили Героя Анатолия Лебеда сначала в Культурном Центре ВС России, а затем и отстояли минуты памяти у его могилы на Аллее Героев Преображенского кладбища в Москве. И еще: все наши мысли и стихи выложены на сайтах: www.kpc-dp.ru и www.avtomat2000.com

Анатолий Лебедь навечно останется в памяти народной, как честь и слава России, как офицер, достойный уважения и гордости, а мы со светлой грустью будем помнить минуты и часы общения с ним.

Почему-то подумалось, что словно сам Господь подарил ему и нам всем этот последний светлый день в его жизни – 26 апреля 2012 года.

ПАМЯТЬ (третий гост)

*Мой друг, чуть-чуть прикрой свои глаза
И упади в неистовую память...
Пусть на щеке твоей оставит след слеза
За тех, кто все-таки всегда по жизни с нами...*

*Чтоб в небесах у Господа в саду
Им только солнце утром улыбалось:
Ведь мы их помним не в слепом бреду,
Ведь память – это все что нам осталось...*

С уважением к личности и памяти Анатолия Лебеда –

*полковник запаса ПС ФСБ России,
член Союза журналистов России и Москвы,
единомышленник КПЦ
«ДОЛГ и ПАМЯТЬ»
Валерий Монастырьев*

P.S.

ИГРА БЕЗ ПРАВИЛ...

(Герою России Анатолию Лебедю...)
...из серии записок на рукопашной перчатке...

*И всё ж со светлой душой
Он был в тот чистый день апреля.
Пусть юбилей был небольшой,
Его мы не позвать не смели...
Ведь отношение к нему
У нас на душах просто свято.
И я сегодня не пойму:
За что злой рок убил солдата...
Ему ведь, братцы, жить и жить,
Как, собственно, и жил по чести,
Умел он дружбой дорожить,
Не падая в объятья лести.
Шел гордо он своим путем,
Хотя война – игра без правил...
Я часто думаю о нем...
Ведь он и в войнах не лукавил.*

(Ильич – 18:21 18.05.2012 г.)

ПЕРВЫЙ ДВАЖДЫ ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА С.И. ГРИЦЕВЕЦ

Отчет о поездке 4–5 мая 2012 года оргкомитета МОО «Летное Братство» в г. Минск (Беларусь) по вопросу перезахоронения первого дважды Героя Советского Союза майора С.И. Грицевца

4–5 мая 2012 г. состоялась поездка организационного комитета Межрегиональной общественной организации «Летное Братство» в г. Минск, Беларусь, по вопросу перезахоронения первого дважды Героя Советского Союза майора С.И. Грицевца, чье имя 31 октября 1939 г. было присвоено Чугуевскому ВАУЛ. В совместной поездке приняли участие: дочь Героя Лариса Сергеевна Архангельская (Грицевец) с сыном Сергеем Архангельским; Дважды Герои Советского Союза белорусские летчики-космонавты СССР П.И. Климук и В.В. Ковалёнок; Командующий 26 ВА заслуженный военный летчик РФ генерал-полковник авиации А.И. Малюков; автор готовящейся к изданию книги «Первый дважды Герой Советского Союза майор Грицевец Сергей Иванович. 1909–1939 гг.», выпускник ХВВАУЛ 1970 г. военный летчик-инструктор 1 класса, кандидат исторических наук П.Н. Чуйко и др.

Визит в Беларусь закончился 5 мая 2012 г. Его результатом стало официальное согласие Л.С. Архангельской (Грицевец) на перезахоронение ее отца – дважды Героя Советского Союза С.И. Грицевца из поселка Болбасово Оршанского района Витебской области в Храм Всех Святых в г. Минске.

Храм Всех Святых и невинно убиенных в Минске, 74 метра в высоту. Выше только Храм Христа Спасителя в Москве. В настоящее время С.И. Грицевец похоронен на месте его гибели 16 сентября 1939 г. на аэродроме Балбасово недалеко от г. Орши.

Оргкомитет МОО «Летное Братство»,
Спецкор газеты «Вестник Героев»,
П.Н. Чуйко



Лариса Сергеевна Архангельская (Грицевец), Дважды Герой Советского Союза летчики-космонавты СССР В.В. Ковалёнок и П.И. Климук

2 июня 2012 года в здании средней школы № 489 был торжественно открыт Музей, посвященный истории создания и развития частей и подразделений специальной разведки Главного разведывательного управления. Инициаторами создания музея была Московская областная общественная организация «Союз ветеранов разведки» и Тамбовское региональное отделение «Союз десантников». Большой вклад в создание музея внесли Николай Николаевич Николаец и Александр Викторович Краснов.

