

# ЖРЫЛЬЯ

№ 1(3) 2009

## - Дальний бомбардировщик ДБ-2 (АНТ-37)

История создания и постройки

## - Аэродром Ходынка

Самое начало

## - Рекордный перелет «Родины»

ISBN 978-5-9771-0103-5



9 785977 101035





# Интернет-магазин издательства «Цейхгауз» приглашает!

[www.zeughaus.ru](http://www.zeughaus.ru)

Теперь вы можете приобрести здесь не только наши журналы и книги, но и продукцию фирм, рекламирующихся в «М-Хобби». А это значит, что наш интернет-магазин превращается в универсальный магазин для моделиста, где можно приобрести:

**модели; модельные аксессуары; краски, клеи и прочую «химию»;  
инструмент; специальную литературу.**

Заходите к нам, участвуйте в конкурсах, розыгрышах, выигрывайте и получайте скидки, получайте советы и консультации. Магазин открыт круглые сутки.

Зайдите на главную страницу нашего интернет-магазина и выберите интересующий раздел



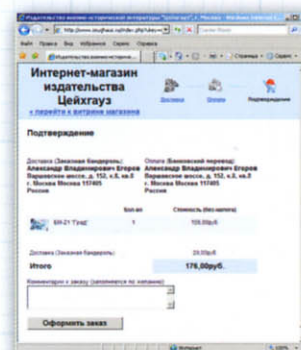
Выберите  
заинтересовавшую вас  
модель (журнал,  
книгу и т.п.)



Ознакомьтесь с условиями  
доставки, наличием на  
складе и сделайте заказ  
(положите товар в  
«корзину»)



Зарегистрируйтесь,  
выберите способ доставки и  
оплаты, заполните бланк  
заказа. В течение 3 рабочих  
дней ваш заказ будет  
отправлен по указанному  
адресу



На все ваши вопросы ответят по телефону  
**+7(495)776-9746**  
электронной почте [1@zeughaus.ru](mailto:1@zeughaus.ru) или ICQ 268-293-389





М-Хобби

Приложение к журналу М-Хобби

Главный редактор  
М.Маслов  
wings@zeughaus.ru

Редактор  
В.Егоров

Художник  
Г.Терешенко

Литературный редактор  
А.Орловский

Верстка  
А.Гусев

В выпуске использованы фотографии  
архива мемориального музея  
Н.Е.Жуковского, личных собраний  
Г.Петрова, М.Орлова, М.Маслова.

Цветные боковые проекции АНТ-37  
выполнены А.Юргенсоном.

Фотография на обложке  
Б.Осетинский.

Учредитель и издатель:  
ООО «Издательство  
«Цейхгауз»

Генеральный директор  
А.Егоров  
director@m-hobby.ru

Адрес редакции и издателя:  
117534, Москва, а/я 25  
Тел. (495) 776-97-46

<http://www.m-hobby.ru>  
<http://www.zeughaus.ru>

Данное издание не может быть воспроизведе-  
но полностью или частично без письменного  
разрешения издателя. При цитировании ссыл-  
ка обязательна.

Отпечатано:  
Типография «Взлет»,  
г. Санкт-Петербург.

Тираж: 999 экз.

Published by Zeighaus Publication.  
Editorial office:  
P.O.Box 25, Moscow, 117534, Russia  
Phone: (495) 776-97-46

All rights reserved. This publication may not be re-  
produced in part or in whole without prior written  
permission of the publishers.

© ЦЕЙХГАУЗ, 2009

ISBN 978-5-9771-0103-5

По вопросам размещения рекламы  
звоните по тел. (495) 776-97-46 или  
пишите director@m-hobby.ru;  
zeughaus@rambler.ru

## В НОМЕРЕ:

### КРЫЛЬЯ НА ВСЕ ВРЕМЕНА

Обзор..... 2

### ХОДЫНСКИЕ ИСТОРИИ

М.Маслов, Н.Гордюков

Аэродром Ходынка ..... 8

### МОНОГРАФИЯ

М.Маслов

Дальний бомбардировщик

ДБ-2 (АНТ-37) ..... 20

### ПЕРЕЛЕТЫ

М.Маслов

Рекордный перелет «Родины» ..... 32

### ЖЕНСКИЕ КРЫЛЬЯ

М.Маслов

О женщинах и дальних перелетах ..... 41

### МОТОРНЫЙ ОТДЕЛ

В.Егоров

Авиационный двигатель М-85 ..... 44

Схемы авиодвигателя АМ-35 ..... 45

### ПОЛЯРКА

М.Орлов

Полярная авиация ..... 46

### НАШИ ЛЮДИ

М.Орлов

Дедушка русской авиации ..... 48



Приветствую уважаемых читателей в очередном номере «Крыльев»! Пока рассуждал о направленности своего к вам обращения, краем уха услышал голос из телевизора, поведавший, что «этот год необычайно богат на исторические события». Не знаю, что там «телевизионщики» имели в виду, однако о том, что в России в 2009 г. в пору начинать отмечать столетие отечественной авиации, наверняка не вспомнят и даже не подумают. Да и действительно — где факты, где даты, где имена и свершения? Чего уж там, ровно сто лет назад в отношении авиации у нас все было тихо, народ российский в подавляющем большинстве своем знает ничего не знал ни об аэропланах, ни об их полетах с человеком на борту.

Однако в Европе, и, прежде всего во Франции, 1909 год отметился уже вторым летним сезоном, поэтому ближе к осени сведения о проникновении человечества в воздушную стихию стали доступны многим нашим изобретательным и прогрессивным гражданам. Таким образом вместе со слухами, газетными сообщениями и теплыми ветрами, в Россию образца 1909-го, проник сам дух реализованной мечты о полетах, ощущение способности обычных земных людей подниматься в воздух и «парить подобно птицам». Уже позднее, многие пионеры российской авиации с уверенностью записывали, что решение посвятить свою жизнь покорению воздушного пространства они приняли именно в 1909 году. Некоторые из них немедленно начали разрабатывать и строить свои самостоятельные конструкции, другие отправились в «заграницы», где приступили к обучению полетам на летательных аппаратах тяжелее воздуха. Все эти события стали причиной полноценного авиационного бума, начавшегося в России в 1910 году.

В следующих выпусках «Крыльев» мы обязательно будем уделять место «столетней» теме. Нашлось ей место и в этом номере — об этом дорогие читатели прочтаете в материале, посвященном Ходынскому аэродрому. А остальные материалы, по-моему, в дополнительных комментариях вовсе не нуждаются.

С уважением,  
ваш Михаил Маслов





Воздушное шоу на аэродроме Ванак в Новой Зеландии в апреле 2006 г. В полете Блерио-ХІ (Bleriot XI), восстановленный шведом Майклом Карлсоном. Самолет летает с оригинальным ротативным двигателем «Гном», в нем использованы подлинные элементы конструкции исторического экземпляра. Первые Блерио-ХІ были оснащены двигателями «Анзани» 25 л.с. Именно на таком аппарате конструктор самолета Луи Блерио впервые перелетел пролив Ла-Манш 25 июля 1909 г. Столетие этого события европейцы наверняка будут отмечать в самое ближайшее время. Между тем, на практике в 1910-е годы наибольшее распространение получили Блерио-ХІ с ротативными двигателями «Гном» мощностью от 50 до 100 л.с. В России такие аппараты использовались до 1917 г. Фотографии Б.Л. Осетинского.



Аэроплан Блерио-ХІ (возможно русской постройки) в начале 1910-х годов использовался для обучения офицеров-летчиков – они как раз позируют под просвечивающим полотняным крылом. Опылательные знаки на самолетах в виде трехцветной российской кокарды еще не ввели. На цельноповоротном вертикальном оперении и нижних поверхностях крыльев нанесена цифра «11», позволяющая отличить этот «Блерио» от других аппаратов, находящихся в воздухе. Фотография из архива редакции журнала «Крылья».





В биографических материалах о летчице Валентины Гризодубовой практически всегда упоминается, что ее отец – Степан Васильевич Гризодубов посадил свою полугодовалую дочь на самолет своей постройки и даже поднялся с ней в воздух. Маленькая девочка на фотографии – это Валя Гризодубова. Старинный аэроплан, запечатленный на фотоснимке, соответствует третьему летательному аппарату Г-3 конструктора С.В. Гризодубова. Известно, что Г-3 был закончен постройкой осенью 1911 г., а зимой он был раздавлен крышей ангара, рухнувшей под тяжестью обильно выпавшего снега. Поэтому дата снимка может быть определена сентябрем-октябрем 1911 г. Возможно, эта информация имеет неточность, хотя еще большие вопросы вызывают разные даты рождения самой Валентины Степановны Гризодубовой (31 января 1910 г. и 25 декабря 1910 г. по старому стилю).

Фотография предоставлена Н.Т. Гордюковым.



Последний взлет с Ходынки! Этот Ил-38SD, предназначенный для оснащения морской авиации Индии взлетел с аэродрома в центре Москвы 3 июля 2003 г. Затем взлетную полосу заметно урезали и на ее остатках позволили резвиться автомобилистам. До своего столетнего юбилея, который отметим осенью 2009 г., Ходынский аэродром не дожил всего шесть с небольшим лет. Фотографии Д.В. Гринюка.



В 1957 г. в ОКБ А.С. Яковлева приступили к проектированию учебно-тренировочного самолета, первоначально определяемого как Як-104. Позднее этот двухместный аппарат, оснащенный турбореактивным двигателем РУ19-300, получил обозначение Як-30. Заводские испытания двух первых опытных экземпляров велись в период с 20 мая 1960 г. по март 1961 г. Государственные испытания с положительной оценкой закончились 14 августа 1961 г. В отчете по испытаниям отмечались отличные летные качества самолета, совершенное оборудование и возможность эксплуатации на грунтовых аэродромах с травяным покрытием. По заключению НИИ ВВС Як-30 рекомендовали принять на вооружение. На практике, вопреки здравому смыслу, но в соответствии с принципами «социалистической интеграции», предпочтение отдали чехословацкому учебно-тренировочному L-29, который затем долгие годы использовался для обучения советских летчиков.

Дальнейшая судьба яковлевского учебного реактивного самолета была следующей. Были построены четыре двухместных Як-30 и два одноместных Як-32. Из четырех построенных самолетов Як-30, два хранились в ОКБ, один экспонируется в музее ВВС в Монино. Один Як-30 потеряли в катастрофе 8 сентября 1965 г., когда погибли чемпионка мира по высшему пилотажу Р.М. Шихина и летчик В.М. Волков. В наши дни один экземпляр Як-30 довели до летного состояния – он впервые после многолетнего перерыва поднялся в воздух в декабре 2007 г. Кроме того, ведется восстановление двух одноместных Як-32, которые должны полететь в 2009 г.



На этом Як-30 с бортовым номером «50» были установлены несколько мировых рекордов для легких реактивных самолетов категории С-1-d (полетная масса 1750-3000 кг). 22 сентября 1961 г. летчики В.П. Смирнов и Н.И. Самоходкин на мерной базе 15-25 км достигли максимальной скорости 767,308 км/ч. Полетная масса Як-30 «50» составляла 2160 кг. Фотография из архива ОКБ А.С.Яковлева.





Восстановленный после 40 лет забвения Як-30 снова летает! 10 октября 2008 г., район аэродрома Борки. Снимок выполнен с самолета Л-29. Фотография Б.Л. Осетинского.

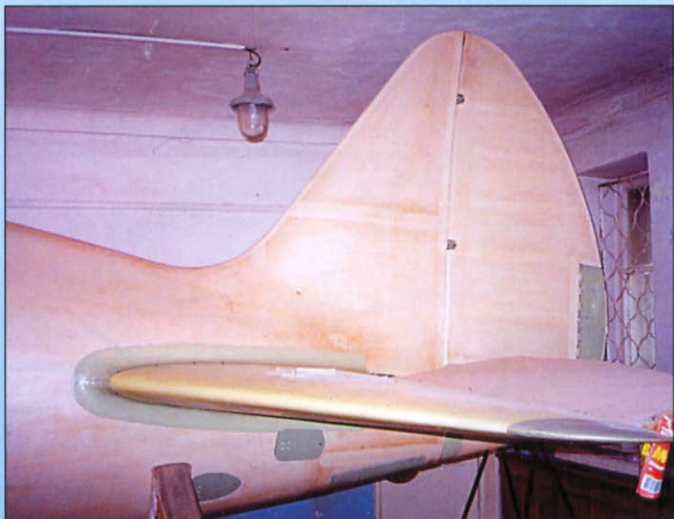
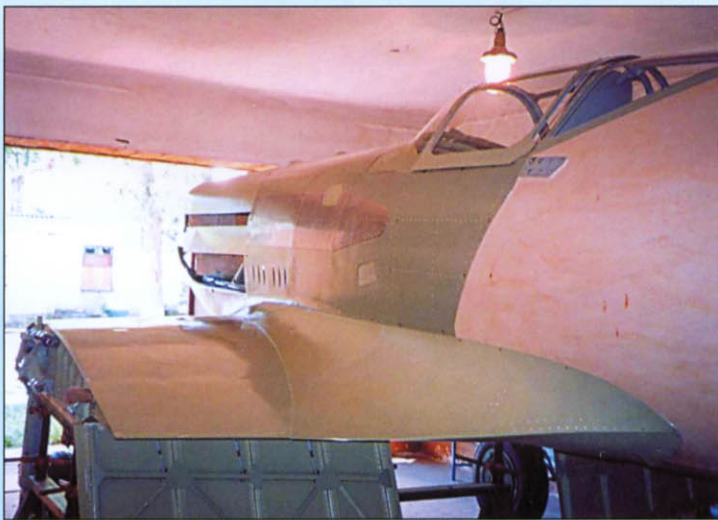
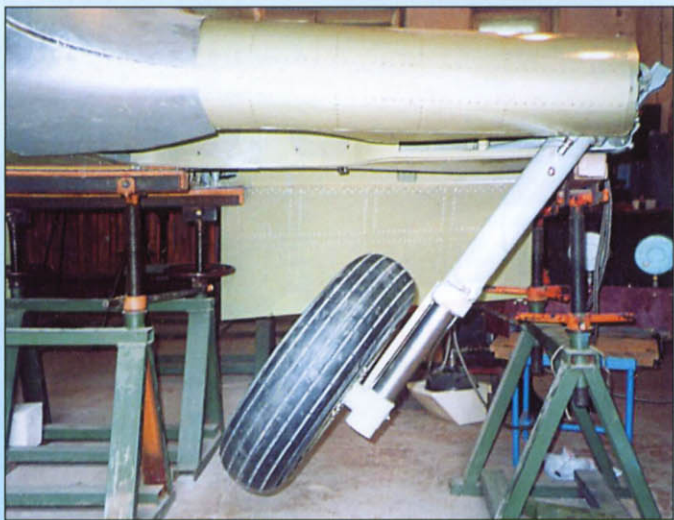


Одноместный Як-32. Фотография из архива ОКБ А.С.Яковлева. Як-32 во время демонстрации в Тушино в 1990 г. Фотографии предоставлены Г.Ф.Петровым.





Моделизм продолжается! Вот такой радиоуправляемый И-16 строит Евгений Сенин из Нижнего Новгорода. Фотография предоставлена Е.Сениным.



Еще один МиГ-3 готовится к полетам! Самолет изготавливается в Новосибирске организацией ООО «РБ Авион» по заказу иностранного заказчика. Этот экземпляр, также и как МиГ-3, восстановленный компанией «Авиареставрация» (о нем мы подробно рассказали в «Крылья» №2 2008), предполагается оснастить американским двигателем «Алиссон». Фотографии предоставлены М. Государкиным.





