

ЧЕТЫРЕ ЖИЗНИ
Г. Ф. БАЙДУКОВА



Г. А. Амирянц

ЧЕТЫРЕ ЖИЗНИ Г. Ф. БАЙДУКОВА

Москва
2019

Нет, если ты небес избранник,
Свой дар, божественный посланник,
Во благо нам употребляй:
Сердца братьев исправляй.
Мы малодушны, мы коварны,
Бесстыдны, злы, неблагодарны;
Мы сердцем хладные скопцы,
Клеветники, рабы, глупцы;
Ты можешь, ближнего любя,
Давать нам смелые уроки,
А мы послушаем тебя.

А. С. Пушкин

От автора-составителя

Кто сегодня, четверть века спустя после развала Советского Союза, главные герои нашей страны, герои телеэкрана, Интернета, кумиры молодежи, ищущей пути в светлое завтра? Ответ неутешителен: это в основном предприниматели, политики, спортсмены, артисты...

Люди пожившие видят, что масштабы дарования, сумма талантов, наконец, мера патриотизма у этих героев явно никак не больше, чем у их предшественников советского периода. Единственное, в чем достижения «сегодняшних героев» гораздо более впечатляющие и несоизмеримые по сравнению с тем временем, — это методы и масштабы обогащения при унижительном моральном и материальном положении множества других наших соотечественников, в том числе элиты недавнего прошлого: ученых, инженеров, рабочих, крестьян...

Ветеранам и людям старшего поколения советское время запомнилось многими истинными героями, тяжелой победой в Великой Отечественной войне, достижениями в области образования, здравоохранения, науки и производства, мировыми достижениями в авиации, космонавтике, ядерной энергетике... Говорят, политика — дело грязное. В советское время наряду с грандиозными успехами к обычному обману «простого люда», славословию, обилию «потемкинских деревень» прибавлялась откровенная, устрашающая жестокость репрессий, коснувшаяся и необразованной, дешевой рабочей силы, и интеллектуальной элиты страны. Спрашивается, кто и как мог в таких условиях («всенародного» подъема и «выборочного» страха) не только выжить, не только подняться из народных глубин, но стать подлинными героями, кумирами молодежи? Это летчики, воины, ученые, конструкторы... Ясно, что стать такими, поистине легендарными героями было бы невозможно без соответствующего природного таланта, сильного, смелого характера. Это было бы невозможно без твердой веры в идеалы, с одной стороны, и житейской хитрости — с другой.

Когда задумываешься над тем, почему до сих пор нет достойного литературного памятника столь яркой и сложной советской эпохе, первое, что приходит на ум: нет Льва Толстого! Но вот что писал Лев Николаевич в романе «Война и мир»: «Предмет истории есть жизнь народов и человечества.

Непосредственно уловить и обнять словом — описать жизнь не только человечества, но одного народа, представляется невозможным». Более того, невозможно, думается, описать и жизнь одного человека, подлинного героя своего времени, даже если это жизнь, придуманная гением художника. Между тем известны реальные жизни реальных героев советского прошлого, с которыми не сравнится ни одна жизнь, являющаяся плодом фантазии художника.

Одним из таких людей, несомненно, был Георгий Филиппович Байдуков. Знаменитый летчик, участник легендарных героических дальних перелетов 1930-х годов, он гораздо менее известен в нашей стране по другим страницам своей биографии: опытный летчик-испытатель НИИ ВВС и завода № 22 в Москве; известный военачальник, командовавший в войну штурмовым авиационным корпусом; в послевоенное время руководитель «Аэрофлота» и, главное, один из создателей выдающихся, известных всему миру систем противовоздушного и противоракетного вооружения. Между тем его заслуги и в этих малоизвестных областях были настолько значительны, что мы можем с полным основанием и искренностью сказать, что Георгий Филиппович Байдуков всей своей героической и творческой жизнью заслужил добрую память потомков. Но как сохранить эту память?

Говорят, книги читают все меньше и меньше. И тем не менее они остаются единственной возможностью восхититься всей полнотой этой жизни, жизни во многом вопреки, а не благодаря, в которой было столько борьбы, столько выдающихся событий, столько впечатляющих встреч, такое яркое взаимодействие со многими выдающимися личностями своего времени! Книга сохраняет единственную возможность достаточно полного и объективного, как сейчас говорят, системного описания этого уникального, волнующего и поучительного жизненного опыта.

Георгий Филиппович Байдуков, сам известный писатель, является автором многих книг — главным образом о знаменитых на весь мир перелетах в составе экипажа В. П. Чкалова. В них широко представлена «авиационная» сторона жизни как В. П. Чкалова, так и самого Г. Ф. Байдукова. Между тем исключительно значимы результаты деятельности Георгия Филипповича также и в других областях.

Это — первая большая книга о нем самом, выдающемся и тем не менее незаслуженно малоизвестном широкой публике человеке. И главное, это правдивый, без прикрас, истинно системный рассказ не только об одной жизни летчика Байдукова, но, по сути, о четырех жизнях этой многогранной личности, это рассказ не только о нем, но о великой эпохе, в которую он жил, воевал, трудился, о выдающихся его современниках, последователях и сподвижниках.

В мае 2018 года в городе Жуковском состоялась встреча ветеранов 4-го Главного управления Министерства обороны СССР (4 ГУ МО) — генерального заказчика вооружения для Войск противовоздушной обороны страны. Собравшиеся были объединены стремлением создать достойную книгу об их легендарном командире и начальнике Георгии Филипповиче Байдукове,

возглавлявшем с 1957 по 1972 год 4 ГУ МО, ставшее в этот самый сложный период строительства Вооруженных сил СССР истинным проводником научно-технической революции в Войсках ПВО страны.

Среди ветеранов присутствовал генерал армии Алексей Михайлович Московский, доктор технических наук, член-корреспондент Российской академии ракетных и артиллерийских наук, лауреат Государственных премий Российской Федерации и премий Правительства Российской Федерации в области науки и техники. Выходец из 4 ГУ МО, он прошел все должности в этом замечательном главке, возглавлял его в 1992—1994 годах и в последующем достиг наибольших высот среди сослуживцев. В 2001 году Алексей Михайлович был назначен на пост заместителя министра обороны Российской Федерации — начальника вооружения Вооруженных сил России. Оставшийся верным старой дружбе и добрым традициям, он активно поддерживал создание такой книги, основанной на документах, беседах с Г. Ф. Байдуковым, его родными, коллегами, и открывает ее своим предисловием. В нем в сжатом виде представлены выдающиеся достижения нашей страны в области создания когда-то сверхзакрытых, а сегодня знаменитых на весь мир высокоэффективных систем обороны, а также в области организации соответствующих работ, беспрецедентных по многообразию, сложности и качеству научных, инженерных, производственных, организационных проблем, решенных при прямом, а иногда определяющем участии Георгия Филипповича Байдукова.

Кроме того, перу А. М. Московского, а также другого ветерана 4 ГУ МО — генерал-лейтенанта Сергея Михайловича Алфимова принадлежит приведенная в заключительной части книги замечательная обобщающая статья о впечатляющем жизненном пути Георгия Филипповича Байдукова, опубликованная в сборнике «60 лет ВПК», посвященном самым значительным деятелям отечественного оборонно-промышленного комплекса.