На открытии музея присутствовали ветераны Великой Отечественной войны, ветераны локальных войн. В качестве почетных гостей на мероприятии присутствовали: Председатель Центрального совета Союза десантников России Павел Яковлевич Поповских, ветеран разведки ВДВ Алексей Васильевич Кукушкин; Герой РФ Анатолий Сергеевич Коробенко; вице-президент фонда «Правопорядок-Щит» Леонид Алексеевич Ширияев, ветераны «афганцы» Александр Валентинович Мусиенко и Олег Анатольевич Гольбин; начальник отдела противопожарной экспертизы и инженерно-технических мероприятий ГО и ЧС Московской области Александр Викторович Краснов.

Официально подразделения специальной разведки были созданы 24 октября 1950 г. директивой Военного министра СССР № Орг/2/395832 Маршала Советского Союза Василевского и начальника Генерального штаба генерала Штименко.

Однако с незапамятных времен люди, воюя, вели разведку и использовали в бою тактические приемы, которые в настоящее время применяет спецназ. К предшественникам спецназа следует отнести партизанские отряды Красной Армии, которые действовали на вражеской территории в годы Гражданской войны; партизанские спецотряды 1930-х годов на случай начала военных действий на советской территории; спецформирования в испанской республиканской армии в 1936–1938 гг. (созданные по инициативе советских советников), а также разведывательные, партизанские и диверсионные подразделения Второй мировой войны. Партизанские отряды Красной Армии являлись, по сути, прообразом современного спецназа.

Причиной создания спецназа в СССР послужило появление в послевоенный период на вооружении армий его вероятных противников мобильных средств ядерного нападения оперативно-тактического и тактического назначения. Противостоять этим постоянно перемещающимся ракетным установкам можно было только при наличии достоверной информации об их истинном местонахождении для нанесения упреждающего удара. Именно таким средством получения развединформации и стал созданный спецназ.

Значительную роль части и соединения специального назначения сыграли и в Афганской войне. Наверняка многие помнят, что началась она со сложнейшей операции по захвату дворца «Тадж-Бек». А ведь без участия в ней 154-го отдельного отряда специального назначения операция вряд ли бы увенчалась успехом. Кроме того, руководство этой операцией осуществлял спецназовец, будущий Герой Советского Союза, генерал-майор **Колесник Василий Васильевич**.

В дальнейшем спецназовцам в Афганистане пришлось решать самые разнообразные задачи, начиная с охраны транспортных колонн и заканчивая организацией засад и налетов на караваны и отряды афганской оппозиции. Стоит отметить, что, столкнувшись с нехарактерными для себя задачами, части и подразделения специальной разведки очень быстро адаптировались и начали решать так, что результативность их стала выше, чем, к примеру, у подразделений ВДВ, тем более мотострелковых подразделений. По оценкам отече-

ственных и зарубежных специалистов, являлись единственной силой, которая могла эффективно бороться с вооруженными формированиями оппозиции.

Так, 6 июля 1989 г. в статье «Уроки Афганистана», опубликованной в «Вашингтон Пост», американский военный аналитик Дэвид Оттауэй писал: «... Советский Союз оказался способен проявлять чрезвычайную гибкость в приспособлении к задачам операций легкой пехоты...», «... единственные советские войска, которые воевали успешно — это силы специального назначения, доставлявшиеся на вертолетах».

Несмотря на то что в период с 1980 по 1985 гг. комплект сил и средств специальной разведки был увеличен более чем в 20 раз (две бригады специального назначения четырехотрядного состава и одна отдельная рота Спецназа армейского комплекта), он составлял лишь 5% от всей численности личного состава 40-й армии, давая при этом до 60% результата всех советских войска, находившихся в Афганистане. За период Афганской войны за мужество и героизм при выполнении боевых задач медалью «Золотая Звезда» Героя Советского Союза было награждено восемь спецназовцев!

В декабре 1994 г. на основании Указа № 2169 Президента РФ «По пресечению деятельности незаконных вооруженных формирований на территории Чеченской



республики» части и подразделения специальной разведки в составе группировки федеральных войска были введены на территорию Чечни. Сводные отдельные отряды действовали от бригад Московского (370 ооСпН), Сибирского (691 ооСпН), Ленинградского (700 ооСпН), Приволжского (503 ооСпН), Северо-Кавказского (173 ооСпН), Уральского (33 ооСпН), Забайкальского (281 ооСпН) и Дальневосточного (308 ооСпН) военных округов. К весне 1995 г. отряды из Чечни были выведены, за исключением 173 ооСпН, который воевал до окончания боевых действий и вернулся в пункт постоянной дислокации осенью 1996 г.