Останки японского истребителя Ki-43-II «Хаябуса» были обнаружены на острове Шумшу (Курилы) в 1998 году. Затем их доставили в Центральный музей Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Восстановление самолета в макетном варианте для статической экспозиции велось несколько лет и сопровождалось значительными трудностями, связанными, прежде всего, с недостатком финансирования. Тем не менее, энтузиаст этого начинания О.Ю. Лейко вместе со своим товарищем В.В. Акимчуком из г. Арсеньева сумели преодолеть все указанные проблемы и довели процесс реставрации до победного завершения. 6 мая 2008 г. японский истребитель установили в экспозицию музея. О.Ю. Лейко сообщил следующее: «Всего в конструкции макета имеется около 50% оригинальных деталей, хотя есть несколько упрощений, которые может заметить глаз опытного наблюдателя. Мы надеемся, что в будущем будет проведен полноценный конкурс, выделено дополнительное финансирование и назначен реставратор, который сумеет довести степень соответствия нашей «Хаябусы» максимально близко к оригиналу, основой для чего, и послужит наш макет. А пока жители и гости столицы смогут получить полное представление о том, как выглядел в натуральную величину один из лучших истребителей армии Японии во время Второй мировой войны». Фотографии предоставлены О.Ю. Лейко.



Ферма фюзеляжа истребителя И-15бис, звездобразный поршневой двигатель с трехлопастным воздушным винтом (похоже на Pratt & Whitney от Локхид «Вентуры»), крыло от И-16. Вот такие свои находки запечатали энтузиасты-поисковики на Камчатке. Фотографии представлены Сергеем Закурдаевым.



# Аэродром Ходынка

В истории российской и советской авиации аэродром Ходынка занимает весьма почтенное и уважаемое место. Не найдется второго такого подобного летного поля, столь богатого произошедшими здесь событиями, повлиявшего не только на отдельные человеческие судьбы, но и на судьбу всей огромной страны. В пору своей молодости это поле именовалось аэродромом Московского общества воздухоплавания, затем стало называться аэродромом имени Троцкого, далее – Центральным аэродромом им. Фрунзе. В годы, предшествующие Великой Отечественной войне, Ходынка достигла своего наивысшего расцвета, она чаще определялась как Центральный Московский аэродром, однако ее вполне правомерно можно было называть главным аэродромом Советского Союза.

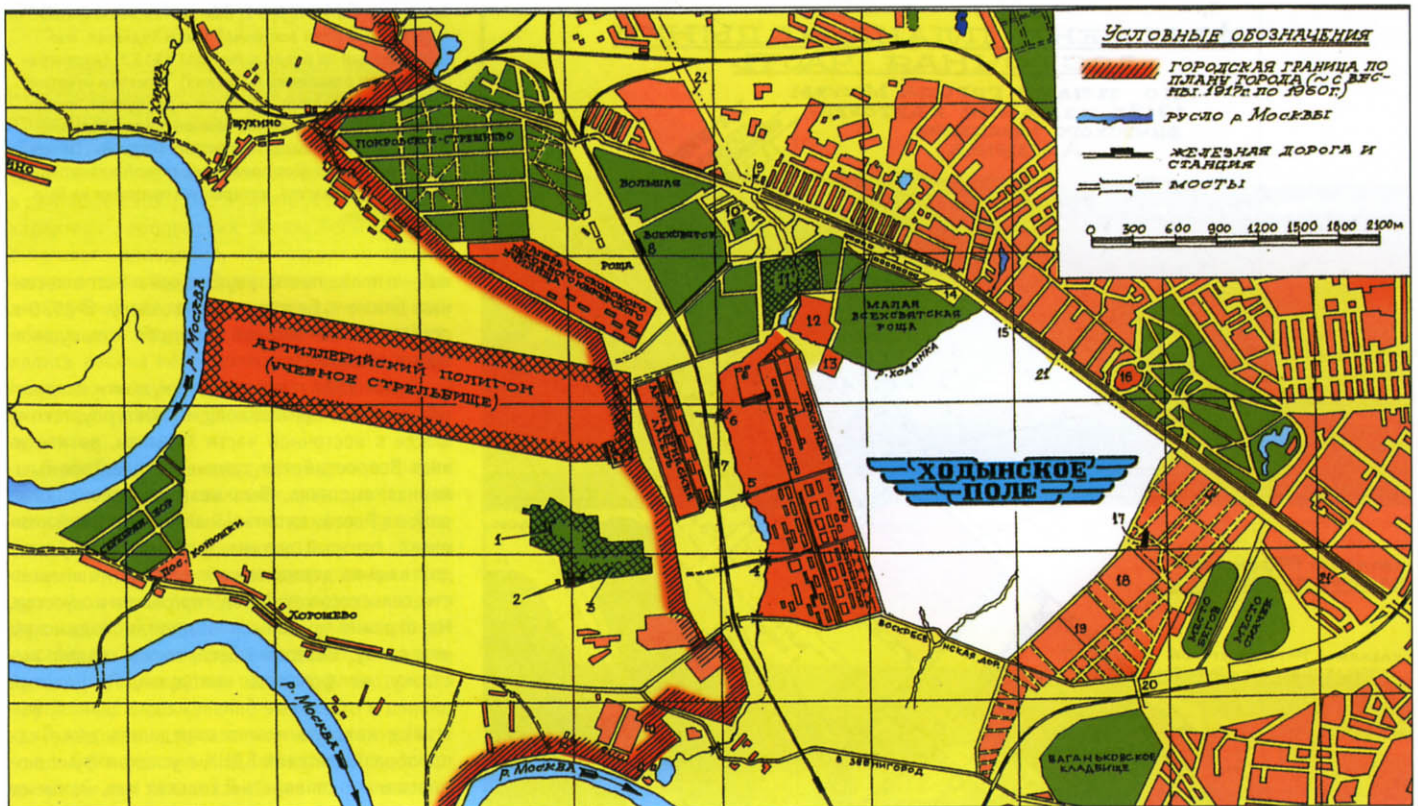
**С**егодня месторасположение той части Ходынского поля, что некогда использовалось под аэродром, с некоторой долей условности можно определить так: пространство, наблюдаемое при движении от центра города по левую сторону от Ленинградского проспекта, начиная от станции метро «Динамо» до станции метро «Аэропорт». Можно увидеть и сам аэродром, точнее то, что осталось от его рулежных и взлетно-посадочных полос. Для этого следует приехать к зданию Центрального аэровокзала г. Москвы, само здание оставляет по правую руку и двигаетесь некоторое время перпендикулярно к указанному проспек-

Снимок восточной части Ходынского аэродрома, сделанный с самолета в 1918-19 гг. В центральной его части наблюдаем Петроградское шоссе, уходящее вглубь городских кварталов и переходящее в Тверскую улицу. На оригинале снимка, в районе Белорусского вокзала можно разглядеть Триумфальную арку, перенесенную позднее к Поклонной горе. С левой стороны от шоссе различим Петровский дворец – путь к нему едва ли не наиболее заметен с воздуха. Хорошо определяется восточный угол аэродрома – оттуда расползаются по полю многочисленные дороги. Именно в этом месте сфотографировано множество самолетов вплоть до 1930-х годов. Сразу за упомянутым участком начинается территория парк-склада. В углу, образованном расчалками самолета, с которого велась съемка, выделяется трехэтажное здание. Известное как здание завода «Промвоздух», затем «Авиароботник», затем завода №39 им. Менжинского, оно напрямую относится к известному ЦКБ-39 ГПУ. Правее заметна светлая крыша и пять бетонных колонн строящегося ангара «Авиароботника» – в нем в 1922 г. собирали «КОМТУ».

Далее, за аэродромом и парк-складом видны два ипподрома: ближайший, вытянутый – беговой, за ним более крупный, почти треугольный – скаковой. В настоящее время беговой ипподром существует почти на этом же месте.







ту. Наконец выходите к открытому от строений участку столичной земли – он ограничен забором и объездными дорогами, «консервной банкой» Ледового дворца и неумолимо наступающими новостройками жилых домов. Об аэродроме напоминают перекрещивающиеся бетонные взлетные полосы, проходящие по центру поля и небольшая коллекция самолетов, организованная в начале 1990-х годов.

Постоим, помолчим и вспомним, как все начиналось...

## Ходынское поле как историческое пространство

Ходынское поле – такое название истари носила обширная, полупустынная местность, расположенная на северо-западе от границ старой Москвы. Перерезаемая оврагами, перелесками, ручьями и небольшими речками она простиралась на запад от Камер-Коллежского вала между Петербургским трактом на севере и Москвой-рекой на юге. Когда-то посередине поля от Пресненской заставы через речки Пресня и Ходынка проложили Волоцкую (Волоколамскую) дорогу. По имени речки Ходынки, по всей видимости, стали называть и само поле. С запада и северо-запада его ограничивало Хорошево и Шукино, на севере – Покровское-Стрешнево и вековой сосновый лес с названием Серебряный бор. На протяжении многих веков описанные земли являлись владениями Московских великих князей, однако по причине их малопригодности для сельскохозяйственного использования оставались практически необитаемыми. Впрочем, данное обстоятельство не мешало Ходынскому полю прославиться другим образом, например как ареной борьбы за власть. В 1609 г. здесь состоялось решающее сражение между войсками «бояр-

ского царя» Василия Шуйского и «тушинского вора» Лжедмитрия II.

В 1775 г. на Ходынском поле организовали грандиозные торжества по случаю победы России над Османской империей. По повелению Екатерины II архитектором М.Ф. Казаковым здесь в 1770-е годы был выстроен Петровский путевой дворец, который увековечивал славу русского оружия и служил для остановки русских императоров и сопровождающей свиты перед торжественным въездом в Москву.

После московского пожара 1812 г. земли в начале Петербургского тракта по высочайшему повелению разделили на участки и роздали всем желающим с тем, чтобы они доказали свою способность построить здесь в течение трех лет жилье. На проведение постройки давалась льготная ссуда – отсюда пошло хорошо ныне всем знакомое слово «дача». Таким образом, на месте подмосковной пустоши и самодельных огородов в основном с правой стороны тракта начали возникать новые заселенные районы, отличающиеся своим неповторимым загородным колоритом.

Петербургский тракт, еще при Петре I определяемый как старый «проселочный» путь в Тверь, постепенно укреплялся, строились мосты, в низинах производилась подсыпка грунта, укладывались бревна и связки хвороста. В 1786 г. благоустройство тракта продолжилось более активно, дорожное полотно поднимали, засыпали песком и щебнем. К середине 1830-х годов эти работы были в основном закончены и тракт переименовали в шоссе.

Уже к началу XIX-го века западная часть Ходынки (от нынешней Беговой улицы до Шукино и Москвы-реки) была отведена под летние учебные лагеря войск Московского гарнизона. Первый и наиболее крупный лагерь пехотных подразделений разместился на левобережье

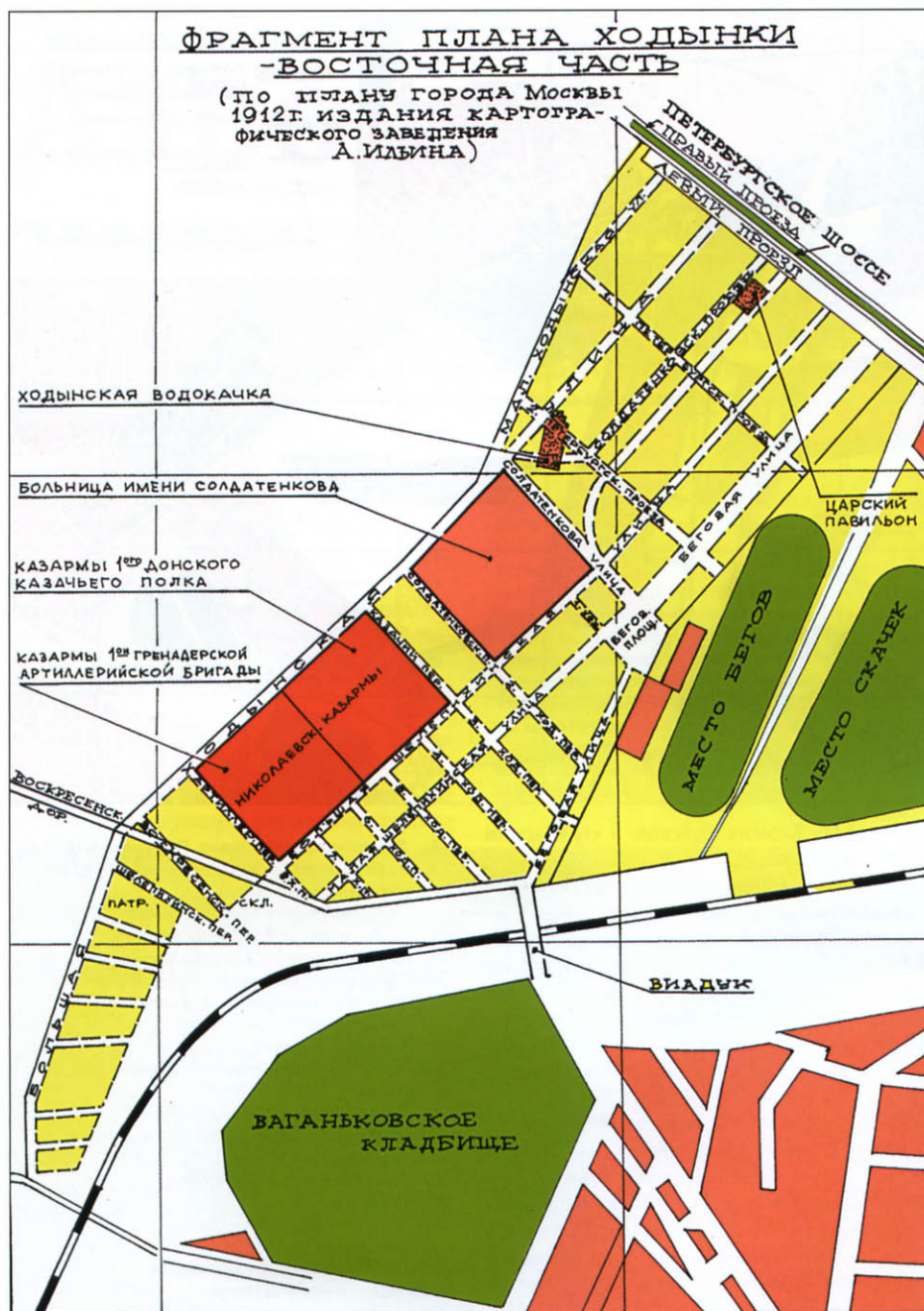
1. Ходынская радиостанция. Построена в 1914 г.
2. Радиостанция после расширения в 1930 г. (Октябрьский радиоцентр)
3. Радиоцентр и его антенное поле в 2008 г.
4. Банный мостик через реку Ходынка
5. Царский мостик через реку Ходынка
6. Таврический мостик через реку Ходынка
7. Остановочный пункт «Военное поле»
8. Станция «Серебряный бор»
9. Речка Таракановка
10. Сергиево-Елизаветинское трудовое убежище (построено в 1909 г.)
11. Городское братское кладбище
12. Лагерь Александровского училища
13. Офицерское собрание
14. Александровское убежище
15. Казармы
16. Петровский дворец
17. Ходынская водоканка
18. Больница имени Солдатенкова
19. Николаевские казармы
20. Виадук
21. Петербургское шоссе. Эта магистраль на С-Петербург с началом Первой мировой войны именовалась Петроградским шоссе, а в советские времена стала Ленинградским шоссе.

Схемы выполнены Н.Т. Гордюковым с помощью М.В. Орлова.

речки Ходынки от места впадения в нее речки Таракановки и до Воскресенской дороги – ныне это зона вдоль улиц Зорге и Куусинена. Затем на другом берегу речки оборудовали артиллерийский лагерь с полигоном, складами и учебным стрельбищем, простиравшемся до Москвы-реки. Чуть севернее расположились лагеря Московского пехотного юнкерского училища, а у села Всехсвятского – лагерь Александровского училища.