Наряду с А. М. Московским и С. М. Алфимовым активное творческое участие в общей работе над содержанием нашей книги о Г. Ф. Байдукове приняли также преданные памяти о нем его благодарные сподвижники: И. С. Кошевой, И. П. Агеев, И. В. Джола, В. И. Фадеев и многие другие неравнодушные люди.

Приносим глубокую благодарность организациям и людям, без чьей добровольной материальной помощи издание этой книги об одном из наших национальных героев было бы невозможно. Это научно-производственные объединения «Алмаз-Антей», «Факел», «Вымпел», а также С. М. Алфимов, С. Ф. Боев, А. М. Московский, И. А. Олейникова, В. М. Терешко...

*Главный научный сотрудник
Центрального аэрогидродинамического института
имени профессора Н. Е. Жуковского,
доктор технических наук
Геннадий Ашотович Амирьянц*

1. Четыре жизни Г. Ф. Байдукова — краткая хронология

Большая советская энциклопедия

Байдуков Георгий Филиппович [р. 13 (26) мая 1907, разъезд Тарышта Омской ж. д.], генерал-полковник авиации (1961), Герой Советского Союза (24 июля 1936). Член КПСС с 1936. Родился в семье железнодорожного рабочего. Начал трудовую деятельность рабочим, в марте 1926 добровольно вступил в Советскую армию. Окончил военную школу летчиков (1928), был летчиком-испытателем. В 1936 вместе с В. П. Чкаловым и А. В. Беляковым совершил беспосадочный перелет из Москвы на остров Удд, а в 1937 через Северный полюс в США. Участвовал в Советско-финляндской войне 1939–1940. Во время Великой Отечественной войны с ноября 1941 заместитель командира и командир 31-й, а затем 211-й смешанной авиадивизии, командующий ВВС 4-й ударной армии, командир 212-й (позже 4-й гвардейской) штурмовой авиадивизии, с декабря 1943 командир 4-го штурмового авиакорпуса. После войны на командных должностях. В 1947–1949 начальник Главного управления ГВФ. Окончил Военную академию Генштаба (1951). С 1952 на ответственной работе в Министерстве обороны СССР.

Награжден 2 орденами Ленина, 4 орденами Красного Знамени, 2 орденами Суворова 2-й степени, орденом Кутузова 1-й и 2-й степеней, Отечественной войны 2-й степени, 4 орденами Красной Звезды, 1 польским орденом и медалями. Автор книг «Наш полет в Америку» (1937), «Записки пилота» (1938), «О Чкалове» (1939).

Мне, автору-составителю настоящей книги, довелось узнать Георгия Филипповича Байдукова в конце его уникальной жизни. Как я теперь понимаю, и это будет ясно из дальнейшего жизнеописания выдающегося человека, именно на его примере становятся более понятными странные на первый взгляд слова знаменитого современного американского изобретателя Стива Джобса. Они широко известны в поверхностном, неточном переводе: «Не тратьте свою жизнь на жизнь чужих людей...» Знаменитый на весь мир летчик Г. Ф. Байдуков, особенно ценивший в себе также и писателя, по сути, потратил себя в этом качестве на описание жизни В. П. Чкалова, а также Я. И. Алксниса. Но в более точном переводе слова Стива Джобса звучат несколько иначе: «Не тратьте свою жизнь на то, чтобы прожить чьей-то чужой жизнью!» Вот тут-то становится очевидным, что Георгий Филиппович Байдуков был совершенно

неповторим. Я это понял, когда уже после смерти выдающегося авиатора узнал о том, какую огромную, никак не афишируемую им роль он сыграл в конце своей жизни в формировании основ, фундамента воздушно-космической обороны страны.

В течение 15 лет Байдуков возглавлял знаменитое среди профессионалов 4-е Главное управление Министерства обороны. Формально это генеральный заказчик средств противовоздушной, противоракетной, противокосмической обороны страны. Фактически же — подлинный штаб организации всей деятельности важнейшей оборонной структуры страны, с первой линии на чертежах конструкторов, с первых идей ученых до повседневного дежурства реальных боевых комплексов. Ближайшие коллеги и сподвижники Байдукова, отдавая должное той роли, которую он сыграл в борьбе за создание и налаживание эффективной работы новой оборонной структуры, не устают повторять, что ее, эту роль, трудно переоценить. Именно при Байдукове в теснейшей связи с выдающимися учеными, конструкторами, НИИ, ОКБ, заводами, полигонами, боевыми соединениями были созданы многие новые зенитные ракетные системы. При нем были заложены основы системы ракетно-космической обороны. Трудно сопоставить научно-технологическую, да и организационную сложность решения этой многоплановой, системной задачи с какой-то еще, решавшейся в нашей стране. Потребовалось обеспечить мощный рывок в развитии множества направлений научных технологий: в радиоэлектронике, ракетостроении, математическом программном обеспечении мирового уровня. Более того, во многом благодаря этому сохраняется глобальный мир на Земле после Второй мировой войны. Как бы громко это ни звучало, велика в этом истинная роль и Г. Ф. Байдукова.

Коллеги полагают, что его роль в этом отношении (как, кстати, и его заслуги в боевой службе в войну) не оценена по достоинству звездами на погонах и другими наградами. Но, может быть, гораздо важнее иное — слова восхищения умом, талантом, волевыми качествами выдающегося генерала его коллег, с которыми он жил, трудился, воевал, искал и находил решения в высоких кабинетах и в пыльной степи полигонов. Эти слова восхищения об учителе и наставнике его последователей, не уронивших высоко поднятую им жизненную и профессиональную планку, особенно искренни, потому что всем понятно, насколько впечатляющими были совершенно иные, казалось, обособленные жизни Георгия Филипповича: летчика-испытателя и участника выдающихся перелетов; боевого летчика и военачальника в Советско-финляндскую и Великую Отечественную войны; реформатора и выдающегося руководителя «Аэрофлота»; талантливого руководителя



*Герой Советского Союза
Георгий Филиппович
Байдуков*

4 ГУ МО; наконец, писателя, автора многих книг и публикаций. Во всех этих жизнях Байдуков встречался с людьми выдающимися и, наверное, знал себе цену. Может быть, потому больно жалили мелкие притеснения, которых тоже хватало — как в войну, так и после нее.

Поводом для самого первого нашего разговора, состоявшегося году в 1992-м, послужил американский перевод его известной книги «Чкалов» в серии «Жизнь замечательных людей». Этот перевод был издан в США Смитсоновским институтом под странным названием «Russian Lindbergh» — «Русский Линдберг». И это название, и предисловие к книге редактора перевода, как выяснилось, вызвали немалое удивление не только у меня, но и у Георгия Филипповича. В это время в США же готовился к изданию перевод моей книги «Летчики-испытатели», еще не опубликованной в Москве, и Георгию Филипповичу было интересно, как все это обставлено юридически у меня, поскольку практически сам он оказался обманутым американскими партнерами, не заплатившими ему ни цента как автору и не внесшими в текст уточнений, о которых было условлено в предварительном обсуждении. Байдуков не считал возможным «поднимать шум», чтобы его не сочли «мелочным», как он выразился. Но зная, что у нас в ЦАГИ нередко бывают американские делегации (в частности, мы говорили с ним о посещениях посла США и военного атташе посольства), Георгий Филиппович попросил деликатно поднять этот вопрос. Его интересовало, конечно, и содержание моей книги, но не меньше, пожалуй, его волновало то, как при нашем безденежье ее удастся напечатать у нас.