На начальном этапе применение подразделений СпН осуществлялось в целях обеспечения безопасности движения войска. Так, подразделения СпН, действуя на маршрутах движения войска в г. Грозный, выполняли задачи по ведению разведки, оповещения части о возможных засадах. В ходе штурма г. Грозный подразделения СпН самостоятельны или в составе штурмовых групп захватывали здания и производили их зачистку, совместно с работниками МВД привлекались для досмотра автомобильного транспорта и проведения адресных проверок.

В дальнейшем подразделения СпН применялись в целях вскрытия мест расположения незаконных вооруженных формирований и их уничтожения, а также для обеспечения наведения на них средств поражения. Нередко подразделения СпН работали по разведывательной информации, полученной от органов военной контрразведки, органов ФСБ и МВД, уничтожая из

засад полевых командиров, двигавшихся в ночное время на автомобилях с небольшой охраной.

Только за первые шесть месяцев выполнения боевых задач РО СпН было совершено около 3300 боевых выходов. В результате было вскрыто: 183 маршрута передвижения НВФ; более 300 объектов и целей; уничтожено более 900 боевиков и около 180 единиц техники и вооружения, около 30 НП, ДОТов и складов; захвачено более 20 пленных и около 100 единиц вооружения и техники.

В мае 1995 г. отряды спецназа бригады Северо-Кавказского военного округа принимали участие в операции по освобождению заложников в Буденновске. Они не штурмовали больницу, но контролировали окрестности города, а в последующем сопровождали колонну с боевиками и заложниками.

В январе 1996 г. один из 173 ооСпН принимал участие в операции по освобождению заложников в селе Первомайское. На начальном этапе операции группа из сорока пяти человек предприняла отвлекающий маневр, для того чтобы оттянуть на себя основные силы боевиков. На завершающем этапе отряд нанес опутимые потери прорывавшейся группировке Радиева. Несмотря на многократное численное превосходство (более 200 боевиков), было уничтожено около 85 боевиков. Такого

700-й, 69-й) и отряда из состава 45-го опСпН ВДВ. На начальном этапе подразделения спецназа вели разведку преимущественно в интересах выдвигающихся войска. Обеспечивали командование разведанными о группировке боевиков находящихся в г. Грозном.

В последующем спецназ применялся для ведения поисково-засадных действий и совершения налетов на обнаруженные базы боевиков. При ведении поисково-засадных действий подразделения спецназа днем вели поиск, а ночью организовывали засады на маршрутах вероятного движения боевиков. Кроме того, широко применялись облеты в составе воздушной поисково-штурмовой группы.

Подразделения СпН привлекались также для выполнения не свойственных им задач по оказанию помощи органам милиции в зоне вооруженного конфликта в проверке паспортного режима и автомобилей на дорогах.

По оценкам участников боевых действий в Чечне, в частности сотрудников Управления «Альфа» и «Вымпел», лучше спецназа ГРУ во второй Чеченской кампании не воевал никто. За мужество и героизм, проявленные разведчиками во второй Чеченской войне, более 22 человек были удостоены звания Героя России.

За особое отличие в боях по обеспечению безопасности и целостности Российской Федерации в апреле 2001 г. 22-я обрСпН получила звание Гвардейской. Это первая воинская часть, которой присвоено такое почетное звание после окончания Второй мировой войны.

В августе 2008 г. разведгруппы из состава 2-й, 10-й и 22-й бригад спецназа принимали участие в «пятнадцатидневной войне» в Южной Осетии. В дальнейшем подразделения специальной разведки принимали участие в выдавании грузинского спецназа из Кодорского ущелья в Абхазии.

Анализ опыта боевых действий показывает, что применение сил и средств специальной разведки всегда осуществлялось на главных направлениях для решения наиболее сложных задач, при этом подразделения спецназа всегда с честью их выполняли. В связи с этим становится актуальным вопрос освещения описываемых выше событий в рамках формирования чувства гордости за свои Вооруженные Силы, сохранения и приумножения культурных ценностей, традиций, а также готовности к выполнению гражданского долга и конституционных обязанностей по защите интересов Родины, одним словом, формирования патриотизма. Особую важность данная проблема приобретает в наши дни, когда общество разрушило старые идеалы и не создало новых ориентиров.

Создание и функционирование школьного музея представляет собой одно из самых эффективных средств направленного воздействия на личность с точки зрения становления патриотически-воспитанной личности. Кроме того, эффективность функционирования музея многократно возрастает благодаря сотрудничеству со школой. Они дополняют друг друга, координируя свои усилия в деле становления и развития молодой личности, и способны достигнуть и достигают значительных результатов.