В 1908 г. территорию лагерей разделила на двое введенная в эксплуатацию Окружная железная дорога, которая пересекала Ходынское поле по диагонали с севера на юг, вдоль право-





Детальный план восточной части Ходынки, изображенный на плане г. Москвы 1912 г. (картографическое отделение А.Ильина). Отметим отчетливую разбивку улиц, проездов и переулков, имеющих необычные для нас наименования Ходынских, Беговых, Солдатенковских и прочих. По всей видимости, это был проект вероятной планировки городского участка, который на практике не был реализован.

ки) – в плане почти треугольный и расположенный ближе к Белорусскому вокзалу. В 1930 г. остался только беговой ипподром – он существует и поныне.

Летом 1882 г. на обширном, почти квадратном участке, примыкающем к Петербургскому шоссе в восточной части Ходынки, разместилась Всероссийская художественная промышленная выставка. Был возведен невиданный ранее в России капитальный выставочный комплекс, который должен был демонстрировать достижения державы в области промышленности, сельского хозяйства, торговли и искусства. На окраине комплекса воздвигли Ходынскую водокачку, которая обеспечивала водой выставку, ее фонтаны, ипподром, Петровский дворец и отдельные близлежащие здания. Выставка, которую можно определить даже как прообраз советской ВДНХ, с успехом функционировала в течение нескольких лет. Затем ее основные павильоны демонтировали и перевезли в Нижний Новгород для проведения там Всероссийской торгово-промышленной и художественной выставки 1896 года.

В самом конце XIX-го века чуть южнее территории выставки для размещения элитного, Первого Донского казачьего полка, а также для 1-й гренадерской запасной артиллерийской бригады были построены шесть огромных трехэтажных казарм, конюшни и другие вспомогательные помещения. Весь этот комплекс зданий остался известен в истории как Николаевские казармы.

Между территориями выставки и Николаевскими казармами по «приговору» Московской городской думы от 9 января 1903 г. было отведено место для новой больницы. На ее строительство купец Козьма Терентьевич Солдатенков завещал городу два миллиона рублей, по его замыслу больница предназначалась «для всех бедных, находящихся в Москве, без различия званий, сословий и религий». Открытие этого лечебного учреждения, в каждом из корпусов которого могли размещаться до 80 больных, состоялось в конце декабря 1910 г. Больница, которая быстро стала образцовой и являлась крупнейшей в России, получила наименование Солдатенковской. В 1920 г. в соответствии с революционными преобразованиями Солдатенковскую больницу переименовали в честь выдающегося клинициста С.П. Боткина.

Вот собственно почти все, что авторы коротко хотели рассказать о территориальном пространстве Ходынского поля. Но, заметим, что это всего лишь вступление, ибо многие перечисленные достопримечательности или объекты, которые будут иметь непосредственное отношение к истории летного поля, еще неоднократно будут упомянуты. А теперь расскажем об истории возникновения самого аэродрома.

го берега речки Ходынки. Сразу после открытия дороги на ней попытались организовать пассажирское движение – пустили трехвагонные пассажирские поезда, на которых обитатели лагерей и местные жители могли добраться от станций «Пресня», «Военное поле», «Серебряный бор» до Каланчевской площади. Впрочем, плата за проезд оказалась не по карману большинству москвичей. Поэтому Окружная дорога использовалась, и по сей день используется исключительно для товарных перевозок.

Еще одним определением границ Ходынского поля сразу после начала войны в 1914 г. стала организация вблизи военных лагерей первой в Москве радиостанции. Она была построена солдатами менее чем за 100 дней и являлась в ту пору самой мощной в Европе. В период войны Ходынская радиостанция обеспечивала радиосвязь с союзниками, здесь первыми 25 октября 1917 г. приняли сигнал с крейсера «Ав-

рора» о начале вооруженного восстания в Петрограде. В 1930 г. радиостанцию расширили и дооборудовали и она стала именоваться Октябрьским радиоцентром. В 2006 г. на территории радиоцентра установили стальную ажурную радиобашню, весьма напоминающую знаменитую «Шуховскую» башню на Шаболовке.

В восточной части Ходынки одними из первых обосновались коннозаводчики и любители рысистых лошадей, которые учредили в апреле 1834 г. Московское общество конного бега. Это была серьезная и активная организация, которая способствовала развитию коневодства в России, поэтому для проведения бегов и скачек Император Николай I передал в дар обществу 120 десятин земли. Позднее здесь оборудовали и стали различать беговой ипподром (бега), представляющий собой вытянутое, овальное поле, расположенное ближе к будущему аэродрому и скаковой ипподром (скач-



## Становление аэродрома

Первое появление летающих аэропланов и гастролирующих пионеров авиации в России относится к 1909 году. В Москве первые демонстрационные полеты французского авиатора Леганье на биплане «Вуазен» состоялись в сентябре 1909 г. По причине коммерческого характера мероприятия, Жорж Леганье летал с бегового ипподрома, что позволяло организаторам сначала собрать деньги, а затем усадить публику на трибуны для лицезрения происходящего. Понятно, что данные полеты являлись весьма непродолжительными, преодоление по воздуху расстояния в 200 саженей считалось вполне удовлетворительным результатом.

В ноябре 1909 г. воздушные демонстрации продолжились на скаковом ипподроме — на моноплане «Блерио-ХІ» летал француз Альберт Гюйо. Можно сказать, он закрывал лётный сезон — выпал снег и мороз достигал 6-ти градусной отметки. Тем не менее, полеты второго французского гастролера оценивались более высоко, так как он уже делал развороты в воздухе и неоднократно облетал ипподром по кругу.

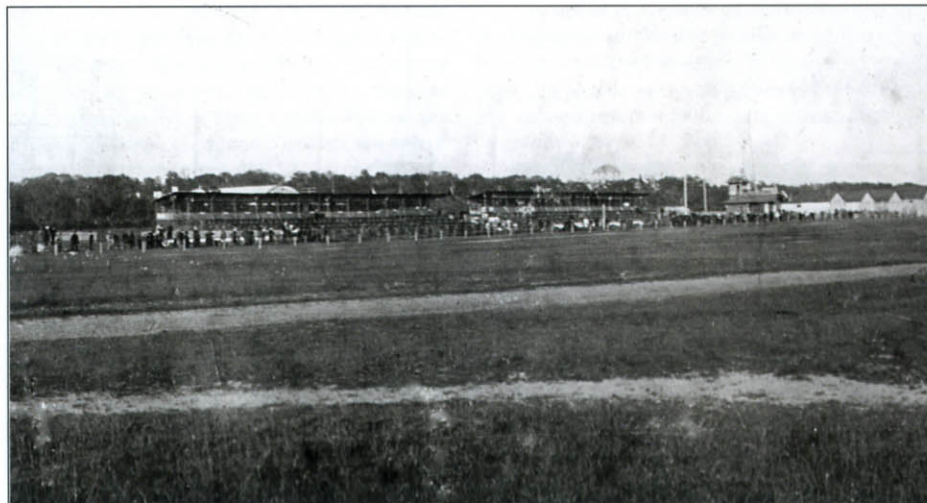
В отношении показательных полетов Леганье и Гюйо резонным является вопрос — с Ходынки ли они летали? В общем понимании оба ипподрома, и скаковой и беговой, находятся на Ходынском поле, но изначально оказались за территорией будущего аэродрома. Более приблизился к будущему летному полю во время своих показательных полетов в мае 1910 г. русский авиатор Сергей Уточкин. 6 мая 1910 г. Уточкин взлетел с поверхности скакового поля, сделал два круга, пролетел над беговым ипподромом и далее продолжил свой полет над пустынным участком Ходынского поля. А в полете 9 мая Уточкин продержался в воздухе около часа: облетел Пресню, Ваганьковское кладбище, развернулся и достиг Всехсвятского, после чего благополучно опустился на площадке ипподрома.

Полеты Уточкина в Москве состоялись по приглашению Московского общества воздухо-

Один из самых ранних (из известных) снимков Ходынского аэродрома. Вероятно 1912-13-й годы. Вдали четыре ангара МОВ, ближе «членский» павильон с мачтами и флагами, еще ближе зрительские трибуны, возле которых суетится немногочисленная публика. За трибунами и за более дальними деревьями едва виден главный купол Петровского дворца.

На фоне зрительских трибун, на которых по утверждениям современников, в лучшие дни собиралось до нескольких тысяч человек, стартует «Фарман-16». Самолетом управляет известный летчик Адам Габер-Влынский, на заднем сидении лицезреет даму, поправляющую шляпку. Правое крыло аэроплана поддерживает Александр Царев (в светлом свитере) — впоследствии один из старожил аэродрома, авиамеханик и приятель летчика А. Жукова.

Центральный въезд на аэродром Ходынка во всей красе. Причудливые ворота с двумя авиационными эмблемами имеют надпись «МОВ. АЭРОДРОМ». Судя по рекламным щитам, окружившим ворота, снимок сделан в период 1914-15 гг.







Центральные ворота в окружении самолетных ящиков со стороны аэродрома. Кажущуюся миниатюрность ворот опровергает фигура человека, стоящего под их арочным сводом. Загадочные «иероглифы» в верхней части сооружения вызывают некоторое сомнение в их идентификации (хотя бы потому, что нанесены они не снаружи, а изнутри). Однако, похоже, что это инициалы Императора Николая II. По крайней мере, расшифровать их можно как Николай Александрович II-й.

Авария Моран «Парасоль» с рисунком головы индейца на фюзеляже и строевой цифрой «6» на цельноповоротном вертикальном оперении почти напротив павильона Московской школы авиации. Аппарат наиболее вероятно принадлежал 4-й Боевой авиационной группе, отведенной в Москву на переформирование летом 1918 г.



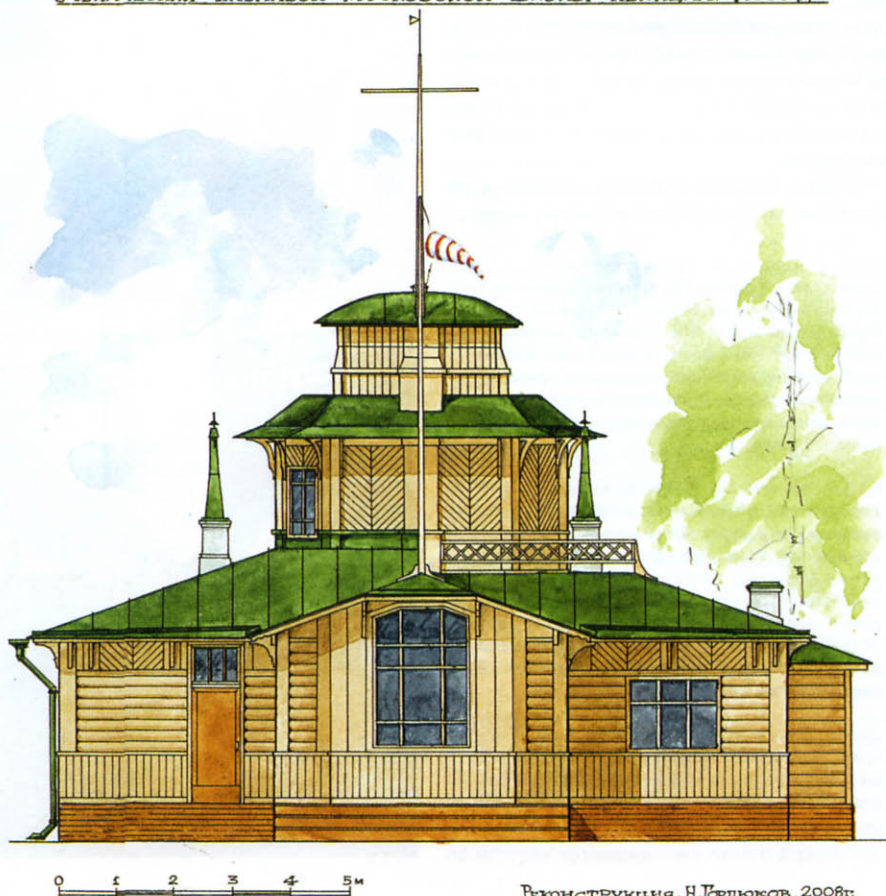
Оборудование и обустройство аэродрома МОВ началось в июле 1910 г. Для начала избранный участок отгородили забором, установили трибуны для зрителей (авиация считалась доходным зрелищем), построили несколько ангаров и, так называемый «членский павильон» (т.е. для членов МОВ), автором которого явился архитектор С.И. Титов. Что касается трибун, то они просуществовали года три-четыре, затем на их месте построили ангары Московской школы авиации. «Членский павильон» позднее также отошел к школе и стал более известен как «Павильон московской школы авиации». Сгорело это сооружение по неизвестной причине в декабре 1919 г.

Здесь же, между ангарами школы и упомянутым павильоном, находились Центральные въездные ворота. Первоначальный облик их был скромнее – в 1912 г. оборудовали весьма

плавание (МОВ), образованного 18 февраля 1910 г. и являющегося отделением Императорского Всероссийского аэроклуба (ИВАК). Московское Общество ставило своей целью «развитие русского воздухоплавания во всех его формах и проявлениях, преимущественно научно-технических, военных и спортивных». Общество быстро завоевало известность и популярность, располагалось в помещении Английского клуба на Тверской (совсем недавно музей Революции, а ныне Государственный Центральный музей современной истории России). Именно благодаря деятельности МОВ разрешился вопрос с созданием в Москве первого полноценного аэродрома для проведения полетов. Старинное Ходынское поле наилучшим образом подходило для этой цели, поэтому правление общества обратилось к основному его пользователю, Московскому военному округу, с просьбой об отводе участка земли под аэродром. Ходатайство командованием округа было удовлетворено и с 17 июля 1910 г. участок Ходынки, примыкающий к тракту на Санкт-Петербург, стал именоваться аэродромом МОВ.

Здание членского павильона МОВ, построенное по проекту архитектора С.И. Титова в 1910 г., размещалось в непосредственной близости от центральных ворот аэродрома. Позднее оно, выполненное как и многие другие постройки Ходынки в стиле «модерн», стало более известно как павильон Московской школы авиации, или просто «ученический павильон». Этот и другие рисунки аэродромных строений выполнены Н.Т. Гордюковым.

УЧЕНИЧЕСКИЙ ПАВИЛЬОН МОСКОВСКОЙ ШКОЛЫ АВИАЦИИ. Ф.А.С.Д.



Реконструкция Н. Гордюков. 2008г.



убедительную, островерхую арку с надписью – «МОВ. АЭРОДРОМ». Данная арка просуществовала несколько лет и, очевидно обветшала – осенью 1919 г. установили другую, составленную из обычных столбов, соединенных дощатой перемычкой, украшенной транспарантами, прославляющими революцию, и ее завоевания.

Официальное открытие аэродрома МОВ состоялось в присутствии командующего округом генерала П.А. Плеве, городских чиновников и членов общества 3 октября 1910 г. Первым летчиком, открывшим полеты стал М.Ф. Де-Кампо-Сципио (в Польше почитается как пионер авиации), который приехал в Москву на свой страх и риск. Показательные полеты велись еще в течение двух недель, 15 октября летчик М.Н. Ефимов выполнил с нового аэродрома дальний по тем временам перелет, приземлившись за 15 верст от места старта в Черемушках. На этом лётный сезон 1910 г. закончился.

Если говорить об аэродромных постройках – ангарах, павильонах и прочее – то следует отметить, история с ними путаная и требует длительного разбирательства. Все эти строения часто меняли хозяев, быстро ветшали, случалось, горели или перестраивались. Однако кое-что попробуем прояснить немедленно.

Согласно одной из распространенных легенд, первым на Ходынском поле, еще до его офици-

ального открытия, обосновался Борис Илиодорович Россинский (ему далее посвящена отдельная страничка). В конце мая 1910 г. Россинский вернулся из Франции, где обучался полетам в летной школе Луи Блерио. С собой Россинский привез моноплан «Блерио» с двигателем «Анзани» 25 л.с., на котором летом 1910 г. предпринял ряд полетов с Ходынки (т.е. получается, что первым начал летать с этого аэродрома). Для хранения своего самолета, с разрешения Московской городской думы, на краю поля авиатор установил небольшой ангар, в котором, что называется, дневал и ночевал. К сожалению, местонахождение этого строения нигде не уточняется.