Повторяюсь, мне посчастливилось знать лично Георгия Филипповича лишь в последние годы его жизни. Наши многочасовые телефонные беседы с ним, записанные на магнитную ленту, сохранили теплоту и строгость его голоса, прекрасную память и абсолютную ясность мысли этого почти 90-летнего человека. Нашей условленной уже личной встрече помешала моя дальняя командировка, по возвращении из которой я узнал о его неожиданной кончине 28 декабря 1994 года. Неожиданной, потому что он никогда не жаловался, по крайней мере в беседах со мной, на свое здоровье: ежедневно в течение полутора часов он охотно занимался физкультурой, и его гораздо больше волновало нездоровье жены, Евгении Сергеевны, с которой они прожили душа в душу 60 лет...

Ниже приведен краткий хронологический очерк жизни Г. Ф. Байдукова. Более подробное описание его впечатляющих «четырех жизней» на фоне ярких исторических событий возрождавшейся и технологически поднимающейся с колен страны, на фоне подвигов других героев, летчиков, инженеров, ученых дано в следующих главах нашей книги. По существу, она, эта книга-сборник, построена на воспоминаниях Г. Ф. Байдукова, которыми он поделился со мной, на документах, дневниках, воспоминаниях его коллег, на ряде журнальных и книжных публикаций о нашем герое и его сподвижниках, об их времени.

Происхождение у Георгия Филипповича было самое что ни на есть простое, пролетарское, и он, по-моему, никогда, даже став генерал-полковником и автором многих книг, не стремился выглядеть «белой костью», особым интеллектуалом. Наоборот, он и не скрывал свою приземленность, народную, природную простоту... Коренной сибиряк, он родился в семье железнодорожного рабочего в глубинке — на разъезде Тарышта Омской железной дороги. С детства (со времени учебы, живя отдельно от родителей, в начальной железнодорожной школе на станции Барабинск) он был приучен к самостоятельности. Работать начал, как сам писал, уже с 11 лет подручным кровельщика, а затем чернорабочим и рабочим самых разных специальностей: костыльщиком, плотником, кровельщиком в службе пути на различных станциях Томской, Омской и Забайкальской железных дорог.



Георгий Байдуков

Его отец Филипп Капитонович до революции был ремонтным рабочим службы пути Томской железной дороги, а после 1917 года служил артельным старостой и дорожным мастером. После 1936 года, будучи уже пенсионером, он работал садоводом в подсобном хозяйстве завода боеприпасов на станции Кривошеино вблизи Новосибирска. На том же заводе в качестве сварщика работал второй его сын и единственный брат Георгия, моложе его на два года, Василий. Их мать Ирина Осиповна была домохозяйкой.

«В 1920 году, — писал о себе Георгий Филиппович в своем дневнике, — был командирован в железнодорожную профшколу, затем преобразованную в железнодорожный техникум, где и проучился до совершеннолетия (до 1925 г.) на ст. Омск».

Перепробовав все рабочие железнодорожные специальности, став техником путей сообщения, но будучи увлеченным всеобщей тягой к авиации, активный осоавиахимовец Байдуков в 1925 году ушел добровольцем в Красную армию.

Вот как он сам писал об этом в своей автобиографии: *«Я с 8 до 11 лет учился в начальной жел. дор. школе ст. Барабинск и ст. Чаны. В 11 лет начал работать подручным кровельщика в 11 и 12 участке Службы пути Омской жел. дороги. Затем, в зимние месяцы, учился, будучи командированным, в Омской железнодорожной профшколе, пройдя общеобразовательный курс средней школы и по специальностям: 1 год токарное и столярное дело, 1 год токарное по металлу и слесарное дело. В летние месяцы с 1920 по 1925 год работал с мая по октябрь каждого года на железной дороге в качестве рабочего-костыльщика, кровельщика, плотника и старшего рабочего на станциях Тюмень, Мангут, Омск, Озеро Караги, ст. Иркутск, Хабаровский жел. дор. мост и других пунктах Омской,*



Петр Ионович Баранов (в центре)

Томской и Забайкальской железных дорог... Я совершенно случайно решил уйти в армию — в то время производился первый набор добровольцев в военные школы летчиков из числа Осоавиахимовцев, где я активно вел работу».

Так Байдуков оказался в знаменитой впоследствии «Тёрке» — Ленинградской военно-теоретической школе ВВС. Освоив теоретические основы физики, механики и математики, основы теории авиации, курс

летной подготовки, Георгий Байдуков стал красным командиром и прошел год спустя обучение в 1-й военной школе летчиков имени А. Ф. Мясникова. Вначале это была Севастопольская офицерская школа авиации, которая располагалась за долиной реки Качи. Не менее знаменитое впоследствии Качинское летное училище воспитало многочисленных, хорошо подготовленных боевых летчиков Красной армии, а также большую группу выдающихся летчиков-испытателей.

Летом 1926 года военлет Байдуков начал военную службу в Москве — в 20-м отдельном авиаотряде в качестве младшего летчика. Вскоре он — старший летчик 10-й авиационной бригады. Уже в 1930 году его, командира звена этой бригады, владевшего отличной техникой пилотирования, отобрали в числе лучших в стране для работы в Научно-испытательном институте ВВС, базировавшемся в то время на Ходынке в Москве.

В назначении Г. Ф. Байдукова в НИИ ВВС решающую роль сыграл командир бригады НИИ А. А. Туржанский. НИИ ВВС нуждался в пополнении авиационной бригады хорошими летчиками, и Туржанский обратился с соответствующей просьбой к начальнику ВВС РККА П. И. Баранову и его заместителю Я. И. Алкснису. Яков Иванович Алкснис предложил комбригу проехать по частям ВВС с инспекцией. Побывав в частях, А. А. Туржанский присмотрел подходящих летчиков и представил их список начальнику ВВС РККА. Среди отобранных летчиков оказались Валерий Павлович Чкалов, а также Георгий Филиппович Байдуков. Их определили в звено известного летчика-испытателя А. Ф. Анисимова.

В 1930 году Георгий Филиппович женился на дочери жителей Тулы Сергея Михайловича и Ольги Ивановны Строгановых — Евгении Сергеевне. Ее брат Виктор Сергеевич Строганов также жил в Туле и работал техником на местном оружейном заводе. В 1933 году у Байдуковых родилась их единственная дочь — Эмма.

В первый же летный день в НИИ ВВС командир звена поручил Валерию Павловичу Чкалову проверить технику пилотирования новичка. В обязанности В. П. Чкалова входило инструктирование вновь поступавших молодых летчиков.