Таким образом, созданный в средней школе Музей «Боевой славы специальной разведки» будет активно участвовать в формировании лучших человеческих качеств — нравственности, порядочности, преданности, ответственности, которых очень недостает нашему обществу, но всегда ценились человеком. Кроме того, первоочередной задачей и обязанностью любого государства является не воспитание крестного бизнесмена или гламурного менеджера, а достойного гражданина — патриота своей страны.

А.В. Саманков, Герой России, кандидат исторических наук

урона боевики не понесли даже в результате всех предыдущих действий штурмовых групп, артиллерии и авиации. За этот бой пяти офицерам спецназа было присвоено звание Героя России, одному из них посмертно.

По официальным объективным данным, спецназ ГРУ действовал в Чечне гораздо эффективнее, чем другие подразделения. По боевой подготовке и выполнению поставленных задач спецназ ГРУ находился на первом месте. За мужество и героизм, проявленные разведчиками в первой Чеченской войне, более 13 человек были удостоены звания Героя России.

С 1998 г. 411-й и 173-й ооСпН вели разведку местности в приграничных с Чечней районах, изучая систему охраны и оповещения административной границы с чеченской стороны. Об эффективности их действий свидетельствует то, что факт вторжения отрядов боевиков в Дагестан был отслежен группой спецназа. С началом боевых действий по уничтожению боевиков в Дагестане комплект сил и средств специальной разведки был усилен сводными и отдельными отрядами практически из всех военных округов. Спецназ обеспечивал войска разведанными, вскрывая оборонительные сооружения и позиции боевиков, уничтожал их мелкие отряды.

По завершении разгрома очагов сопротивления в Дагестане была начата войсковая операция в Чечне. В сентябре 1999 г. отдельные отряды СпН в составе федеральных войска вошли на территорию Чечни. Комплект частей специальной разведки состоял из восьми сводных отрядов (294-й, 305-й, 173-й, 33-й, 664-й,

ПАТРИОТИЧЕСКОЕ ВОСПИТАНИЕ

2 июня 2012 г. состоялось знаменательное событие: в «Офицерском собрании» торжественно открыт Военно-патриотический центр молодежи Люберецкого района Московской области и города Люберцы – самый оснащенный в Московской области. Центр рассчитан на одновременное размещение в нем 120 ребят от 8 лет и старше.

Воспитание настоящих патриотов – не пустые слова для организаторов ЛВПЦМ. На открытие центра были доставлены частицы мощей Георгия Победоносца, Ильи Муромца, Федора Ушакова, у которых был отслужен молебен.

С приветственными речами в адрес участников мероприятия и создателей ВПЦ молодежи выступили глава Люберецкого района **В.П. Ружицкий**, председатель ВПЦ «Офицерское собрание» **С.Н. Долгов**, Герой Советского Союза, легендарный командир «Альфа», генерал-майор **Г.Н. Зайцев**.

На торжественном открытии центра прошли показательные выступления специальных подразделений силовых структур и юношеского клуба «Прометей» ФСИН по г. Москве, соревнования на скалодроме и единой полосе препятствий, а также состязания по пейнтболу, картингу, волейболу среди ветеранских команд. Впечатляющим стало и театрализованное выступление спортсменов технических видов спорта: мотоциклы, квадроциклы, автомобили.

В мероприятии приняли участие команды Академии ФСБ РФ, Министерства обороны РФ, ФСКН России, Московской областно й организации «Российский Союз Молодежи», Таможенной академии, Мособлпожспаса МО, Судебного департамента РФ, Совета судей РФ, Московского областного суда; Военно-патриотические

ОТКРЫТИЕ ВОЕННО-ПАТРИОТИЧЕСКОГО МОЛОДЕЖНОГО ЦЕНТРА

клубы Москвы и Московской области, представители Клуба Героев России, муниципальных образований Московской области, АРПОиС, МАКК МГПП, клуба «Российский Парламентарий».

По окончании соревнований состоялась пресс-конференция, в которой приняли участие руководство г. Люберцы, Герои Советского Союза и Герои России, представители государственных и общественных организаций.

На пресс-конференции было подписано соглашение о взаимном сотрудничестве между администрацией Люберецкого района, Военным комиссариатом Люберецкого района, «Люберецким военно-патриотическим центром молодежи» и другими заинтересованными организациями. Участниками пресс-конференции была подчеркнута всероссийская значимость создания ВПЦ для военно-патриотического воспитания и допризывной подготовки молодежи. Именно такие центры и знаковые мероприятия – залог воспитания преданных защитников Родины.