Что касается первых официальных построек, то в ряде источников указывается, что поначалу установили 7 ангара. Те четыре однотипных, что видны на самом раннем фото, поначалу принадлежали МОВ. Затем они перешли к заводу «Дукс».

Со временем, все пространство вдоль забора, отделяющего аэродром от Петроградского шоссе, застроили различными строениями, в том числе и частными. Наиболее известным среди таких личных владений считался ангар Прохорова, описание его и некоторых других дает Игорь Шелест («Лечу за мечтой», Москва, «Молодая гвардия» 1989 г.):

Вид на линейку учебных аппаратов, наблюдаемых с крыльца павильона Московской школы авиации. Вероятно, это осень 1918-го, почти на всех самолетах российские кокарды и только изредка проглядывают красные звезды.

На представленном фото праздник авиации в мае 1918 г. Заметим, что основное собрание людей наблюдается вокруг павильона Московской школы авиации. Оно фигурирует на многих фотографиях Ходынки вплоть до конца 1919 г. В первом номере журнала «Вестник Воздушного флота» за 1920 г. была помещена фотография дымящихся руин, которая сопровождалась следующей подписью-эпитафией:

*«Колыбель авиации.*

*В декабре минувшего года на аэродроме Московской Школы Авиации сгорел ученический павильон. Сгорело дотла хранилище тайн души молодых орлов, в которое с таким трепетом входил не один десяток молодых, полных энергии и сил птенцов.*

*Они приходили учиться летать... Свободно летать по воздуху... Как птицы... И лучше их...*

*В этом здании юные птенцы делились своими впечатлениями, переживаниями...*

*Первый полет – первая тревога, новые мысли, новые ощущения!*

*В этом здании лучшие из лучших орлов давали советы молодым птенцам как летать; – боевые товарищи учили, как воевать и было весело и шумно, а на душе приятно и легко...*

*Оплошность... небрежность... и беспощадный огонь снес до основания это хранилище беззаветных дум и тревожений...*

*И на душе стало пусто и тяжело...».*

Самые первые ангара МОВ, построенные на Ходынке в 1910-11 гг. Позднее эти строения отошли к авиазаводу «Дукс». На каждом из них имеется надпись: «ДУКС Ю.А.МЕЛЛЕР» и соответствующий порядковый номер – с 1-го по 4-й. Снимок, вероятно, относится к 1919-20 гг. За ангарами виден заводской павильон, еще далее трехэтажное здание завода «Авиароботник». Оригинальная подпись под снимком гласит, что сидящий человек у открытых ворот ангара является Юлианом Пионтковским.







На переднем плане ангары Московской школы авиации в 1916-17 гг. При входе на аэродром через главные ворота они находились справа. Если бы панорама снимка продолжилась влево, то стал бы виден ангар Прохорова.

Снимок с самолета, выполненный в период 1918-19 гг. Представлен северный участок (северо-западный) Ходынского аэродрома и панорама дальних окрестностей Ходынского поля вплоть до невидимой в дымке Москва-реки.

В нижней части фотографии обозревается Петровский дворец, а на территории аэродрома вдоль шоссе многочисленные ангары. Неплохо различима арка Центральных ворот и правее ее светлые крыши двух ангаров Московской школы авиации. Сразу за ними павильон Прохорова с едва различимой фигуркой Икара в верхней части. Далее некоторые частные ангары, за которыми светлым остроугольным пятном возвышается павильон офицерской школы.

По левую руку от въезда на аэродром едва различим «ученический павильон», а еще левее, через несколько ангарных крыш ярко выделяется павильон завода «Дукс». Дороги, пересекающие по диагонали аэродром, уходят в сторону Серебряного бора. Круг, очерченный светлой линией в углу летного поля, относится к школе авиации. Посадочных знаков «Т» еще не изобрели и поэтому расчет на посадку производили на центр указанного круга. Очевидно, круг этот считался наиболее запрещенным местом для проезда по полю — видно, что одна наезженная дорога, идущая от Центральных ворот, боязливо его огибает.

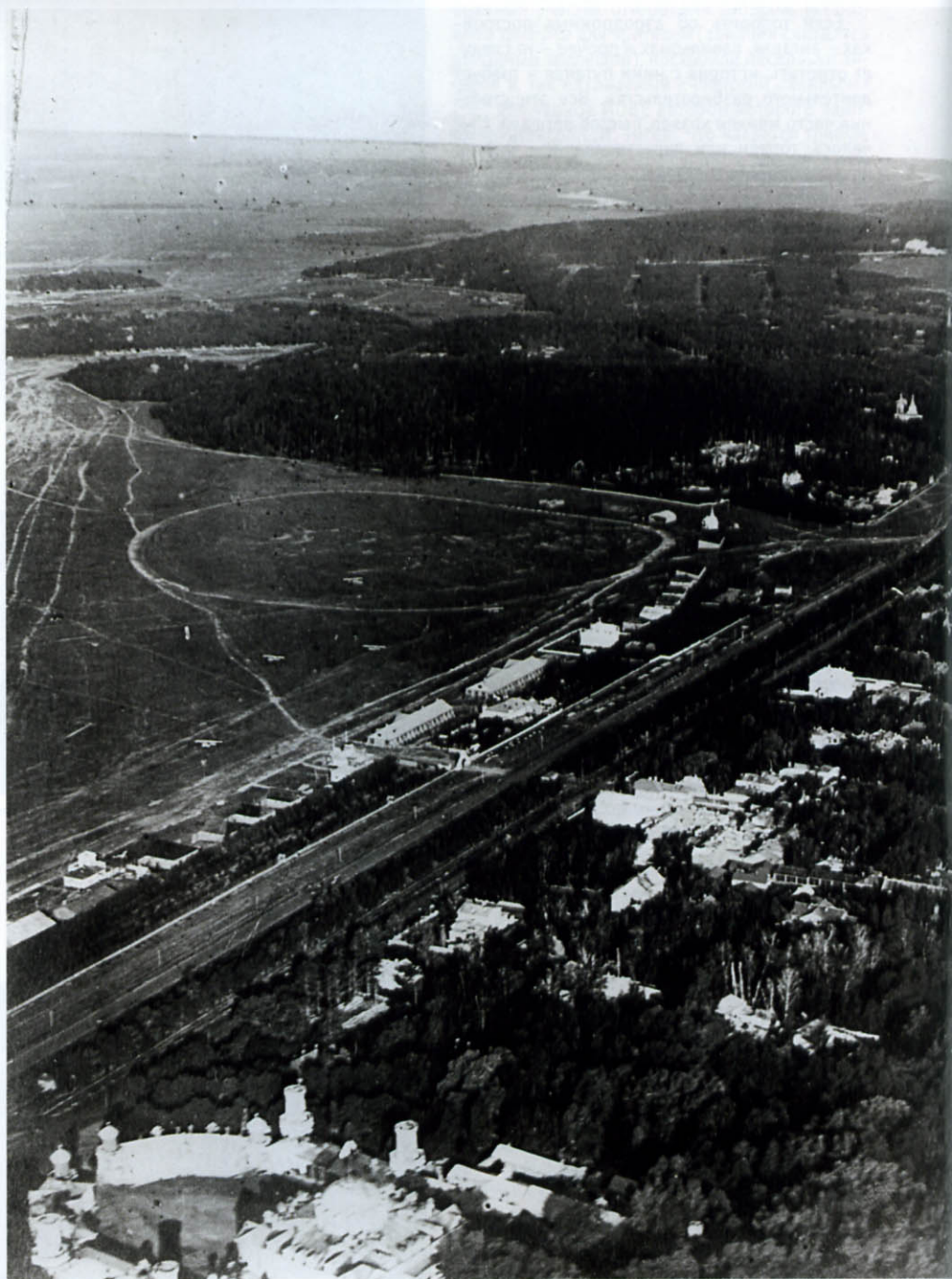
Если проследить вдоль по направлению Петроградского шоссе, то по его левую сторону в лесном массиве Малой Всехсвятской рощи заметны две церквушки. Ближайшая к нам, расположена в районе так называемого «Александровского прибежища увечных и престарелых воинов» (построена после русско-турецкой войны в 1877-78 гг.). Теперь это место занимает Академия финансов, примерно там, где была остановка трамваев и троллейбусов «Протезный завод». Более дальняя церковь (Храм Всех Святых) сохранилась и поныне, она расположена сразу за зданием станции метро «Сокол».

«Примечательностью Ходынского аэродрома в 1915 г. был прохоровский ангар. В центре ангара прямо на крыше был построен застекленный павильон, устланный коврами, украшенный картинами. Был в нем и великолепный буфет. Перед огромным стеклом с видом на летное поле расставлены были кресла для гостей. В том числе и постоянные — для Константина Сергеевича Станиславского и Владимира Ивановича Немировича-Данченко.

Над павильоном возвышалась статуя Икара с распростертыми, как у птицы, крыльями. По углам были статуи греческих богинь — покровительниц искусств. А над козырьком красовалась философская надпись: «Vers les nouveaux de la vie eternele!» — что в переводе означало: «К новым берегам вечной жизни!»

Владелец ангара Василий Васильевич Прохоров был родственником известного мануфактурного фабриканта («Прохоровская мануфактура»), однако не причислял себя к вульгарным коммерсантам, ибо был авиатором. О Василии Васильевиче говорили, что это «свободный художник, эстет и, если хотите, авиатор-поэт».

...В прохоровском ангаре хранился единственный моноплан французского происхождения — «моран» с мотором «гном» в шестьдесят лошадиных сил. По крылу этого аэроплана бы-





Авария полуплота «Ньюпор» имеющего школьный номер ШК.31 и опознавательные знаки в виде красных кругов на крыле, фюзеляже и оперении. На заднем плане ангары с аэропланами, за спиной угрюмого авиатора виднеется павильон завода «Дукс».

ло выведено огромными буквами: «ПРОХОРОВЪ». Девять букв – пять на правой плоскости, четыре – на левой, и во всю ширину крыла. Таким образом, спутать этот самолет с другими было нельзя.

Несколько левее от прохоровского ангара возвышался ангар авиазавода «Дукс» (тут Игорь Иванович не совсем точен, так как прохоровский павильон находился западнее, за ангарами летной школы, то есть на достаточно большом удалении от павильона завода «Дукс» – ред.). И на нем сверху тоже был павильон для наблюдения полетов. Управляющим этого павильона служил Сергей Иванович Баусов.

Обстановка у Баусова была скромней и деловитей. Никаких вин, лишь прохладительные напитки. Отсюда через огромные зеркальные стекла прекрасно обозревались поле и над ним небо. Гости завода «Дукс», чаще это были так называемые «деловые люди», приходили сюда, чтобы смотреть полеты аэропланов производства этого же завода.

...Между ангарами, о которых шла речь, примерно против центра поля, однако ближе к Петроградскому шоссе, были проходные ворота. В них стоял вахтер и спрашивал:

- Пропуск есть?

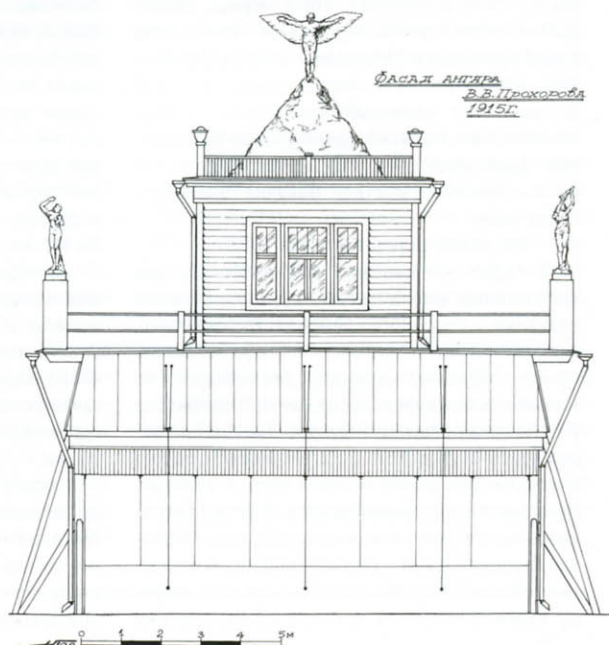
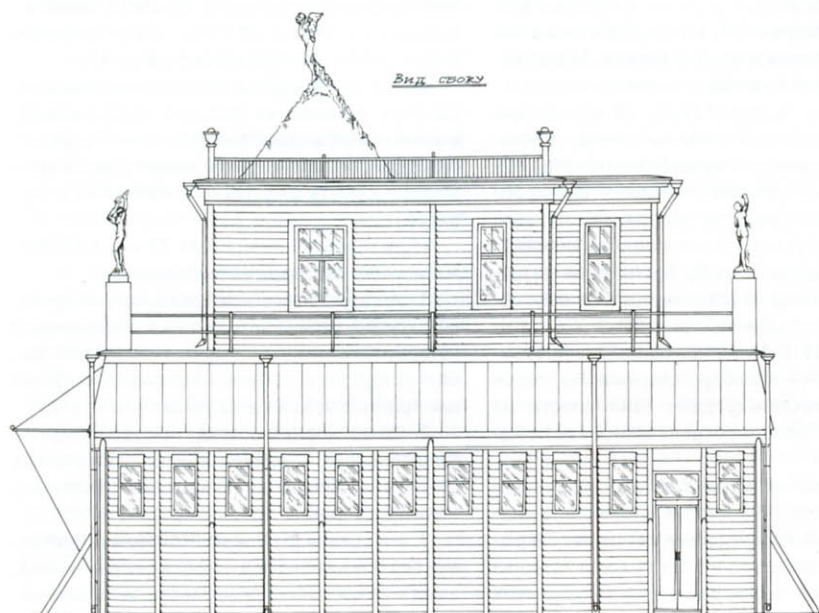
Отвечать можно было что угодно! Во всех случаях он говорил одно и тоже:

- Ну, проходите.

Дальше вдоль забора размещалась целая колония порожних ящиков, предназначенных для перевозки самолетов. В них было общежи-

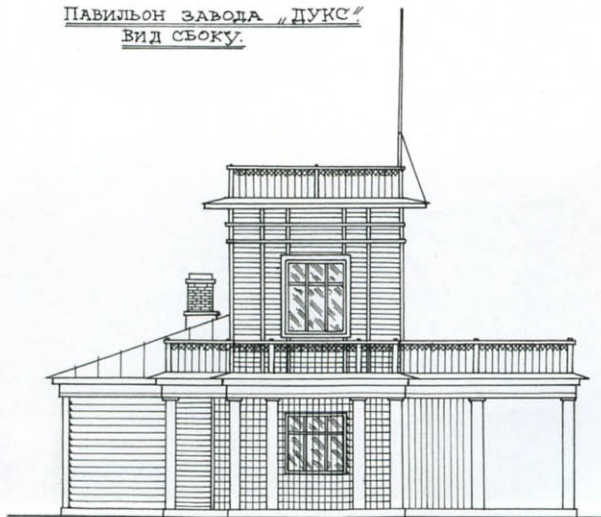
Ангар Прохорова со статуей парящего Икара располагался в северо-западной части аэродрома.

Схематический чертеж павильона Прохорова.