Георгий Филиппович годы спустя вспоминал: «Узнав имя и фамилию молодого пилота, Валерий Павлович пробасил: «Значит, Егором будешь? Вон стоит Р-1, садись в переднюю кабину и выруливай. Я сяду в заднюю, буду проверять!» После этого полета Чкалов сказал новичку: «И откуда ты, Байдук, взялся? Сколько лет ты летаешь? Ну и летай теперь, как хочешь! Мне нечего тебе показывать. Сам умеешь!» С первого же знакомства Чкалов стал называть Байдукова ласково Егорушка или Байдук.

В личном деле Георгия Филипповича имеется запись: «Приказом РВС СССР № 0635 от 21.06.1933 года старший инструктор-летчик авиабригады Научно-испытательного института ВВС РККА Байдуков Георгий Филиппович освобожден от занимаемой должности и назначен командиром корабля 1-й эскадрильи авиабригады того же института».

В написанной мною книге о Михаиле Нюхтикове рассказывается о малоизвестных эпизодах работы Г. Ф. Байдукова в НИИ ВВС. Про хорошего летчика Герой Советского Союза летчик-испытатель Нюхтиков говорил обычно: «Сильный летчик». О Георгии Филипповиче Байдукове он как-то сказал: «Очень сильный был летчик».

Впервые в деле они познакомились в 1933 году. Тогда в течение 12 часов они летели вместе в Баку и обратно на самолете ТБ-3. Байдуков был командиром, а Нюхтиков сидел на правом кресле второго пилота. Погода была хорошая, и Байдуков поразил второго пилота тем, что почти сразу после взлета надел на летные очки какие-то «забрала», сквозь небольшую квадратную прорезь которых он мог видеть только приборную доску. Это было изобретением Байдукова и обычной для него тренировкой слепого полета, или полета по приборам. И это стало наглядным примером для Нюхтикова.

Байдуков, подобно всем летчикам-испытателям НИИ ВВС, стал универсалом и проводил государственные испытания не только истребителей (в частности, И-3, И-4, И-5, И-7, ПУИ, в том числе их испытания на плоский штопор), но также и тяжелых машин (в частности, СБ, ТБ-3, АНТ-25, ДБ-2, ДБ-3, ДБ-А, Пе-2, Пе-8).

Летчик-инструктор испытательного отдела боевого применения в авиабригаде НИИ ВВС Георгий Байдуков стал затем командиром отряда и исполнял должность командира эскадрильи. Захватившими его летными испытаниями в НИИ ВВС он занимался до 1934 года.

Байдуков был одним из первых педагогов среди летчиков-испытателей. Его уважали и любили за простоту и открытость. В НИИ ВВС в ходу было шутливо-доброе: «Байдучок — хороший мужичок!» В 1935 году была образована лётно-испытательная станция во главе с инженером



Валерий Чкалов



Я. И. Алкснис



А. И. Залевский



А. И. Тодорский

и летчиком-испытателем И. Ф. Петровым, впоследствии выдающимся организатором, начальником ЦАГИ, НИИ ВВС, ЛИИ, ГосНИИ ГА, ректором МФТИ... Ядро испытателей составили семь лучших летчиков, в их числе В. А. Степанченко, А. Б. Юмашев, П. М. Стефановский, Г. Ф. Байдуков, М. А. Нюхтиков, А. К. Долгов. Так вот, первую инструкцию для летчиков-испытателей по технике выполнения разного рода заданий (по измерениям скороподъемности, расхода топлива и т. д.) написал именно Байдуков. Об этом мне рассказывал Михаил Александрович Нюхтиков. А вот Георгий Филиппович, когда я его расспрашивал об этом, вспомнил: «Да, кажется, было такое». Он отличался не только большим опытом, знаниями и мастерством, но также скромной простотой и естественностью. Вместе с тем он знал себе цену.

Во всех устных рассказах Георгия Филипповича, которые мне довелось слышать от него не раз, во всех его книгах обязательно возникала тема учебы в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. Он стремился обязательно получить инженерное образование, чтобы, будучи летчиком-испытателем, на одном языке разговаривать с инженерами-испытателями. Среди летчиков НИИ ВВС инженеров тогда было немного, одним из них (и ярким примером) был Иван Федорович Петров. Помогали Байдукову с Академией, но и «отодвигали» ее на какое-то время (в связи с подготовкой к знаменитым перелетам) люди выдающиеся: комбриг Адам Иосифович Залевский, комкор Александр Иванович Тодорский, командарм Яков Иванович Алкснис... Но Военно-воздушная инженерная академия имени Н. Е. Жуковского так и осталась неосуществленной мечтой — «журавлем в небе». Большой опыт Байдукова в слепых полетах, полетах в условиях плохой видимости стал востребован в 1934 году во время полетов группы тяжелых самолетов АНТ-6 по Западной Европе: в Вену, Париж, Лион, Страсбург, Прагу. Но Байдукова особенно отвлекла от учебы в Академии

подготовка к ставшим особо значимыми и знаменитыми перелетам на самолете АНТ-25. Во многих очерках о жизни Байдукова ошибочно говорится, что он закончил Академию имени Н. Е. Жуковского, однако в действительности он вынужден был окончить лишь первый курс ее инженерного факультета, о чем постоянно сожалел.

Еще одна нередкая ошибка биографов состоит в том, что Байдуков якобы с детства был сиротой, что он, рано потеряв мать, даже бродяжничал. В действительности же мама Георгия Филипповича на несколько лет пережила своего мужа, отца Георгия Филипповича, и умерла в 1966 году. Родителям, жившим в Новосибирске и регулярно наезжавшим к сыну, Георгий Филиппович помогал всю жизнь. Он писал в своей автобиографии: «С восьмилетнего возраста я постепенно стал жить отдельно от родителей (во время учения в начальной школе, а затем на производстве) и с пятнадцати лет живу самостоятельно, хотя и не теряю связи с родителями в течение всей жизни».

«Работая в НИИ ВВС, в 1934 году был назначен командиром флагмана в составе военной эскадрильи для полета в Европу», — писал в своей автобиографии Георгий Филиппович.

Полет группы самолетов АНТ-6 в июле — августе 1934 года в Европу был ответным визитом на посещение СССР в 1933 году руководства департамента польской военной и гражданской авиации. После посещения Москвы представителями французской авиации 5 августа советская эскадра стартовала в Вену, затем в Париж, Лион, Страсбург и Прагу. Командиром группы тяжелых самолетов АНТ-6, которые совершали эти полеты по Западной Европе, был А. И. Залевский, командиром первого самолета группы — Г. Ф. Байдуков, штурманом группы — А. В. Беляков.

В своей книге «В воздухе испытатели» летчик-испытатель НИИ ВВС Н. А. Бондаренко как раз весьма подробно написал, в частности, и о перелетах переоборудованных самолетов ТБ-3 (АНТ-6) в Европу. На одном из них должны были лететь командир авиабригады Адам Иосифович Залевский, а также летчик-инструктор, он же командир корабля Георгий Филиппович Байдуков и штурман Петр Иванович Перевалов.

Признанный специалист слепых полетов, Г. Ф. Байдуков стал тренировать в этом редком в то время искусстве своего командира авиабригады. «Залевского, — писал Н. А. Бондаренко, — снова закрыли колпаком. Терпеливо выполняя команды Байдукова и Перевалова, он с каждой четвертью часа пилотировал по приборам все лучше и лучше...