Было подчеркнуто, что, к сожалению, государство не уделяет должного внимания вопросам работы с молодым поколением в патриотико-социальной адаптации к государственному курсу защиты интересов России. Только общественные организации принимали участие в разработке и финансировании ВПЦ.

Собравшиеся выразили особую благодарность руководителю «Офицерского собрания» **С.Н. Долгову** за гражданскую позицию и реализацию такого значимого проекта: открытие ВПЦ – деяние федерального, общероссийского масштаба.

*Марина Сирота,
гл. редактор журнала «Жены офицеров».
Фотографии:
М. Сирота, В. Сценицкий, А. Горячев*



Выступление С.Н. Долгова



Выступление Героя Советского Союза Г.Н. Зайцева



С.Н. Долгов, В.П. Ружицкий, Герои России – В.А. Бочаров и В.В. Вдовкин



Герой Советского Союза Н.П. Бездетнов

День памяти дважды Героя Советского Союза В.И. Попкова

27 апреля 2012 г. в Московском Доме общественных организаций прошел День памяти почетного гражданина г. Москвы, дважды Героя Советского Союза Виталия Ивановича Попкова, посвященный 90-летию со дня его рождения.

27 апреля 2012 г. в Московском Доме общественных организаций (МДОО) Межрегиональной Общественной Организацией «Летное Братство» выпускников Харьковского (Чугуевского) авиационного училища летчиков им. дважды Героя Советского Союза С.И. Грицевца совместно с правительством г. Москвы был организован и проведен День памяти, посвященный 90-летию со дня рождения дважды Героя Советского Союза, заслуженного военного летчика СССР, почетного гражданина г. Москвы, генерал-лейтенанта авиации Виталия Ивановича Попкова.

В акции приняли участие около 150 человек, среди которых были:

выпускники и ветераны Харьковского (Чугуевского) авиационного училища летчиков, приехавшие из разных городов России, Беларуси (г. Минск), Украины (г. Ахтырка, Киев, Харьков, Днепропетровск); представители различных военных и общественных организаций, а также представители зарубежных дипломатических миссий, аккредитованных в РФ; представители из городов РФ и зарубежных стран, в которых В.И. Попков был Почетным гражданином: Праги (Чешская Республика), Вены (Австрия), Будапешта и Парндорфа (Венгрия), Братиславы (Словацкая Республика), Красника (Республика Польша), Киева, Одессы, Днепропетровска (Украина), Гагры (Республика Абхазия), Москвы, Магадана; представители и руководители общественных организаций и фондов, в том числе: председатель Клуба заслуженных военных летчиков и штурманов, летчиков-испытателей, штурманов-испытателей СССР и РФ, проживающих в г. Москве, генерал-полковник авиации Н.И. Москвителев; президент Федерации мира и согласия – Международной неправительственной организации с консультативным статусом при ЭКОСОС ООН и статусом участника Совета Европы



– кандидат политических наук В.И. Камышанов; Общероссийскую общественную организацию ветеранов войны и военной службы, по поручению председателя ОО-ОВВВС, дважды Героя Советского Союза маршала авиации А.Н. Ефимова, представлял заместитель руководителя направления патриотической работы Г.И. Галибин; Региональный общественный фонд содействия социально-культурному, образовательному и духовному развитию личности «ФЕЛИКС», по поручению директора Фонда А.С. Целлер, представляла дочь генерал-майора морской авиации М.Н. Чибисова – Е.М. Рубина; президент Фонда «Армавирские соколы» В.П. Георгиадзе; директор Государственного бюджетного образовательного учреждения г. Москвы СШ № 484 им. дважды Героя Советского Союза В.И. Попкова – С.П. Федечкина, и др.

День памяти начался в 11-00 с возложения цветов: – у бюста Героя на Самотечной площади; на могиле В.И. Попкова на Новодевичьем кладбище; у мемориальной доски Герою на ул. Мосфильмовская, д. 11, корп. 2.

В фойе МДОО (ул. Мосфильмовская, д. № 40) была развернута выставка фотографий, посвященная 90-летию со дня рождения дважды Героя Советского Союза, заслуженного военного летчика СССР, почетного гражданина г. Москвы, генерал-лейтенанта авиации В.И. Попкова.

В Дне памяти приняла участие его младшая дочь – Тамара Витальевна Типикова (Попкова).

Мероприятие продолжилось торжественным приемом в здании МДОО, где был организован концерт и показ документального фильма о жизни героя. День памяти Виталия Ивановича Попкова прошел в теплой, душевной обстановке.