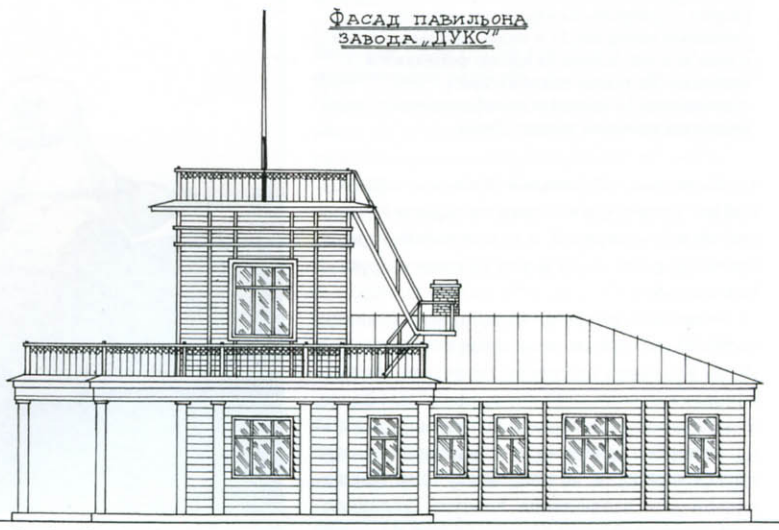




ПАВИЛЬОН ЗАВОДА «ДУКС»  
ВИД СБОКУ



ФАСАД ПАВИЛЬОНА  
ЗАВОДА «ДУКС»



0 1 2 3 4 5 м

РЕКОНСТРУКЦИЯ. Н.Гордюков. 2008г.

тие авиаторов. Естественно в летний период. Ящик на двоих.

Еще дальше, за «дачками» из ящиков, тут же, на краю летного поля, расположился однажды цыганский табор. Как знать, может те же цыгане, что пели и плясали в «Яре», в «Стрельне»!

Позже, но еще до революции, на месте ящиков – авиационных «дач» – был построен еще ангар, деревянный, как тогда строили.

В первые годы Советской власти в ангаре устраивались учебные классы Московской авиашколы. В этом же ангаре начлет школы Арцеулов выкроил уголок и строил вечерами свой, впоследствии ставший знаменитым планер А-5».

Закончив описания наиболее приметных аэродромных построек, перейдем к делам Московской авиационной школы. Называемая поначалу «Школа авиации военного комитета МОВ» она была образована 12 июля 1911 г. Особой известности не имела, хотя и награждала своих выпускников небольшим памятным значком. Выпускник школы, военный летчик Шатерников, вспоминал, что в период своего дальнейшего летного обучения в Севастополе с ним произошел следующий эпизод. Начальник севастопольской школы, углядев на груди Шатерникова памятный московский значок, спросил о его происхождении. Когда Шатерников гордо заявил, что это значок Московской школы авиации, в ответ получил буквально следующее:

– Мы такой школы не знаем!

В годы 1-й мировой войны Московская авиационная школа получила дополнительное название – «военного времени». Определенно, значимость школы в этот период возросла. Процесс обучения начинался для молодежи на теоретических курсах, которые вел профессор ИТУ Николай Егорович Жуковский. Именно через курсы Жуковского и дальнейшее обучение в московской школе начался путь в авиацию Михаила Михайловича Громова. В своих воспоминаниях («Через всю жизнь», Москва, «Молодая Гвардия», 1986 г.) Громов подробно описывает многие подробности обучения и атмосферу взаимоотношений тех лет: «В первые дни

революции, естественно, занятия наши в авиашколе на некоторое время прекратились. Начальник школы Руднев и офицерская элита не пожелали быть красными летчиками и предпочли незаметно исчезнуть с аэродрома. Многие учелты, инструкторы, в том числе и я, несли только службу по охране школы и ее имущества. Месяца через два в школу прибыла комиссия от Реввоенсовета по проверке личного состава, и некоторых учелтов отстранили от занятий. Наша четверка (Громов, Александр Надашкевич, Артур Рапп, Сергей Николаев) успешно прошла проверку комиссии и мы остались для дальнейшего обучения».

После Руднева начальником московской школы авиации назначается Борис Константинович Веллинг, затем Георгий Александрович Братолюбов. Интересно, что Братолюбов прибыл в школу как инструктор для обучения высшему пилотажу (лопингу) на самолетах «Моран», его назначение на эту должность состоялось 31 июля 1918 г.

Среди известных летчиков-инструкторов еще в первые годы работы аэродрома значился Адам Габер-Влынский, позднее Александр Агафонов, еще поднее А.И. Жуков. Работал летчиком-инструктором и Михаил Громов. Он рассказывал, что один из ангарах числился за начальником школы Братолюбовым: «В его ангаре, как мы знали, стояли такие самолеты, на которых летал только он – истребители английской конструкции – триплан «совпич», «виккерс» и другие. Эти самолеты обслуживал механик Ян Юрьевич Бутан со своими помощниками».

За образцовую службу Братолюбов разрешал иногда инструкторам полетать на этих самолетах. К сожалению, приходится констатировать, что 1918-20-е годы оказались чрезвычайно бедными в выборе современных типов самолетов, поскольку даже сами полеты на единичных образцах расценивались как поощрение.

Московская школа авиации просуществовала до середины 1920-х годов и выпустила многих известных впоследствии летчиков. Закрытие школы произошло в 1925 г., когда Ходынка стала слишком тесна для ее многочисленных обитателей.

## Новая история Ходынки

Новая история Ходынского аэродрома началась через несколько месяцев после революционных событий 1917 г. В феврале 1918 г. в связи с угрозой очередного наступления германских войск советское правительство переехало из Петрограда в Москву. Соответственно, сюда перебазировались и другие руководящие органы Республики. В марте 1918 г. Всероссийская коллегия Воздушного флота обосновалась в Москве, в помещении ресторана «Яр» на Петроградском шоссе. Можно сказать, что с этого момента сердце российской авиации переместилось на территорию московского Ходынского поля. Здесь открылась «школа летчиков военного времени», здесь начали формироваться авиачасти уходящие на фронт, здесь решались все вопросы создания Красного Воздушного Флота:

«Всем прибывающим в г. Москву, как по делам службы, так и в отпуск служащим воздухоплавательных и авиационных частей и учреждений, надлежит являться в Главное Управление Рабоче-Крестьянского Красного Военно-Воздушного Флота (Москва, Петроградское шоссе, д.№42, помещение ресторана «Яр».

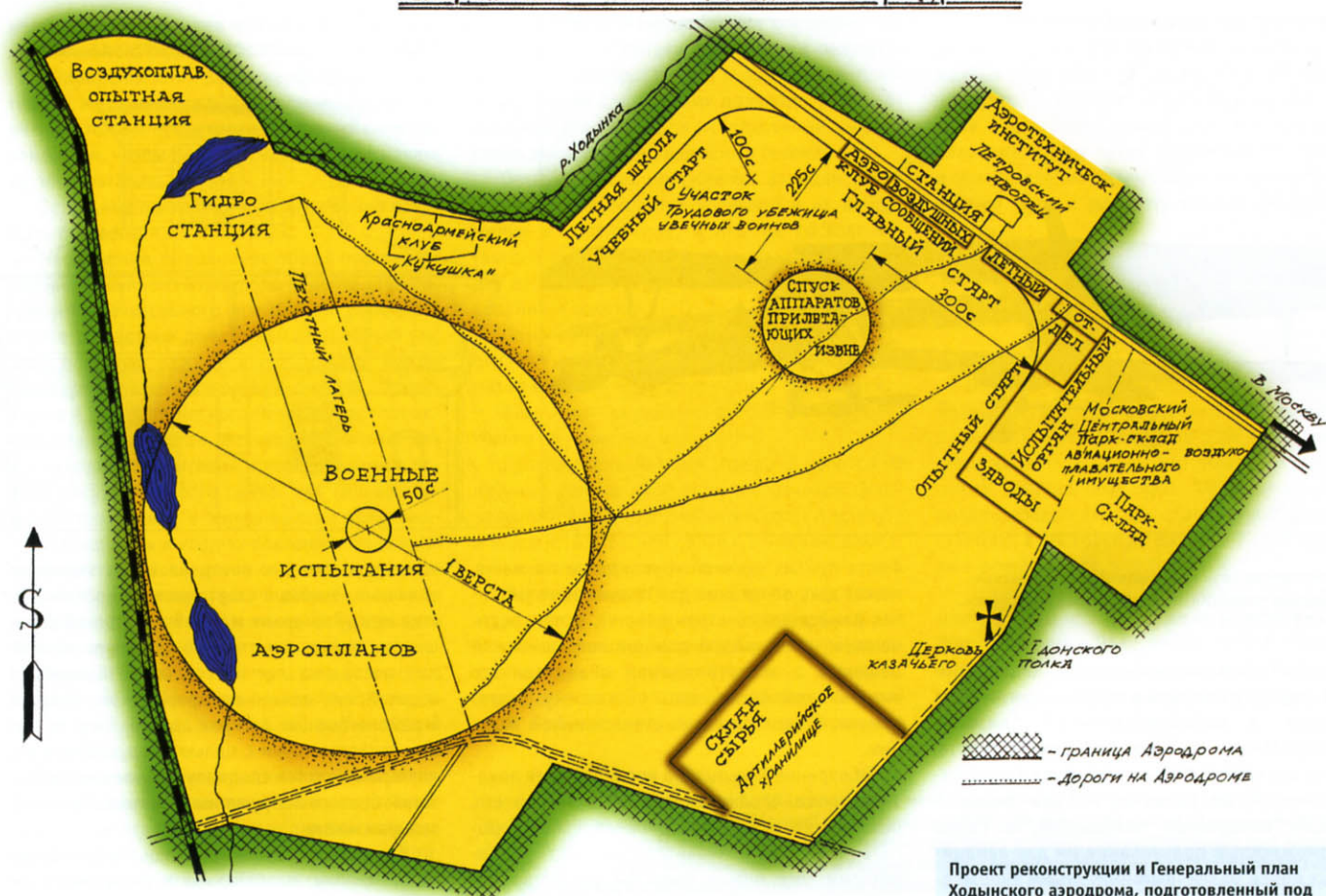
Вплоть до середины 1918 г. существование Красной авиации на Ходынке продолжалось в условиях некоторой революционной вольности, однако наступил такой момент, когда пришлось признать отсутствие дисциплины и порядка:

«При проведении осмотра 23 июня 1918 г. Ходынского аэродрома обнаружилось:

1. Ангарах Московской Советской Авиационной группы охранялись часовым Лобанкиным, который был найден спящим, а после того как был разбужен, в течение нескольких минут не мог прийти в себя и нагло уверял, что не спал.
2. 23-го Корпавиаотряда часовой Георгий Фролов сидел с папироской, а посторонняя публика свободно ходила около самолетов, мальчишки трогали тросы и крылья.
3. 4-й Боевой Группы часовой Иосиф Войткевич без оружия сидел в ящике из-под самолета, а под плоскостями стоящих перед палатками самолетов расположились какие-то женщины...».



## ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН Главного Аэродрома



Далее описывается еще ряд подобных случаев, которые привели к наказанию виновных, а представителей новой власти заставили заняться наведением порядка на Ходынке.

Согласно приказу по Военному Воздушному Флоту Российской Федеративной Советской Республики от 21 июля 1918 г. за №19 (§ 4) «В целях предотвращения дальнейшего беспорядка на Московском аэродроме и для выяснения прав и обязанностей частей, пользующихся аэродромом, Совет Главного Управления (Воздушного Флота – ред.) предлагает принять к точному исполнению и руководству нижеследующее:

а) Московский аэродром состоит в ведении Окружного Управления (Воздушного Флота – ред.)

б) Право пользования аэродромом принадлежит Московской авиационной школе и авиачастям Московского гарнизона, поскольку это не мешает правильной и планомерной работе школы.

в) Заведывание аэродромом, наблюдение за несением караульной службы при ангарах и палатках, и общим порядком на аэродроме возлагается на особого коменданта Московского аэродрома, должность коего будет включена в штат Московской авиашколы. Впредь до учреждения этой должности, в общем законодательном порядке, временно исполнять обязанности Коменданта аэродрома возлагается на заведующего аэродромом Московской авиашколы т. Браздевича...

г) Комендант аэродрома, по исполнению своих обязанностей, непосредственно подчиняется Начальнику Окружного управления ВВФ МВО.

д) Ввиду того, что т. Браздевич, как служащий Московской авиашколы, несет и прямые свои обязанности, в помощь ему назначить одного летчика или наблюдателя, преимущественно из числа неспособных к строевой службе по состоянию здоровья...

ж) Ежедневно, в часы производства учебных полетов, от Московской авиашколы назначать дежурного по аэродрому. Дежурный по аэродрому руководствуется инструкцией авиашколы, предусматривающей порядок производства полетов, как инструкторов, так и учеников школы.

Во время производства учебных полетов дежурному по аэродрому подчиняются, в смысле порядка производства полетов, все летчики авиачастей, расположенных на школьном аэродроме.

Означенное подчинение необходимо, ибо летчики отрядов... рулят во всех направлениях и делают взлеты, не считаясь с направлением взлетов учеников, что плохо отражается на обучающихся, совершающих первые самостоятельные вылеты и не могущих быстро ориентироваться с высоты благодаря беспорядочному рулению и взлетам летчиков авиачастей.

К лету 1918 г. началось переименование и перевод авиачастей в Рабоче-Крестьянский Красный Военный Воздушный Флот

Проект реконструкции и Генеральный план Ходынского аэродрома, подготовленный под руководством А. Вегенера и подписанный 21 февраля 1920 г.

(РККВВФ). В этот период на Ходынке базировались: 1, 2, 3, 4-я Боевые авиационные группы, 23-й корпусной авиаотряд, 1-й Фотографический отряд, 16-й и 17-й воздухоплавательные отряды Красного Воздушного флота (соответственно бывшие 1-й и 3-й Московские воздухоплавательные отряды). Через год после появления многих воинских частей и резкого возрастания эффективности полетов стало понятно, что московский аэродром требует серьезной реорганизации. Заодно вспомнили проекты создания Главного аэродрома, который еще несколько лет назад задумали организовать на юге Российской империи, в районе Херсона.

Проблемы Ходынки впервые подробно были описаны в журнале «Вестник воздушного флота», №1, 1920 г. (номер выпущен в мае 1920 г.) В статье, озаглавленной «Летный отдел» и подготовленной под руководством Александра Вегенера\*, описывались основные положения подготовленного проекта реконструкции Ходынского аэродрома:

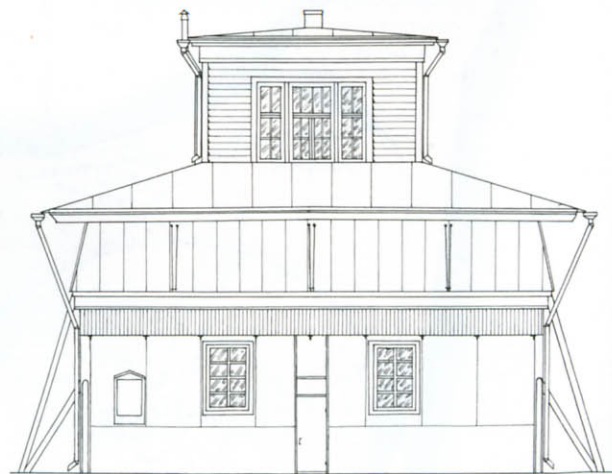
«Еще в прошлом году Законодательный Совет постановил передать Ходынское военное поле в исключительное пользование Воздушного Флота. К сожалению, постановление это очень медленно проводится в жизнь, чему, в значительной мере, способствует отсутствие утвержденной строительной программы Аэродрома.

\* Александр Николаевич Вегенер, бывший царский офицер и военный летчик является автором ряда работ по планированию и постройке аэродромов, в период 1922-24 гг. первый Начальник Академии Н.Е. Жуковского. Был арестован 10.06.1927 г. и 1.09.1927 г. расстрелян.





ФАСАД БЫВШЕГО АНГАРА В.В. ПЕТРОВСКОГО. 1934г.



Столкновение двух Ньюпор-21 на Ходынском аэродроме напротив ангаров авиазавода «Дукс». Зима 1919/20 гг.