Для полета за границу было оборудовано шесть самолетов АНТ-6. Это были, по существу, те же ТБ-3, но в пассажирско-транспортном варианте, без

Георгий Филиппович
Байдуков



Валентина Степановна
Гризодубова

раз и даже его упрекнул в опасности ослушания. Плешаков написал такую безликую совершенно реляцию, нейтральную абсолютно, в которой ничего особенного не говорилось о каких-то достоинствах, об особых подвигах, чтобы можно было рассчитывать на такую награду. Тем не менее реляцию эту отредактировали, и этого оказалось достаточно, чтобы действительно к 75-летию Гризодубова получила звание Героя Социалистического Труда.

Георгий Филиппович создавал прецедент, потому что подкатывалось его 80-летие. И он работал именно в этом направлении. Если Гризодубовой к 75-летию дали Героя Социалистического Труда, то ему к 80-летию — вынь да положь, как говорят. Но когда подошло его 80-летие, все получилось иначе. Я, кстати, совершенно по другому поводу, как это бывало иногда, оказался в ЦК партии в отделе административных

органов и как раз у заместителя заведующего административных органов ЦК Сошникова. И услышал, как Сошников, рассматривая очередное представление, говорил: «А что Байдуков?! Корпус у него был неважный и командир он был так себе во время войны. Ну а за все остальное он получал уже награды...»

Он посмотрел, что там у него есть, а был у него уже орден «За службу Родине в Вооруженных Силах СССР III степени». «Так дадим ему — второй степени!» Это самый маленький орден. Он, по сути дела, являлся орденом чисто таким военным, им распоряжался Гречко больше, чем Верховный Совет. Так, точно ко дню рождения Георгий Филиппович получил этот самый незначительный орден, который носится самым последним в перечне колодок. В тот же день Д. Ф. Устинов собирал коллегию Министерства обороны и пригласил на нее Байдукова. Байдукову вручили орден, после чего он подошел к трибуне и сказал короткую фразу, примерно так: «Я желаю вам достичь в деле служения Родине более высоких успехов, чем это удалось мне!» И сошел с трибуны...

Даже если боевые характеристики того же К. А. Вершинина в отношении Г. Ф. Байдукова были справедливы в чем-то, но как не вспомнить другие, гораздо более добрые характеристики Г. Ф. Байдукова военного времени? А главное, как, подводя жизненный итог человека к его 80-летию, не вспомнить его заслуги в послевоенной жизни.

Как уже говорилось, после войны Георгий Филиппович, которого намеревались назначить командующим 13-й воздушной армией, сделал все, зависевшее от него, чтобы избежать этого. Стремясь не к командной работе, а к летной, испытательной, он возглавил в 1946 году летные испытания новейших самолетов надвигавшейся реактивной эры в НИИ ВВС.

После этого совершенно неожиданно для себя гвардии генерал-лейтенант авиации Георгий Филиппович Байдуков по приказу министра Вооруженных сил СССР прервал испытания на полигоне, срочно вернулся

в Москву и получил новое, поистине боевое назначение: с декабря 1947-го по сентябрь 1949 года он возглавил Главное управление Гражданского воздушного флота — ГВФ.

Во главе Гражданского воздушного флота

Я спрашивал:

— Георгий Филиппович, а Гражданский воздушный флот, который на вас свалился столь неожиданно, не был для вас очень тяжелой ношей? Ведь это, очевидно, очень специфичная, ответственная и в условиях послевоенной разрухи особенно сложная и востребованная организация? По-видимому, не случайно руководство страны решило, что возглавить ее должен военный человек, для которого война, таким образом, продолжилась?

— Я совершенно не знал этого дела, — отозвался Байдуков. — Я понимал, что высшему руководству очень трудно было определиться. Летящих больших командиров у нас... мало было! Это ж ведь не американский подход. У них закон: если ты большой командир, скажем, начальник ВВС или командующий какого-то крупного воздушного подразделения, типа воздушной армии, — все одинаково должны летать! Летать как обычные строевые летчики. Не менее 100–120 часов, и получать за это какие-то дополнительные, продовольственные и иные льготы. Но обязательно должны летать! Нелетающих командиров у американцев нет! В романе «Командарм крылатых» я там написал об этом. У американцев есть такая длительная, многолетняя традиция. Там все командные посты главные занимают летчики. Но при том условии, что они наряду с тем, что повышают свою оперативную подготовку, они летают как летчики. Чтобы понимать авиацию...

— Изнутри?

— Именно изнутри. От летчика очень многое зависит. Качество машины от него зависит, а качество машины очень важно.

Как уже говорилось, работая в НИИ ВВС и находясь на полигоне южнее Волгограда на совместных испытаниях крылатой ракеты «воздух — земля», Байдуков получил телеграмму министра обороны Н. А. Булганина: «Немедленно выезжайте в Москву». Но испытания шли полным ходом, и Байдуков не спешил возвращаться в Москву. Он вспоминал: «Я на эту телеграмму среагировал плохо, узнав о цели вызова. Нарвался на неприятный разговор с Булганиным по телефону — потому что я никак не ответил на его телеграмму. Я тогда удивился: какая-то ерунда! Военному человеку предлагается возглавить какой-то Гражданский воздушный флот — ГВФ! На кой черт он мне сдался?.. К этому времени Туполев готовился выпускать свою первую реактивную пассажирскую машину. Очевидно, ГВФ переходит на реактивную авиацию. Поэтому меня как большого начальника авиационного, специалиста, близкого все время к технике, знающего конструкторов и состояние дел на заводах, решили привлечь, чтобы в ГВФ освоили реактивную технику». (Необходимо уточнить, постановление о проектировании самолета Ту-104 было принято в 1954 году, а первый полет



Пассажирский
самолет Ту-70

самолета состоялся 17 июня 1955 года. Осенью 1947 года Байдуков участвовал в летных испытаниях пассажирского самолета Ту-70, возможно, он имел в виду именно этот, а не более поздний самолет Ту-104.)

— А какие шишки вы в ГВФ набили? И как долго там работали?

— *Шишки набил те еще! Дела-то в ГВФ были неважные тогда. Обстановка в ГВФ была не очень... Страшное пьянство было распространено.*

— После войны...

— *И после войны, как, думаю, и во время войны в ГВФ пьянки было много! Я начал бороться с пьянством, наводить общий порядок. 4 тысячи самолетов — только По-2! Представляете, какое тряпье! Там вместо помощи: уложить кирпичи, площадку сделать... — колхозники начинают поить летчика. Причем его, как и шофера, надо поить побольше.*

— Плюс еще свой спирт.

— *Ну да, это — само собой. Спирт полагался. Якобы для антиобледенителя, например. Пойди докажи, что не было этого — обледенения!*

— То есть забот много было?

— Много-много.

До Байдукова Гражданским воздушным флотом командовал маршал авиации Федор Алексеевич Астахов. Он был заместителем командующего ВВС с 1942 года, а затем командующим Дальней авиацией. Начальником «Аэрофлота» он стал после войны. Байдуков вспоминал его тепло: «Это был очень строгий человек. Сам он не летал уже. Пожилой уже был человек. (Родился Ф. А. Астахов в 1892 году, а умер в 1966-м. — Г. А.). Но очень строгий!»