Было сказано много трогательных слов в память о выдающемся летчике-истребителе, асе Великой Отечественной войны, выпускнике Чугуевского военного авиационного училища летчиков, любимом всеми «Мэстро», его мужестве, воле, скромности и доброте.

П.Н. Чуйко
спецкор газеты «Вестник Героев»



П.Н. Чуйко



ФАЛЬСИФИКАЦИЯ

12 августа 2012 года Президент Российской Федерации Владимир Путин поздравил личный состав и ветеранов ВВС страны с праздником - 100-летием Военно-Воздушных Сил России.



В поздравительной телеграмме говорится: «Мы по праву гордимся славной, героической историей отечественной боевой авиации, именами смелых, мужественных, по-настоящему талантливых людей, чья жизнь была связана со становлением ВВС страны – Н.Е. Жуковского, А.Ф. Можайского, С.В. Ильюшина, А.Н. Туполева, А.Н. Нестерова, В.П. Чкалова, И.Н. Кожедуба, И.Н. Покрышкина, многих других достойных сынов нашего Отечества.

Именно в России впервые появились асы высшего пилотажа и полярные авиаторы, были разработаны легендарные истребители, штурмовики и бомбардировщики, обеспечившие превосходство отечественных ВВС в годы Второй мировой войны. И, конечно, успехи нашей авиации позволили осуществить дерзновенную мечту всего человечества о полете в космос, о покорении Вселенной...»

В этом году наша страна отмечала 75-летие еще трех знаменательных событий, грандиозных по своим задачам и международной значимости – освоение и покорение Северного полюса и неизведанной Арктики.

21 мая 1937 года в районе Северного полюса на дрейфующую льдину впервые самолетами летчиков - Героев Советского Союза М.В. Водопьянова и В.С. Молокова была высажена первая полярная научная экспедиция, в которую входили: руководитель И.А. Папанин, радист Э.Т. Кренкель, геофизик, Е.К. Фёдоров, гидробиолог П.П. Ширшов. Идея первой научно-исследовательской экспедиции Северный полюс-1 принадлежала выдающемуся ученому-полярнику О.Ю. Шмидту, руководившему организацией и подготовкой этой экспедиции.

18 июня на самолете АНТ-25 генерального конструктора А.Н. Туполева в небо поднялся экипаж в составе Героев Советского Союза: командира корабля В.П. Чкалова, второго пилота Г.Ф. Байдукова, штурмана А.В. Белякова с заданием проложить через Северный полюс новую кратчайшую воздушную трассу, соединяющую СССР и Северную Америку.



КТО «ЗАКАЗАЛ» ЧКАЛОВА?

(Вакханалия «свободы слова»...)

12 июля экипаж советских летчиков в составе командира корабля Героя Советского Союза М.М. Громова, второго пилота А.Б. Юмашева, штурмана С.А. Данилина поднялся со Щелковского аэродрома с заданием установить мировой рекорд дальности по прямой, пролетев через Северный полюс в Америку.

Все эти знаменитые мероприятия прошли успешно, показав силу и мощь нашей авиации. Ни одна страна мира ранее не предпринимала таких активных целенаправленных действий по освоению Северного полюса.

Конечно, молодое поколение, выросшее в конце 90-х годов и, особенно, в начале XXI века практически не знает о достижениях родителей и пра-родителей в строительстве и становлении авиации в нашей стране.

Поэтому на нашем поколении, да и на любом здравомыслящем, порядочном человеке, лежит ответственность перед нашей молодежью – мы не имеем морального права исказить историю нашей страны, переписывать ее какой бы она не была.

Это относится ко всем видам выпускаемой сегодня идеологической продукции: книгам, мемуарной литературе, газетным и журнальным статьям, портретам, скульптурам, памятникам, художественным и документальным кино - телефильмам и т.д.

К 100-летию В.П.Чкалова (к 2004 году) был поднят вопрос о создании многосерийного художественного телефильма о Чкалове, написан сценарий, который был полностью забракован детьми Чкалова. Фильм не был снят...

В 2007 году другой сценарист начал писать 12-ти серийный фильм о Чкалове, который тоже подвергся резкой критике со стороны нашей семьи! Но на 8 серии сценария все отношения между семьей, сценаристом и телевизионной группой прекратились. Видимо, не было денег на создание этого телефильма.

К 75-летию перелета Чкаловского экипажа в Америку было принято решение о выпуске многосерийного телефильма о Чкалове.

Наша семья неоднократно пыталась выйти на контакт со съемочной группой, но встречи так и не состоялись – фильм вышел на телеэкран на первом канале без согласия и одобрения семьи (!!!).

1 октября 2012 года 1-й телевизионный канал России начал показ 8-ми серийного художественного телефильма «Чкалов».