Исключительное назначение Ходынского поля для нужд авиации в главном центре Республики, в непосредственной близости с центральным органом Воздушного Флота, тесное соседство Ходынского поля со столицей и удобство развития на нем большой станции воздушных сообщений, в связи с возможностью пользования им для авиационных целей различными научными учреждениями и общественными организациями Республики, заставляет необходимым признать его весьма подходящим для создания из него Главного Аэродрома Воздушного Флота. Общая структура Главного Аэродрома по проекту, одобренному Государственной властью и Московским авиасъездом, сводится к тому, что на нем группируется ряд учреждений различного назначения и характера, объединенных одной мыслью работы на развитие авиации и взаимно дополняющих друг друга по роду работы и характеру оборудования.

...Воссоздание материальной части потребует открытия авиазаводов и центрального склада, в близком соседстве с которым должен находиться и постоянный испытательный орган, в виде приемочной части Центрального Управления. Предусматривая потребность испытаний в области воздухоплавания, необходимо для опытной воздухоплавательной части отвести участок, удобный для работы привязных и управляемых аэростатов и для размещения построек и оборудования, необходимых для этой работы. Возможность устройства запруды на речке Ходынке должна быть использована для открытия при аэродроме небольшой Гидроаэростанции, допускающей взлет и спуск гидроаэростанов.

...Работа этих отделов неизбежно будет связана с производством исследований и опытов, что возможно удовлетворить при помощи лабораторий и других научно-технических средств Аэротехнического института (имелся в виду Центральный аэрогидродинамический институт – ЦАГИ – ред.).

Надлежащее сочетание всех перечисленных научно-технических органов Воздушного

Флота при их удачной группировке на месте, может дать основание для правильного развития авиационного строительства, а присоединение к ним большой станции воздушных сообщений и авиаучреждений общественного значения должно создать обстановку, благоприятную для развития отечественной авиации.

Обозрение Ходынского военного поля показывает, что, ограничиваясь лишь частью его, лежащей восточнее обводной железной дороги, с прирезком незначительных участков территории, уже можно было бы удовлетворить нужды авиации в Главном Аэродроме в течение большого периода времени... На прилагаемом плане показан один из вариантов общего размещения учреждений Воздушного Флота на аэродроме, в основу коего положены вышеизложенные соображения и принцип возможности расширения каждого из учреждений в будущем.

Согласно проекту весь Главный Аэродром должен состоять из летного поля, окруженного кольцом авиационных учреждений с удобными путями подъезда снаружи и с рядом ангаров по внутреннему его периметру. Предоставляя каждому из учреждений участок фасада, выходящий на главные пути подъезда к столице, проект дает в то же время возможность создания на аэродроме трех стартов, принципиально различающихся между собою по назначению:

- 1) Опытного – в районе, прилегающем к летному отделу, к испытательному органу и к заводу;
- 2) Главного – у станции воздушных сообщений – в центре аэродрома, с кругом для спуска аппаратов, прилетающих из полета вне аэродрома;
- 3) Учебного – в районе летных школ на северной стороне аэродрома.

Открытие для испытания и для учебных целей своих самостоятельных стартов... имеет целью облегчение работы этих учреждений в тех случаях, когда атмосферные условия это допускают... что для опытного старта будет иметь место почти всегда, так как первые опыты с новыми машинами производятся обыкновенно при безветрии и требуют большого открытого пространства для взлета, испытательные же полеты производятся опытными летчи-

ками, для которых ветер не имеет большого значения. Учебный старт при планировке участка между лагерями и новой мастерской авиашколы, явится тем стартом, о котором в течение последних лет постоянно возбуждаются ходатайства администрацией школ. Участок в районе бывших лагерей должен быть оставлен незастроенным с целью оборудования его для производства специальных военных испытаний боевого вооружения и снаряжения летательных машин.

К работам первой очереди, подлежащим безусловному выполнению в ближайшем же строительном сезоне необходимо отнести:

1. Закрытие дорог через аэродром, с постановкой заборов, ограждающих доступ на поле и с устройством заменяющих их дорог у Всехсвятского и со стороны Солдатенковской больницы, засыпка канав, ям и рвов и снятие бугров на аэродроме, с устройством дренажа для отвода воды. Вообще планировка всего поля для полетов.

2. Устройство сигнальной станции на аэродроме для управления полетами на нем и круга для спуска самолетов, прилетающих из полета вне аэродрома.

3. Окончание постройки большого и малого ангара, возводимых на территории нынешнего парка-склада, с оборудованием их, позволяющим работу круглый год, то есть с устройством отопления к осени текущего года.

4. Постройка пакгаузов, разгрузочных платформ и помещений для транспорта в парке-складе.

5. Возведение ангаров для школы авиации не менее, как на 80 аппаратов, из коих не менее 25% должно быть теплых.

6. В связи с отводом Воздушному Флоту Петровского дворца необходимо теперь же принять меры к запрещению нового строительства кем-либо, помимо Воздушного Флота, на участке бывшего дворцового ведомства.

7. Ремонт всех жилых помещений, уже занятых и подлежащих отводу в ближайшее время для авиации в районе Ходынского поля и Петровского парка.

Из остальных работ отнести на 2-ю очередь те, которые являются жизненно необходимыми для всех учреждений, пользующихся Главным Аэродромом, и которые нельзя заменить вре-



менными помещениями или по отводу Жилищно-Земельного отдела.

Выполнение этих работ необходимо начать теперь же и желательно закончить, хотя бы вчерне, тоже в предстоящем строительном сезоне с тем, чтобы с весны 1921 года уже начать их эксплуатацию.

Остальные постройки и оборудования могут быть отнесены на 3-ю очередь.

Несомненно, выполнение общей программы создания Главного Аэродрома само по себе потребует значительного времени, и детальный план его создания должен быть выработан так, чтоб наиболее важные и неотложные нужды были удовлетворены в первую очередь. Открытие на Аэродроме Летного Отдела и даст тот исполнительный орган Воздушного Флота для производства испытаний и исследований в полете, отсутствие коего сейчас так сильно тормозит проведение в жизнь многих предложений по авиации и воздухоплаванию только из-за отсутствия исследования данного предложения. Проведение в жизнь ценных и важных изобретений облегчит применение Воздушного Флота в культурном развитии страны.

Летный Отдел по своему штату состоит из Управления, аэростанции, опытной части по тяжелой авиации и опытной части по легкой авиации.

На Управлении лежит административная работа по проведению испытаний; подготовительная работа по каждому испытанию отдельно, детальная разработка программы испытаний, распределение работ и окончательная разработка результатов испытаний; учет технического имущества, организационная и общая административная работа.

Аэростанция является большой лабораторией для воздушных испытаний. Она состоит из аэродрома с его оборудованием, ангарами, сигнализацией и т. п., хронометража для про-

изводства всех измерительных операций при испытаниях, их сводки и обработки результатов. В состав аэростанции входит аэрологическая станция для ведения должного учета обстановки опытов и для исследования высших слоев атмосферы и воздушных течений.

Опытная часть по тяжелой авиации ведет исследование больших кораблей и их вооружения и снаряжения; в ней же состоят летающие лаборатории — специальные самолеты для аэродинамических и механических исследований в полете.

Опытная часть по Легкой Авиации ведет испытание легких самолетов и различных предметов вооружения и снаряжения авиачастей.

Весь штат служащих рассчитан исключительно на полетные испытания.

Деятельность Летного Отдела опирается на научные силы в лице всех сотрудников Центрального Аэрогидродинамического Института и находится в тесной связи с высшими школами авиатехники и летного искусства.

Формирование Летного Отдела уже происходит; часть личного состава уже собрана из бывших служащих Главного Аэродрома и авиачастей, однако еще не весь штат заполнен, и одно из целей настоящего сообщения является широкое оповещение авиаработников

о предстоящем открытии нового научно-технического органа для привлечения в него преданных делу авиации людей с одной стороны и с другой — желание поделиться своими мыслями с деятелями нашей авиации и воздухоплавания, чтобы путем обоснованной критики и сопоставления различных мнений найти наилучшие пути к расцвету нашего Воздушного Флота.

21 февраля 1920 г.

А.Вегенер  
г. Москва».

Из всех запланированных преобразований большинство впоследствии воплотилось в жизнь. Однако Ходынское поле оказалось не столь велико, и планы его обустройства пришлось заметно поубавить. Не нашлось места воздухоплавателям, не стали строить гидро-станцию, а московскую школу авиации перевели в другое место.

Основными пользователями аэродрома на многие годы стали Гражданский воздушный флот, Академия Воздушного флота, НИИ ВВС и отделы испытаний авиазаводов. Об этом мы расскажем в следующих номерах нашего журнала.



Двухмоторный Фридрихсгафен G. IIIa с опознавательным знаком D 286 (D. L. R. 512 FABR.726) и красным крестом на фюзеляже, прилетевший в Москву летом 1920 г. На трех таких самолетах немецкие летчики в начале 1920 г. доставили из Кенигсберга в Смоленск для своих пленных соотечественников груз медикаментов. Два аппарата были конфискованы и позднее летали с красными звездами на крыльях. Известно, что 2 августа 1921 г. на таком Фридрихсгафене (возможно как раз на бывшем D 286), управляемом летчиком Иваном Адольфовичем Бубом, Председатель Реввоенсовета республики Троцкий летал на аэродром Подосинки (ныне ст. Ухтомская) для осмотра частей красной авиации. Однако нас на этот раз более интересует место съемки: в районе расположения парк-склада на Ходынке, напротив здания завода «Промвоздух» (находится левее и в кадр не попало). По правую руку от наблюдателя проходит Петроградское шоссе, непосредственно на аэродром можно попасть, если пойти вперед и преодолеть видимую под фюзеляжем самолета проходную. Нахоженная тропинка, ведущая к проходной, заметна также и на обзорном снимке (стр.8) северо-восточной части Ходынского аэродрома.





# Дальний бомбардировщик ДБ-2 (АНТ-37)



Этот самолет стал широко известен в 1938 г., под собственным именем «Родина», благодаря беспосадочному перелету из Москвы на Дальний Восток, осуществленному женским экипажем. А проектировался и строился он в ЦАГИ по тактико-тактическим требованиям ВВС как дальний бомбардировщик ДБ-2 с двумя звездообразными двигателями воздушного охлаждения «Гном-Рон» 14Krsd.

**К** его созданию приступили в 1934 г., причем поначалу считалось, что новый самолет можно будет построить путем внесения необходимых усовершенствований и изменений в одномоторный ДБ-1 (АНТ-25). Установку двигателей «Гном-Рон» с деревянными двухлопастными воздушными винтами надеялись полностью позаимствовать после опробования на двухмоторном истребителе ДИ-8 (АНТ-46). Одновременно, почти все силы конструкторов Центрального аэродинамического института в этот период были брошены на создание опытного бомбардировщика АНТ-40 (СБ), от которого также надеялись использовать отдельные конструктивные элементы, решения узлы систем и оборудования. Указанные обстоятельства позволили разработчикам считать, что постройка нового дальнего самолета, получившего обозначение АНТ-37, особых затруднений не вызовет, поэтому значительной спешки с его практическим воплощением не наблюдалось.

Однако, как только конструкторский отдел ЦАГИ с головой окунулся в проектирование АНТ-37, всем участникам событий – от рядового расчетчика до руководителей института – пришлось признать, что все не так просто. Работы по увязочному макету, развернутые в начале 1935 г., выявили необходимость внесения кардинальных изменений в конструкцию ДБ-1, ранее принятой в качестве исходного образца.

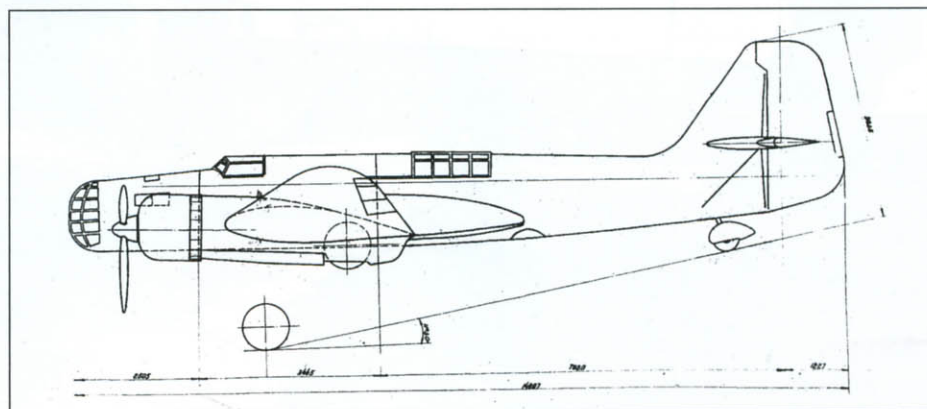
Все эти «открытия» озвучил главный конструктор самолета П.О. Сухой на техническом совете, состоявшемся в ЦАГИ 4 января 1935 г. На

следующем заседании – 28 февраля – Павел Осипович сообщил, что его бригаде пришлось полностью переконструировать весь самолет. По его заявлению чертежи новой машины были готовы на 70-75%, а сдача полного комплекта документации ожидалась не ранее 1 апреля. Так как еще ранее появление АНТ-37 на аэродроме запланировали на 15 июня, а предъявление его на государственные испытания 15 июля 1935 г., то понятно, что с этого момента все действительно «закрутилось»: появились сверхурочные, вторая смена и прочие атрибуты спешной деятельности. При этом следует добавить, что и тактико-технические требования ВВС на новый бомбардировщик окончательно не были подготовлены и утверждены.

Впрочем, весной 1935 г. многие вопросы решались достаточно оперативно. В соответствии с подготовленными ТТТ, ДБ-2 (АНТ-37) определялся как дальний бомбардировщик, способный нести 1000 кг бомб на расстояние 5000

км со скоростью 250 км/ч (последнее значение потом повысили на 300-320 км/ч).

Самолет имел трехлонжеронное крыло с размахом 31,0 м и площадью 89,94 м<sup>2</sup>, которое в отличие от крыла АНТ-25 имело гладкую обшивку (у АНТ-25 гофрированная обшивка крыла для снижения сопротивления была обтянута тканью). Топливные баки с запасом горючего 3800 литров располагались между первым и вторым лонжероном вдоль размаха крыла, причем верхняя и нижняя поверхность баков являлись элементами внешней обшивки. Особенностью ДБ-2 являлось размещение второго управления в задней кабине, традиционно предназначенной для стрелка-радиста. Здесь, в кормовой кабине размещалась верхняя оборонительная турель ТУР-9 и нижняя оборонительная установка с пулеметами ШКАС. Еще один ШКАС был установлен в носовой поворачивающейся башне перед кабиной штурмана. Дополняя краткое описание, укажем, что ос-



Оригинальный боковой вид АНТ-37.



Второй опытный экземпляр АНТ-37бис, 1936 г.



новное убираемое шасси было оснащено спаренными колесами размером 900х200 мм, костыльная установка оснащалась неубираемым колесом размером 470х300 мм.

Изготовление первого экземпляра АНТ-37 велось в цехах нового завода опытных конструкций (ЗОК) ЦАГИ, построенного на участке между улицей Радио и рекой Яуза, и введенного в строй в 1932 году. В 1936 г. этот завод получил наименование авиазавода №156. В доку-

Первый опытный экземпляр АНТ-37 на аэродроме летом 1935 г.



ментах, сопровождающих строительство АНТ-37, указывалось, что благодаря накопленному опыту, качество изготовления самолета оценивалось заметно выше, чем у опытного бомбардировщика АНТ-40.