Когда Байдуков сменял Астахова, Федор Алексеевич сказал ему с болью: «Ну, слушай, Ягор! Ты можешь убить в год 180 человек. А вот убьешь 181-го, тебя снимут так же, как и меня».

«А погорел я так, — рассказывал мне Георгий Филиппович. — Случилась неприятность с китайцами. Из Синцзяна, из юго-западной части Китая местные делегаты какого-то важного форума должны были лететь в Пекин. Но у них трасса по своей территории была необорудованной. И поступило указание нашего руководства: доставить китайскую делегацию в Пекин — по нашей трассе, на нашем самолете. У нас с Синцзяном была связь через Алма-Ату. Подобных заданий

«Аэрофлот» выполнял много. Ну, и здесь я сделал все, что от меня требовалось как от начальника. Но произошла катастрофа, и перелететь-то им не удалось. Мы взяли китайских товарищей на их территории, перевезли в Алма-Ату. Лететь надо было по трассе Москва — Владивосток, чтобы в Чите повернуть на юг и прибыть в Пекин. В районе Байкала что-то случилось с мотором на Ил-12. Надо сказать, много несчастий с авиацией гражданской случилось именно над Байкалом. Байкал всегда был загадочным местом. Это естественно, погода в этом районе своеобразная: то хорошая, то вдруг резко ухудшается. Байкал много неприятностей принес. В тот раз у нашего Ил-12 сдал мотор. Что случилось — неизвестно. А я так был уверен в успешности полета, что уехал на охоту. При этом передал дежурному в Генеральном штабе, что буду через час в охотничьем хозяйстве, и уехал.

Впереди самолета с китайцами шли в это время еще три самолета наших, на разных высотах — для того чтобы определить лучшую высоту для самолета с важными китайскими пассажирами. Все это было сделано. Однако мотор не подчиняется погоде. Мне сообщили о катастрофе. Я срочно вернулся. Первыми поступили сообщения начальника ВВС Забайкальского военного округа. Он прямо написал в своей телеграмме, что «Аэрофлот» не виноват ни в чем, что «Аэрофлот» не виноват в этой катастрофе. Погибли экипаж и пять человек из делегации. Шестой погибший пассажир — чекист. Имея такую телеграмму в руках, я считал, что «Аэрофлот» не пострадает. Но вскоре, через день тот же генерал-лейтенант (мы с ним когда-то учились в Академии Генерального штаба) написал обратное: виноват «Аэрофлот».

— А в чем?

— *Вот в этом-то и загадка была!.. Причем вскоре произошел такой случай. Ко мне в кабинет пришел незнакомый человек. У меня встреч много было, и вот — еще одна. Посетитель этот говорит мне: «Я пришел рассказать, что охотился в районе катастрофы. И знаю кое-что о ней. Есть ли у кого-то такие сведения, я сомневаюсь». Как оказалось, он пришел на место катастрофы случайно — охотился в этом районе. Все летевшие погибли. Но при этом обнаружилось, что в спину летчика кто-то стрелял. От этого, возможно, и скончался левый летчик, командир. Что случилось с правым, сказать было трудно. Но нашли много всякого спиртного и наркотиков. Сейчас они так распространены, а тогда еще не были популярны. Хотя действие их было известно давным-давно. В той катастрофе погиб полковник КГБ, который их сопровождал. Ясно, что на нем была особая ответственность.*

Ясно, что при таких обстоятельствах удержаться на должности руководителя «Аэрофлота» было невозможно. Но я был рад-радешенек. Странно для командира, который доволен, что его снимают... Ведь я несколько раз говорил на Политбюро: «Товарищи! Так же не делается! Это огромная народно-хозяйственная организация, которая «заменяет» нашу дорожно-путевую отсталость. Ведь без самолетов у нас — ни на Севере, ни на Юге — ничего ты не сделаешь. Только авиация может! А я говорю, что для этого нужна большая кропотливая работа среди пилотов, командиров экипажей, множества тружеников на аэродромах, в аэропортах».



А. Н. Туполев



С. В. Ильюшин

Большая загрузка организационно-хозяйственной деятельностью не помешала Байдукову, как уже говорилось, принять участие осенью 1947 года в летных испытаниях пассажирского самолета Ту-70.

В «Аэрофлоте» маршалу Астахову готовили замену еще до Байдукова. Готовили, как узнал Байдуков, — другого маршала авиации. Во время войны он воевал в морской авиации. Этому маршалу в ЦК так и сказали, что направляют его в «Аэрофлот» заместителем Астахова с тем, чтобы сменить затем его на посту начальника ГВФ.

«Тот пришел, — вспоминал Георгий Филиппович, — но руководителем «Аэрофлота» назначили Байдукова какого-то. Ну и, естественно, обиженный всегда пыжился. Министр обороны Н. А. Булганин говорил мне как-то: «Я слышал, мне доносят о твоей ситуации... Ты гони к чертовой матери этого маршала!» Булганин был в то время также и первым заместителем Председателя Совмина И. В. Сталина. Ну, я ему и говорю в ответ: «Я — человек довольно терпеливый. Я — командир старый, знаю, есть какие-то недостатки у всякого. Есть пессимисты. Но я знаю, что это — человек полетавший, знающий авиацию. Мало ли что там наговорят!»

Без начальника «Аэрофлота» деловые вопросы, касавшиеся транспортных проблем страны, никогда не решались. Очень часто Байдукову приходилось бывать на заседаниях ЦК, приглашали его также на заседания Политбюро, Совмина... Когда в очередной раз его срочно вызвали на заседание Политбюро, он отнесся к этому спокойно.

— Приехал, — вспоминал он, — вижу: Ильюшин, Туполев, с папками. Думаю, видимо, намечено обсуждение какого-то технического вопроса. Я еще позвонил своему главному инженеру, чтобы он был готов, если я дам сигнал, прибыть в Кремль для возможного решения вопросов, касавшихся нашей техники. Открывал заседание Л. П. Берия. Тогда И. В. Сталин часто болел и не посещал заседания. Заседания нередко проводили члены Политбюро — рассматривались самые различные текущие дела. То заседание Политбюро, которое поручили вести Берии, как оказалось, было посвящено разбору обстоятельств и положения дел в связи с катастрофой нашего самолета с китайской делегацией. Я не особенно возражал. Только сразу же высказал удивление таким генералам, на таких высоких должностях, как

начальник ВВС округа, которые своими телеграммами только дезориентируют: «Не было никаких местных комиссий, как он вдруг переменяет свое суждение о катастрофе. Меня это не беспокоит. Но беспокоит, что вы не понимаете! Никто из вас не понимает — что такое «Аэрофлот»!» Кто-то довольно грубо хотел меня оборвать, но я не обращал внимания и продолжал: «Многие из вас — просто люди малограмотные!»

— Даже так! — удивился я смелости Георгия Филипповича. А он продолжал:

— Да! Даже так! Я сказал членам Политбюро: «Я вашу позицию не понимаю. Я не лезу со своей защитой. Если требуется мое мнение, то я изложу его. Хоть и не навязываю его вам...»