Какая цель выпуска этого фильма сегодня? Что хотел режиссер показать этим фильмом? Кто дал указание развенчать подвиг героев нашей страны?

По тем звонкам, которые были и идут к нам до сих пор – наше поколение не приняло этот фильм! А как же молодому поколению, которое ничего не знает о том периоде жизни нашей страны, разобраться в этом фильме?

Возникает вопрос, кому и зачем нужен такой фильм, который чернит и принижает роль людей, создавших отечественную авиацию, искажает и унижает роль всех действующих лиц фильма, унижает их человеческое достоинство, искажает

сам образ жизни людей того времени?

Ни один действующий персонаж не похож на себя. Киногерои фильма: А.Н. Туполев, Н.Н. Поликарпов, Г.К. Орджоникидзе, М.М. Громов, Г.Ф. Байдуков, А.В. Беляков и др. ничего общего не имеют с теми героями нашего времени, которых знала и которыми гордилась наша страна.

Почему о перелетах 1936-37 годов, которые потрясли весь мир, вызвали целый поток положительных рецензий в зарубежных странах, показано буквально полсерии, да при этом все искажено, перевернуто.

На лицо прямая дискредитация подвигов наших героев, искажение образов героев, особенно Чкалова.

Герою Советского Союза В.П. Чкалову, летчику-истребителю, летчику-испытателю стоят памятники и бюсты в 40 городах России и Ближнего Зарубежья, более 100 населенных пунктов названы его именем, более 1900 населенных пунктов имеют улицу Чкалова, в том числе г. Ванкувер – США, г. Прага – Чехия. Ряд учреждений, заво-



дов, учебных заведений, аэроклубов, парков, станций метро и т.д. в разных городах СССР носят имя Чкалова. Его имя носят самолеты: ТУ-160, Ил-86, Ил-96-300.

Во время Великой Отечественной войны на Балтийском, Сталинградском фронтах, на Курской дуге воевали самолеты «Эскадрилья «Валерий Чкалов».

С 1941 по 1945 годы в Белоруссии действовали партизанские бригады и отряды имени Чкалова. Он уже давно стал национальным героем России!!!

Есть и географические названия: гора Чкалова в Антарктиде, земля Эндерби; мыс Чкалова, Баренцево море, Земля Франца Иосифа, остров Чамп; Малая планета; минерал «Чкаловит». Есть острова Чкалова, Байдукова, Белякова в Охотском море, пики Чкалова, Байдукова, Белякова в отрогах Кавказского хребта.

Чкалову, Байдукову, Белякову стоит стела на острове Чкалов. На аэродроме Чкаловский Щелковского района Московской области стоят стелы Чкаловскому и Громовскому экипажам. В США в г. Ванку-

вере поставлен памятник экипажу Чкалова, а в г. Сант-Джасинто – экипажу Громова..

То, что представлено в фильме - это не безобидная ложь, а преднамеренная

злая клевета! А ведь именно экипажу Чкалова – было предложено расписаться на американском глобусе – легенде, на котором был нанесен их маршрут.

Искажена даже жизнь нашей семьи. Никогда наша мама с детьми не уходила от отца, не отбирали от нее детей и не «запирали» ее в новой квартире. Искажена историческая правда про отца: никогда не катал отец Орджоникидзе на самолете, не «сидел» со Сталиным под бильярдом и не переходил с ним «на ты». Только самоубийца мог лететь вдоль железнодорожного моста с фермами через реку навстречу поезду. Искажена даже общеизвестная история с не выпускающимся шасси. Возьмем последние кадры фильма, когда поезд подходит к московскому перрону и летчиков встречают родственники. Этот эпизод не имеет ничего общего с той кинохроникой, которую всегда показывают, как героев встречают на Белорусском вокзале.

Кому понадобилась клевета, зачеркивающая научно-технические достижения нашей страны в конце 30-х годов? Может быть, наплись «спонсоры», заказавшие все это для того, чтобы дезориентировать и опорочить в глазах нашей молодежи наших героев, наши достижения, все начинания тех лет по активному исследованию и изучению района Северного полюса нашей страной. А эта тема сегодня актуальна как никогда.

Мы считаем, что этот низкопробный телефильм должен быть снят с показа навсегда. Фильм вызывает отвращение и огромное сомнение в профессионализме режиссера, сценариста и других, причастных к его появлению лиц.