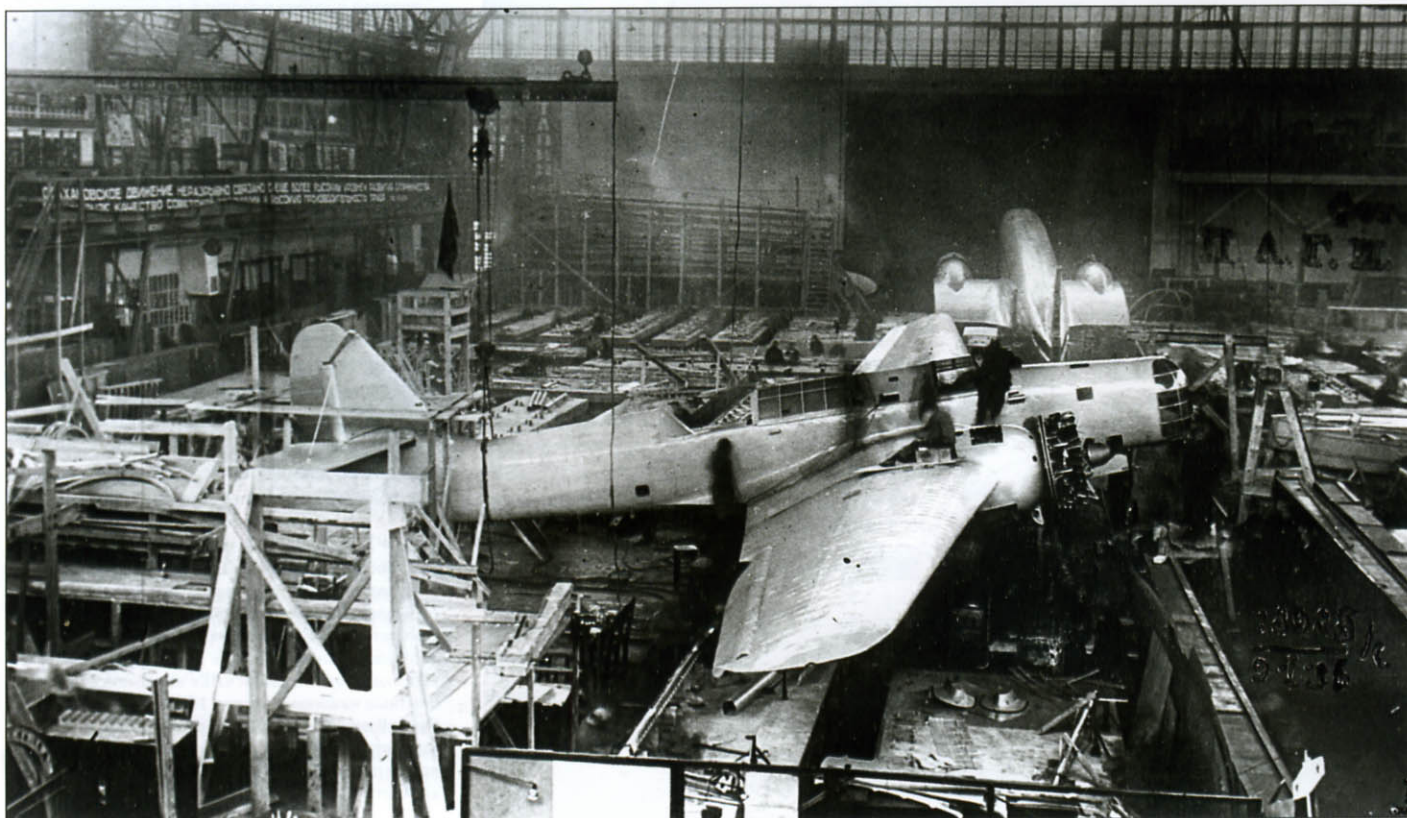
На аэродром первый АНТ-37 вывели в конце июня 1936 г. После выполнения нескольких благополучных полетов по программе заводских испытаний было решено, что с незначительной задержкой по срокам самолет можно будет передать для продолжения тестирования испытателям НИИ ВВС. Однако, при совершении очередного полета, 20 августа 1935 г. первый опытный экземпляр АНТ-37 разрушился

в воздухе по причине вибрации хвостового оперения. Летчик-испытатель К.К. Попов и бортинженер М.М. Егоров спаслись на парашютах, еще один член экипажа погиб. Катастрофа послужила основанием для проведения целого ряда исследований по флаттеру и бафтингу конструкции, призванных устранить эти опасные явления на всех последующих экземплярах.

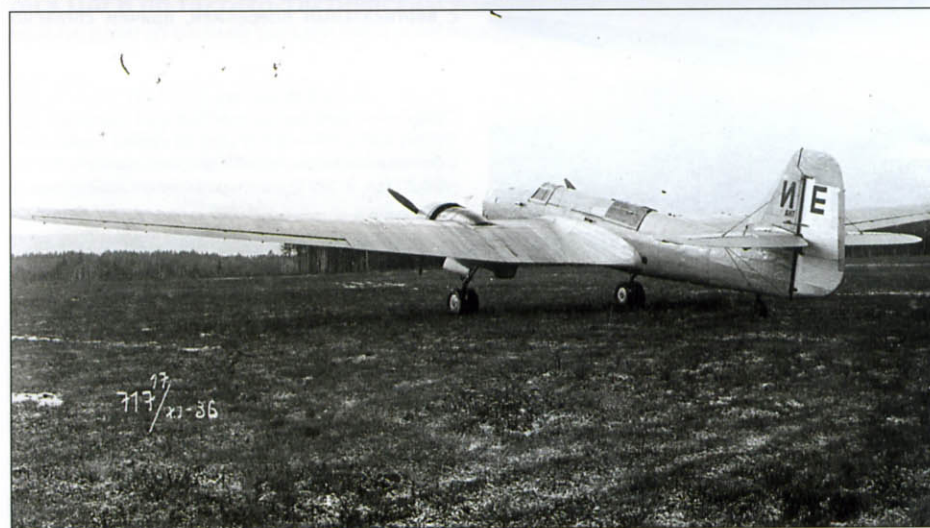
Уже позднее, при разборе аварий и катастроф, произошедших с самолетами АНТ-37, АНТ-40 и АНТ-41, в специальной справке, подготовленной 26 мая 1937 г. за подписью главного конструктора завода №156 В.М. Петлякова, говорилось:

«Катастрофа с самолетом АНТ-37 произошла по причине вибраций фюзеляжа вместе с вертикальным оперением, причем согласно

Второй опытный экземпляр ДБ-2 (АНТ-37) в сборочном цехе завода опытных конструкций (ЗОК) ЦАГИ. 9 января 1936 г. На заднем плане фотоснимка виден первый доставленный в СССР ДС-2 (зав. №1413) с отстыкованными консолями.







акту аварийной комиссии, начальный толчок вибрации дала аэродинамическая перекомпенсация системы руля и сервоуля. После того как на самолете этого типа аэродинамическая перекомпенсация была исправлена, фюзеляж сделали прочнее и жестче, проведена полная весовая компенсация рулей, никаких неприятных случаев с этими самолетами не было». Добавить к сказанному следует то, что зачастую причинами летных происшествий оказывались не только новые, неисследованные явления авиации. В частности, катастрофа самолета АНТ-41 (во многом схожему с АНТ-37) произошла из-за разрушения триммера руля высоты, в системе управления которым обнаружили производственный дефект.

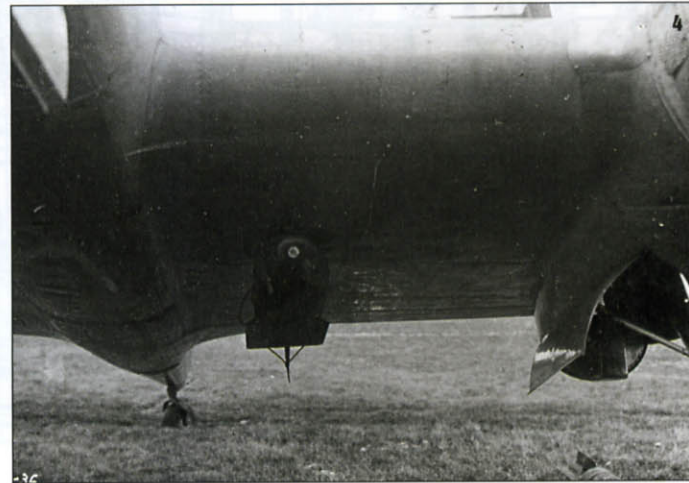
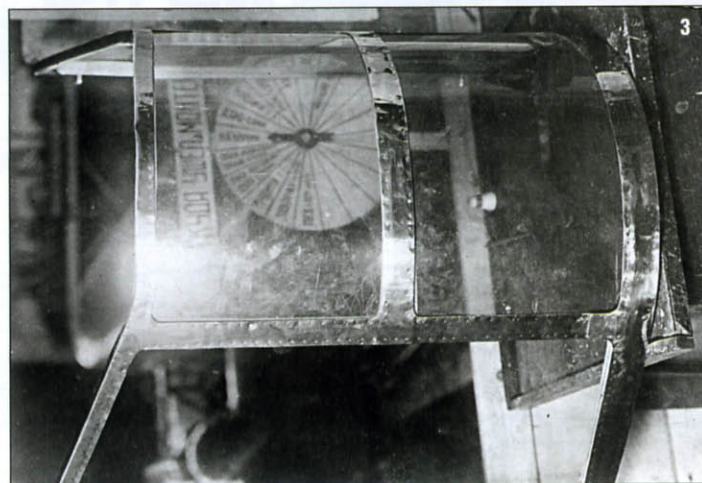
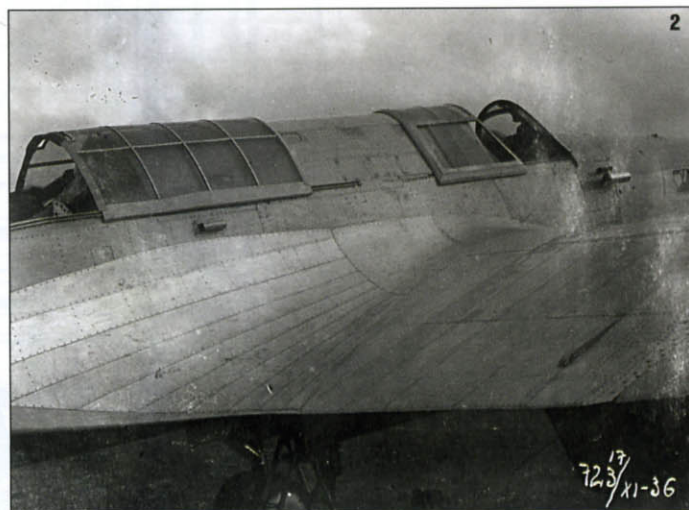
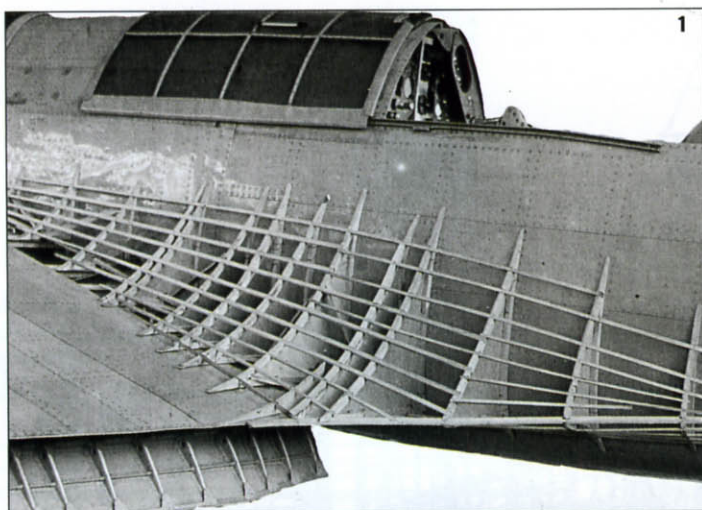
После неудачи первого АНТ-37 продолжилось строительство второго опытного экземпляра, который получил обозначение ДБ-26бис (АНТ-37бис). Заказ на изготовление этого аппарата, также называемого «Дублер», открыли еще 2 августа 1935 г. Почти год спустя, 27 июля 1936 г., заместитель председателя СНК СССР Г.К. Орджоникидзе задним числом дал согласие на включение АНТ-37бис в план строительства взамен погибшего самолета.

Выше говорилось, что первоначально в АНТ-37 пытались использовать конструктивные элементы одномоторного АНТ-25. В частности, при постройке первого опытного экземпляра в их число входили отдельные агрегаты военного варианта АНТ-25 (ДБ-1) – центроплан, хвостовая часть фюзеляжа, шасси, лонжероны отъемов крыла и т.д. Но уже в процессе постройки конструкторы постепенно отказывались от использования этих агрегатов или использовали их с очень значительными изменениями. В переписке, касающейся АНТ-37, указывалось: «Опыт с этой машиной показал, что к использованию отдельных частей одних машин, при постройке других, надо относиться особенно осторожно: переделки по приспособлению старых вариантов частей самолета к новым вариантам чрезвычайно трудны и редко бывают удачными. Это срывает плановые сроки и удорожает стоимость во всех случаях замены неподходящих агрегатов старых машин новыми агрегатами. Например, машина 37 бис без использования старых частей будет сделана быстрее и дешевле».

Об окончании изготовления АНТ-37бис доложили 18 февраля 1936 г., а уже 20 февраля самолет доставили на аэродром для проведения испытаний. Полеты, усовершенствования оборудования, и внесение дополнительных изменений велись до 16 ноября 1936 г. В ходе проведения заводских испытаний 20 августа 1936 г. АНТ-37бис совершил дальний полет по

Второй опытный экземпляр ДБ-26бис (АНТ-37 бис) на аэродроме НИИ ВВС в период проведения государственных испытаний. 2-17 ноября 1936 г. Самолет окрашен серой эмалью АЭ-9, опознавательных знаков не имеет. Буквы на вертикальном оперении «ИЕ» наносились на опытные машины в период 36-40 гг. Большая буква И свидетельствует о принадлежности самолета к авиапромышленности, буква Е подтверждает, что это экспериментальный аппарат.





1. Составленный из фанерных стенок и деревянных реечек макет зализа крыла в ходе его подгонки к фюзеляжу и центроплану. Затем по этому макету выкраивались листы обшивки при изготовлении подлинного зализа.

2. Вид на центральную часть фюзеляжа АНТ-37бис. Машина уже на аэродроме. 17 ноября 1936 г.

3. Сдвижной элемент фонаря пилота до установки на самолет. Под остеклением видно замечательное устройство, напоминающее часы. Оно называется «Куда ушел монтер» и в данный момент его стрелка показывает, что монтер ушел на участок сборки элеронов.

4. Вид на центроплан снизу. На замках подвешена 100-кг авиабомба. Внутри мотогондолы можно разглядеть клиновидный участок заднего обтекателя, который как-бы протискивался между колесами при их убранном положении. Необходимости в такой конструкции вовсе не было, она полностью скопирована с АНТ-25, на котором находилась «на улице» и поэтому вполне оправдывала свое назначение.

маршруту Москва-Омск-Москва. Взлетный вес самолета составил 11200 кг, в число полезной нагрузки входила одна тонна бомб. Полет проходил в основном на высоте 4200 м, за 23 часа 20 мин полетного времени самолет со средней скоростью 212 км/ч преодолел расстояние 4955 км.