И я рассказал им о своем первом полете по стране в качестве начальника «Аэрофлота». Тогда я решил пролететь от Москвы до Владивостока, посмотреть, а что это за штука — «Аэрофлот». Вот, предположим, Свердловск ночью. Какие-то люди бегут по крылу, и не знаешь, что это за люди: бензином ли, действительно, заправляют, а может, водички добавляют. Вот такой был тогда установлен порядок. И я решил его проверить фактически. Сделался командиром, и, оставаясь начальником «Аэрофлота», я выполнял и роль командира самолета, первого пилота. Вот я им и рассказал, что прилетаю в Свердловск, начало ночи, глубокая не наступила еще, но уже было около 11 часов. Мне сказали: «Товарищ начальник, а вы и не пытайтесь, пожалуйста, в город попасть. Вы не попадете в город. А никто же не убирает дороги...» Я говорю: «Как так не убирает? Город должен убирать дороги!» — «Нет, ничего подобного!» — «Как ничего подобного? Это ж какая-то нелепость?!» Тогда мне говорят: «Вот, Анастас Иванович Микоян сидит здесь, он даже в обком не может добраться». Я говорю: «Где он?» — «А он в казарме, где прапорщики обычно. Там выделили ему койку». Я говорю: «Не может быть. Пойдемте!» Приходим. Он такой хороший человек был, с ним можно было поговорить. Я говорю: «Ну что же это?! Вот я вам говорил, что я видел перед войной, когда пролетал все почти аэродромы крупные американские. Они, во-первых, совмещены, как правило, с гражданской авиацией. Они в этом отношении молодцы! У нас как-то делят часто, а там — ясно: если война, все становятся военными, под единое командование. И выполнять». Ну вот. Так я рассказывал на Политбюро, что представляет...

— А Микояна не было на Политбюро?

— Микояна не было.

— Он вам помог бы, наверное?

— Наверное. Но чем он мог помочь?

— Тем, что подтвердил правоту вашу.

— Там, самое главное, никакой гостиницы нет. Пункта приема, где... на кушетках переспать, нет вокзала. Имеется только диспетчерская вышка, и больше ничего нет. Механики как обустраивались тогда? Самолеты разные перевозили транспортом в таких домиках. Дома-то кругом приличного размера. Железнодорожные габариты... Вот они, когда получают самолеты новые, вытаскивают самолет, а из этого контейнера делают домик. Когда я разошелся, я уже не боялся никого.

Я уже знал все, что может быть с нами, и довольно резко вел разговор, подчеркивая не только их бестактность, но главным образом то, что они не пытаются познать истину и не знают, что такое «Аэрофлот» вообще, всю его многосложную организацию, которая обеспечивает и сельское хозяйство, и металлургию, и многое, многое. Очень сложная вещь сама по себе. На многих аэродромах нет взлетно-посадочных полос. А самолеты начинают уже поставлять — тяжелые. Надо городить тележки всякие, чтоб давление на грунт этих травянистых аэродромов снижать... Вот, скажем, прилетел пассажир, задержка по метеорологическим условиям, переносится рейс, скажем, на 10–12 часов, не менее. А размещать где пассажиров? Где? Что? Как? Летят люди с детишками. Не говоря уже о таких специальных трассах, как по Северу и т. д. Ну, в общем, я разошелся. Булганин говорит: «Ну ты и нахал! Ну, правильно говоришь, что мы мало что понимаем!» — «Я говорю то, что я видел. Вот возьмем Чикаго. Специально, как будто знал, что я буду начальником «Аэрофлота». Это идеал для меня оказался. Там 11 авиакомпаний. У них несколько полос для самолетов любой грузоподъемности. Аэродромы обеспечены очень хорошо различными приборами для улучшения посадки в условиях плохой погоды. У них великолепные, хорошие гостиницы, где можно жить. А кухня?! У нас же пожрать нечего. Я говорю: «Анастас Иванович и тот, бедняга, имел затруднения. Благо, что солдаты к нему хорошо относились, его пытались накормить в первую очередь». Ну я так откровенно высказал в резкой очень форме: «Вот ведет заседание Политбюро человек, который никакого отношения не имеет». Ну, в общем я выложил все! Я возмущился тем, сколь несправедливо рассматривает сложившуюся ситуацию в «Аэрофлоте» человек, который никакого отношения к нему не имеет.

— Это вы про Берия? Так и сказали?!

— *Так и сказал! Я говорил от души и не боялся сказать правду. Я говорил о своей правде. А Булганин говорит мне: «Ну ты и нахал!»*

Берия очки снял, протер пенсне свое и ничего не сказал. Я говорил от души и не боялся сказать правду. Свою правду — как я ее понимал.

— Это когда было?

— *Это было... 1949 год кончался. В 1951 году я уже был у министра обороны, и меня направили в Академию командную...*

— Генштаба?

— *Да, Генштаба. Я страшно не хотел.*

— Не хотел в Академию Генштаба?

— *Нет. Я считал продолжение командной карьеры бесполезным. Теории новой не было, никаких официальных взглядов на атомную войну не было, а все менялось, и много было пустословия. Командиров, которые побывали на войне, не спрашивают. Им дают такую нагрузку, что, мол, а вдруг война — чтоб он был в форме. Фактически это двойная нагрузка. Мне сказали, что теперь надо подытожить: что на войне было слабо у нас. Ну, я окончил Академию. И дальше жизнь пошла своим чередом.*

6. Третья жизнь Г. Ф. Байдукова — во главе 4 ГУ МО

Напомню, что в беседе со мной за несколько лет до своего ухода из жизни Георгий Филиппович скромно уклонился от ответа на мой «простой» вопрос: «Чем вы занимались после окончания Академии?» Он сказал коротко: «Затрудняюсь сформулировать».

Думаю, дело было не только в закрытости темы в ту пору. И не только в скромности Георгия Филипповича. Дело было, по-моему, в необъятности сделанного им и в конце его жизни, вполне соизмеримого и даже превосходящего по значимости свершенное им ранее — в качестве летчика-испытателя, боевого генерала — участника войн, руководителя «Аэрофлота», наконец, писателя.

Постановлением Совета министров СССР от 16 сентября 1949 года Байдуков был направлен в распоряжение главнокомандующего ВВС ВС СССР. После этого с декабря 1949-го по декабрь 1951 года он оказался на учебе — в Высшей военной академии имени К. Е. Ворошилова (Военной академии Генерального штаба Вооруженных сил). Об этом он говорил мне единственное: «Я туда страшно не хотел идти».

Но учился он в Академии, как всегда, хорошо. В выпускной аттестации, данной Г. Ф. Байдукову начальником авиационного факультета Академии генерал-полковником авиации А. В. Никитиным, говорилось, в частности: «В течение всего академического курса проявил себя как весьма способный слушатель, умеющий обстоятельно анализировать оперативную обстановку и делать соответствующие выводы... Генерал-лейтенант авиации Байдуков Г. Ф. по своей подготовке, политическим и деловым качествам может быть назначен на должность командующего воздушной армией».