Дочери В.П. ЧКАЛОВА:
- Валерия Валерьевна ЧКАЛОВА,
Лауреат Госпремии, к.т.н.,
Заслуж. изобретатель РСФСР;
- Ольга Валерьевна ЧКАЛОВА,
к.т.н., ст. научный сотрудник



ГИМН ГЕРОЯМ

*Созрела мощь, и буйно расцвела
отвага,*

*Маршруты во вселенную
прояснены:*

*- Богатыри! Вы чудеса и подвиг,
как параграф,*

Вписали в Конституцию страны!

Крылатая мечта материков,

*Звездно-сверкающий порыв
неукротимых!*

*На хартиях пространств –
величие веков*

*Запечатлели Вы законом
нерушимым!*

*И над просторами полярной
немоты,*

*Над непреступною печатью
первозданья*

*Вы проложили путь
стремительной мечты*

*Для вдохновенных и немеркнущих
дерзаний.*

*Таков маршрут страны
неудержимой воли!*

*И такова Страна, простершаяся
вдаль,*

*Открывшая свободу,
словно полюс,*

*И на века проведшая прямую
магистраль.*

*Над беспредельностью пустой и
молчаливой*

*Вело вас мужество вершин,
неукротимость бурь и слав;*

*И властно за собой историю
влекли вы,*

*Чтоб мысль грядущее, лик
звездный рассекла.*

*Созрела мощь, и буйно расцвела
отвага,*

*Маршруты во вселенную
прояснены:*

*Богатыри! Вы чудеса и подвиг,
как параграф,*

*Включили в Конституцию
страны!*

(Перевод Переца Маркиша)

СТАЛИНСКИЙ МАРШРУТ**ПОЗДРАВЛЯЕМ**

с 95-летием

Андрея Ефимовича Черцова
4.06.1917 г.
Героя Советского Союза

с 90-летием

Степана Анастасовича Микояна
12.07.1922 г.
Героя Советского Союза

Бориса Васильевича Бункина
16.07.1922 г.
Героя СоцТруда

с 85-летием

Анатолия Васильевича Чекашова
22.07.1927 г.
Героя СоцТруда

с 80-летием

Валентина Николаевича Малахова
19.07.1932 г.
Героя СоцТруда

с 75-летием

Жанну Евгеньевну Горбачеву
24.07.1937 г.
Героя СоцТруда

с 55-летием

Наби Махмаджановича Акрамова
17.07.1957 г.
Героя Советского Союза



«МУЗЕЙ ГЕРОЕВ»

Москва, ул. Большая Черёмушкская, дом 24, корпус 3

Телефон: 8-499-744-33-36

РЕКВИЗИТЫ ГАЗЕТЫ

АНО «Редакция газеты
«Вестник Героев»

БАНК «СОФРИНО»
г. Москва

р/счет 4070381010000000027
Кор.счет 3010181080000000375

БИК 044525375
ИНН 7730182885
КПП 773001001

(РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО)

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ:

Председатель:

А.П. Содаунов — вице-президент Российской Ассоциации Героев, Герой Советского Союза;

Члены редакционного совета:

В.В. Сивко — вице-президент Российской Ассоциации Героев, Президент Фонда поддержки Героев Советского Союза и РФ им. генерала Е.Н. Кочешкова, Депутат Мосгордумы, Герой РФ;

А.С. Астапов — первый вице-президент Фонда поддержки Героев Советского Союза и РФ им. генерала Е.Н. Кочешкова, Герой РФ;

В.Н. Колыбабинский — член Правления Клуба Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы Москвы и Московской обл., Герой РФ;

И.Н. Можайцев — начальник отдела государственного учреждения культуры города Москвы «Музей-панорама «Бородинская битва»»;

Е.Н. Носовец — заместитель председателя правления общественной организации Героев Социалистического Труда и полных кавалеров ордена Трудовой Славы;

В.А. Востротин — Председатель «Союза де-

сантников России», председатель Совета Московского городского отделения ВОО «Боевое Братство», Герой Советского Союза, генерал-полковник;

Главный редактор: В. Кошляков

Зам.главн.ред.: И. Дружинин

Зам.главн.ред.: В. Калинин

Ответственный секретарь: В. Мухин.

Спец-корреспондент: В. Гондусов

Спец-корреспондент: П. Чуйко

Верстальщик: А. Сардарян

Консультант: А. Зверев

Корректор: И. Астапкина

АНО «Редакция газеты «Вестник Героев Советского Союза, Героев России и Героев Социалистического Труда»».

Свидетельство о регистрации: ПИ №ФС 77-30601 от 09.11.2007 г.

Главный редактор газеты

«ВЕСТНИК ГЕРОЕВ»,

Руководитель пресс-службы

«Российской Ассоциации Героев»,

Владимир Кошляков

8 (903) 242-9998

e-mail: vladimir_kosh@inbox.ru