4 ГУ МО — дела и люди

Фундаментальным трудом, на котором мы базируемся в описании наиболее значимой, поистине государственной деятельности Г. Ф. Байдукова в его третьей жизни, является книга «Четвертое Главное управление Министерства обороны СССР. Дела и люди». Ниже мы приводим отрывки

- Как мы спасали челюскинцев / Под ред. О. Ю. Шмидта, И. Л. Баевского, Л. З. Мехлиса. М.: Издание редакции «Правды», 1934.
- Кадрматов Р. Создателю небесного щита. Коллеги генерала Георгия Байдукова помнят его заслуги. М.: ВПК. № 18 (85). 2005.
- Кисунько Г. В. Секретная зона: исповедь генерального конструктора. М.: Современник, 1996.
- Командарм крылатых. Сборник воспоминаний, очерков и документов о жизни Я. Алксниса / Сост. К. К. Меднис и Г. А. Чечельницкий. Рига: Лиесма, 1973.
- Корпорация «Вымпел». Системы ракетно-космической обороны. М.: Издательский дом «Оружие и технологии», 2005.
- Кулаков А. Ф. Балхашский полигон. М.: ЗАО «Московские учебники — Си-Ди-Пресс», 2006.
- Меднис К. К. Яков Алкснис. Жизнь в авиации. — Рига: Латвийское государственное издательство, 1961.
- Московский А. М. Генеральный конструктор — явление особое // Национальная оборона. М., 2015. № 8 (113).
- Московский А. М. Сто лет на охране неба России. Становление и развитие Войск ПВО как образец совместной работы всех слоев общества. М.: Независимое военное обозрение, 2014, № 46/2014, http://nvo.ng.ru/armament/2014-12-05/1_100years.htm.
- Московский А. М., Алфимов С. М. Георгий Филиппович Байдуков. Сборник «60 лет ВПК». — М., 2018.
- Олейников А. М. Штрихи времени. М., 2017.
- Остапенко Ю. А. Три загадки Сигизмунда Леваневского. Якутск: Бичик, 2010.
- Раушенбах Б. В. Постскриптум. М.: Пашков дом, 1999.
- Решетников В. В. Избранники времени. М.: «Дельта НБ», 2006.
- Решетников В. В. Федор Решетников. Художник и полярник. — М., 2014.
- Сальников Ю. П. Жизнь, отданная Арктике. М.: Политиздат, 1984.
- Сальников Ю. П. В поисках «черного квадрата» // Вокруг света. № 12. 1991.
- Стефановский П. М. Триста неизвестных. М.: Воениздат, 1968.
- Федосов Е. А. Полвека в авиации. Записки академика. М.: Дрофа, 2004.
- Хрущев С. Н. Никита Хрущев. Пенсионер союзного значения. М.: Новості, 1991.
- Четвертое Главное управление Министерства обороны СССР. Дела и люди. — М., 2007.
- Яковлев А. С. Рассказы конструктора. М.: Воениздат, 1950.
- Яковлев А. С. Цель жизни. Записки авиаконструктора. М.: Политиздат, 1974.
- Яковлев Н. Д. Об артиллерии и немного о себе. М.: Высшая школа, 1984.
- Якубович Н. В. Чкалов. Взлет и падение великого пилота. М.: ЭКСМО, 2012.

Содержание

От автора-составителя	5
Вступление генерала армии А. М. Московского	8
1. Четыре жизни Г. Ф. Байдукова — краткая хронология	14
2. Первая годовщина	41
3. Одна жизнь — на двоих.	58
4. Жизнь первая — летчика Г. Ф. Байдукова со товарищи	70
Сигизмунд Александрович Леваневский	80
Михаил Михайлович Громов	112
Валерий Павлович Чкалов	134
Владимир Константинович Коккинаки	155
Выписки из газет июня 1937 года.	168
5. Вторая жизнь Г. Ф. Байдукова — военачальника	179
На фронтах Финской и Великой Отечественной войн	180
Во главе Гражданского воздушного флота	199
6. Третья жизнь Г. Ф. Байдукова — во главе 4 ГУ МО	205
4 ГУ МО — дела и люди	205
Генерал-майор Евгений Васильевич Гаврилин	211
Полковник Ванцетти Петрович Куликов	248
Генерал-лейтенант Иван Макарович Пенчуков	254
Леонид Иванович Горшков	258
Генерал-лейтенант Геннадий Сергеевич Легасов	261
Не всегда доброжелательное отношение начальства	271
Дневниковые записи Г. Ф. Байдукова 1963 года	276
Полковник Иван Васильевич Джола	296

Полковник Иван Павлович Агеев	304
Полковник Иван Савватьевич Кошевой	313
Генерал-лейтенант Михаил Маркович Коломиец	342
Генерал армии Алексей Михайлович Московский	343
Генерал-лейтенант Сергей Михайлович Алфимов	346
7. Четвертая жизнь — писателя Г. Ф. Байдукова	359
Командарм Яков Иванович Алкснис	368
Генерал-полковник Василий Васильевич Решетников	403
8. Беседы с Г. Ф. Байдуковым	432
Еще о перелетах с С. А. Леваневским и В. П. Чкаловым	432
О предисловии к книге «Русский Линдберг»	436
Вновь о дальних перелетах	457
Еще о книге «Русский Линдберг»	473
О перелете экипажа С. А. Леваневского на самолете ДБ-А	474
О В. Посте, Ч. Линдберге, В. Гризодубовой, Р. Ратауше... ..	485
О летных испытаниях	492
Последняя беседа с Георгием Филипповичем	494
9. Эпилог	498
Именной указатель	503
Использованная литература	515

УДК 39.5
ББК 629.735

Амирьянц Г. А.
А62 Четыре жизни Г. Ф. Байдукова. — М.: Кучково поле, 2019. — 520 с.: ил.
ISBN 978-5-9950-0962-7

Главный научный сотрудник ЦАГИ, доктор технических наук Г. А. Амирьянц продолжает серию своих книг, посвященных истории отечественной авиационной и ракетной техники. Герой настоящей книги — генерал-полковник авиации Г. Ф. Байдуков. В основе книги — беседы автора с Г. Ф. Байдуковым, его родными, коллегами, книги самого Георгия Филипповича, а также книги других авторов, посвященных различным этапам уникальной жизни Героя Советского Союза Г. Ф. Байдукова: летчика-испытателя, участника исторических сверхдальних перелетов, военачальника, руководителя послевоенного «Аэрофлота», одного из создателей выдающихся современных зенитных ракетных систем, наконец, писателя. Книга обращена ко всем интересующимся жизнью замечательных людей, прошлым, настоящим и будущим отечественного и мирового авиа-ракетостроения.

Геннадий Ашотович Амирьянц

**ЧЕТЫРЕ ЖИЗНИ
Г. Ф. БАЙДУКОВА**

Выпускающий редактор *Е. Д. Соломатина*

Корректор *Е. Р. Ароян*

Верстка *А. И. Седяева*

ООО «Кучково поле»

123022, Москва, ул. Красная Пресня, д. 28, стр. 2, оф. 307

Редакционно-издательский отдел: +7 499 253 90 01

Отдел реализации: +7 495 256 04 56 (доб. 1)

info@kpole.ru

www.kpole.ru

Подписано в печать 29.06.2019. Формат 160 × 235 мм

Гарнитура NewtonC. Усл. печ. л. 42,25.