В подготовленном отчете по испытаниям указывались следующие технические параметры и достигнутые летные характеристики АНТ-37бис:

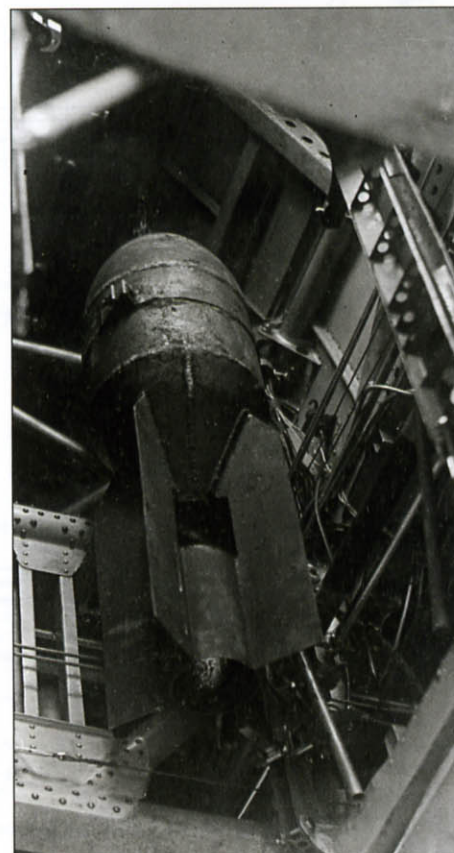
Размах крыла (м) .....	31,0
Длина (м) .....	14,750
Площадь крыла (м²) .....	84,94
Высота на стоянке (м) .....	5,889
Колея (м) .....	5,72
Вес пустого (кг) .....	4679
Полетный вес (кг) .....	9909*
Максимальная скорость у земли (км/ч) .....	280,5
Максимальная скорость на Н=3850 м (км/ч) .....	335
Потолок практический (м) .....	7330

\* Значение, зафиксированное в отчете

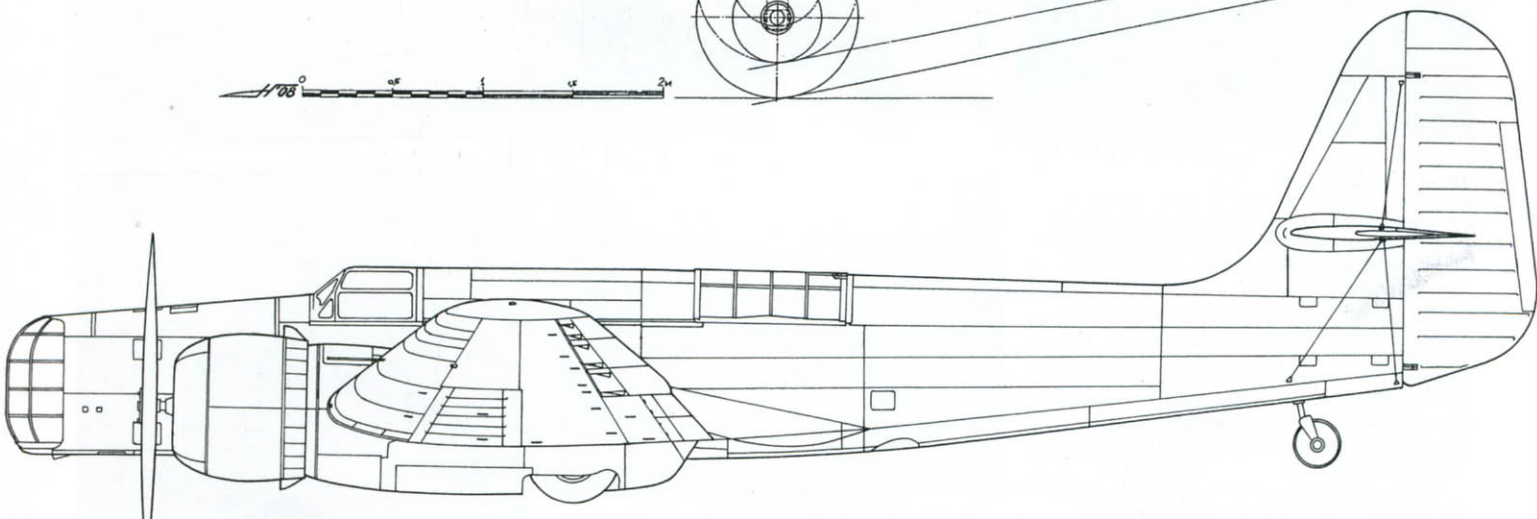
Для продолжения исследования летных и технических характеристик 1 декабря 1936 г. АНТ-37бис передали в НИИ ВВС. Здесь самолет определялся как 2-й опытный экземпляр бомбардировщика ДБ-2 с двигателями М-85. К его испытаниям приступили ведущий летчик-испытатель капитан Нюхтиков и штурман капитан Черкасов. В облете самолета участвовали летчик Стефановский и штурман Брядинский.

Через несколько дней после прибытия ДБ-2 в Щелково обнаружилась течь бензина из топливных баков, поэтому 5 декабря самолет перенесли на Центральный аэродром, где его разобрали и вернули на завод №156.


Авиабомба ФАБ-50 внутри бомбового отсека установлена на вертикальном держателе.







Проектный вариант АНТ-37 (ДБ-2)

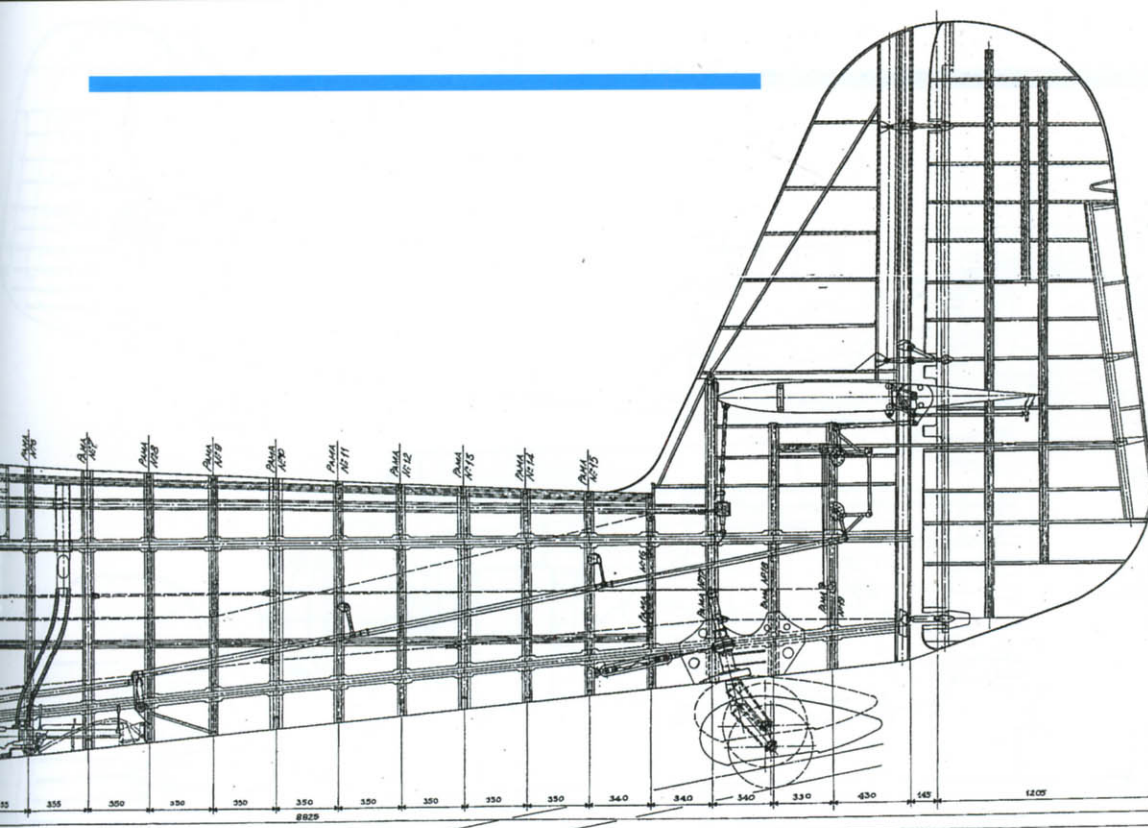


Первый опытный АНТ-37 с открытым фонарем задней кабины

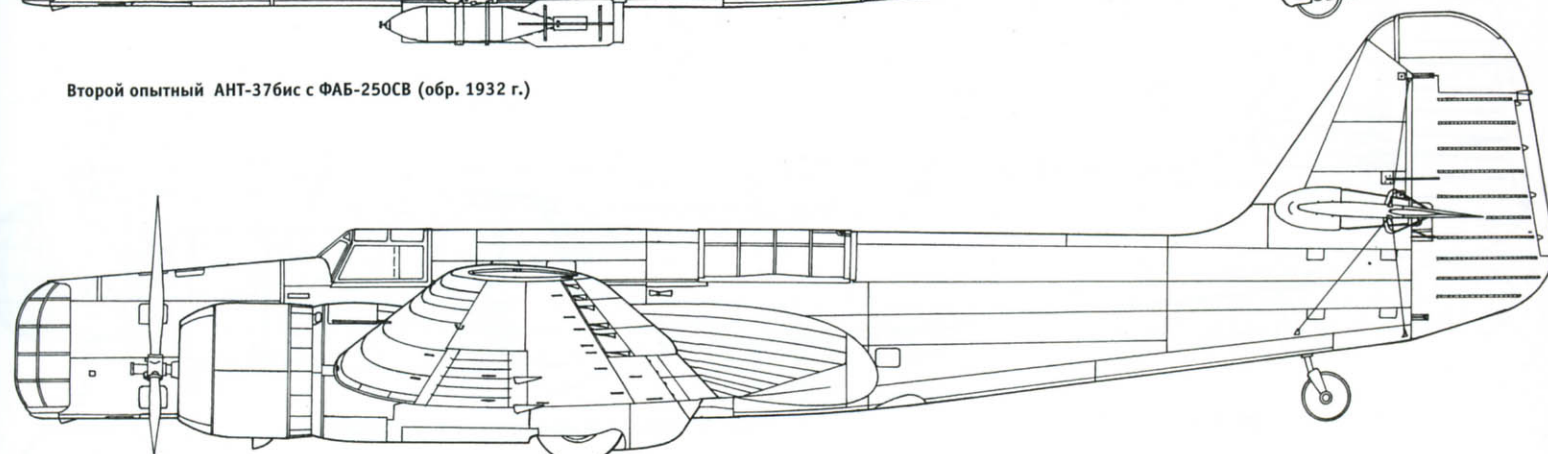
Первый опытный АНТ-37 с открытым фонарем задней кабины



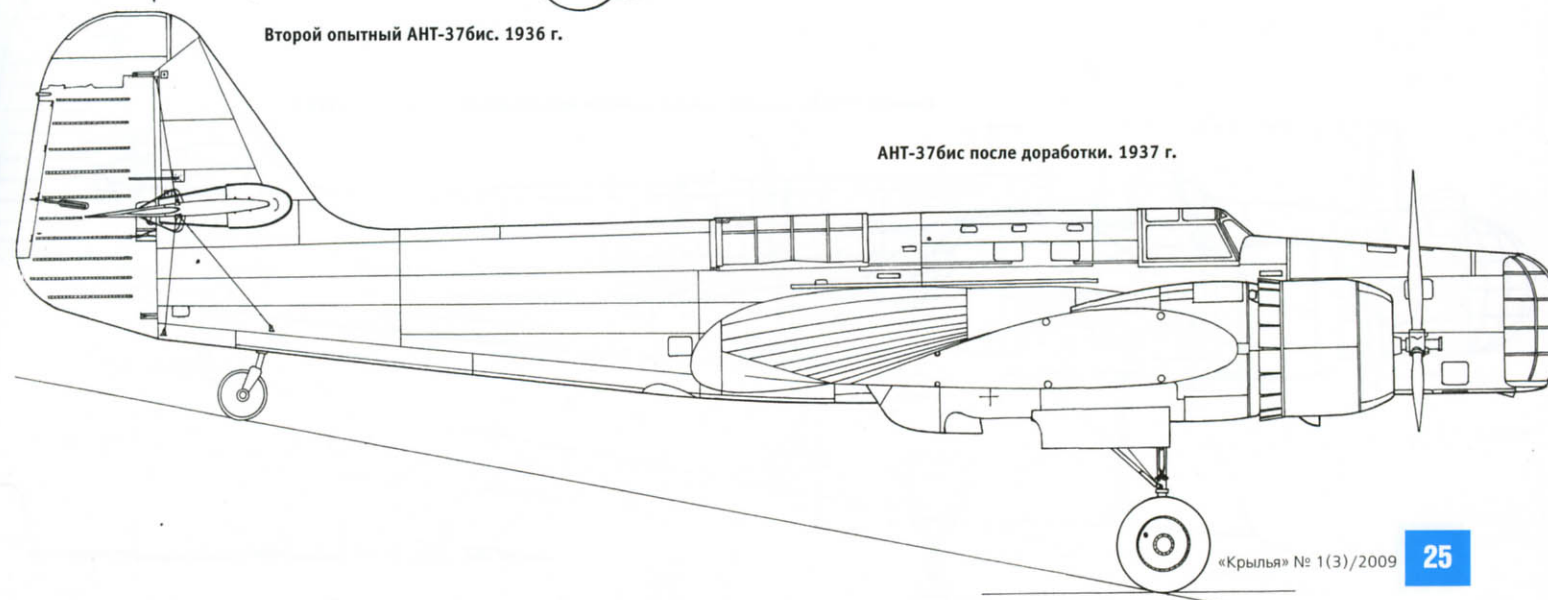




Второй опытный АНТ-37бис с ФАБ-250СВ (обр. 1932 г.)

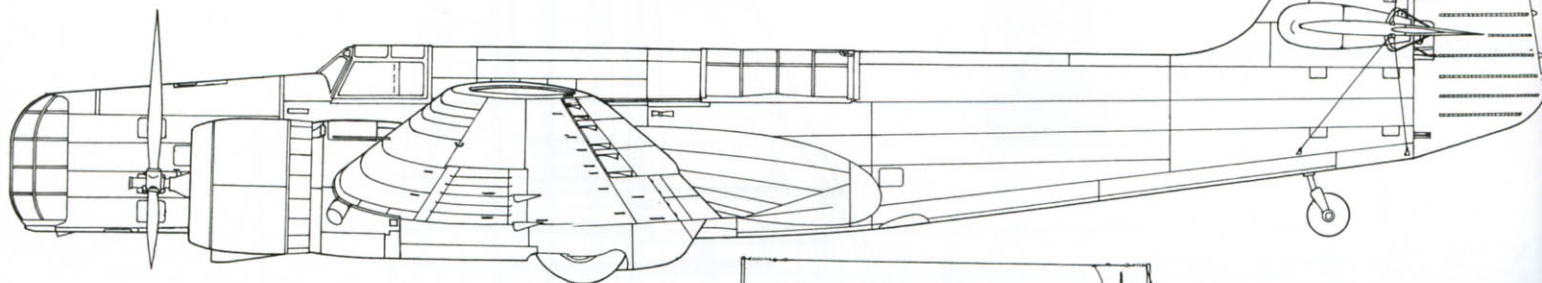


Второй опытный АНТ-37бис. 1936 г.



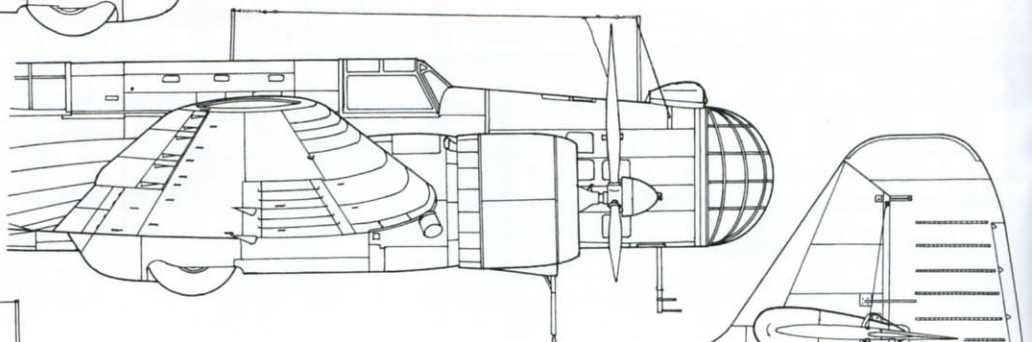
АНТ-37бис после доработки. 1937 г.



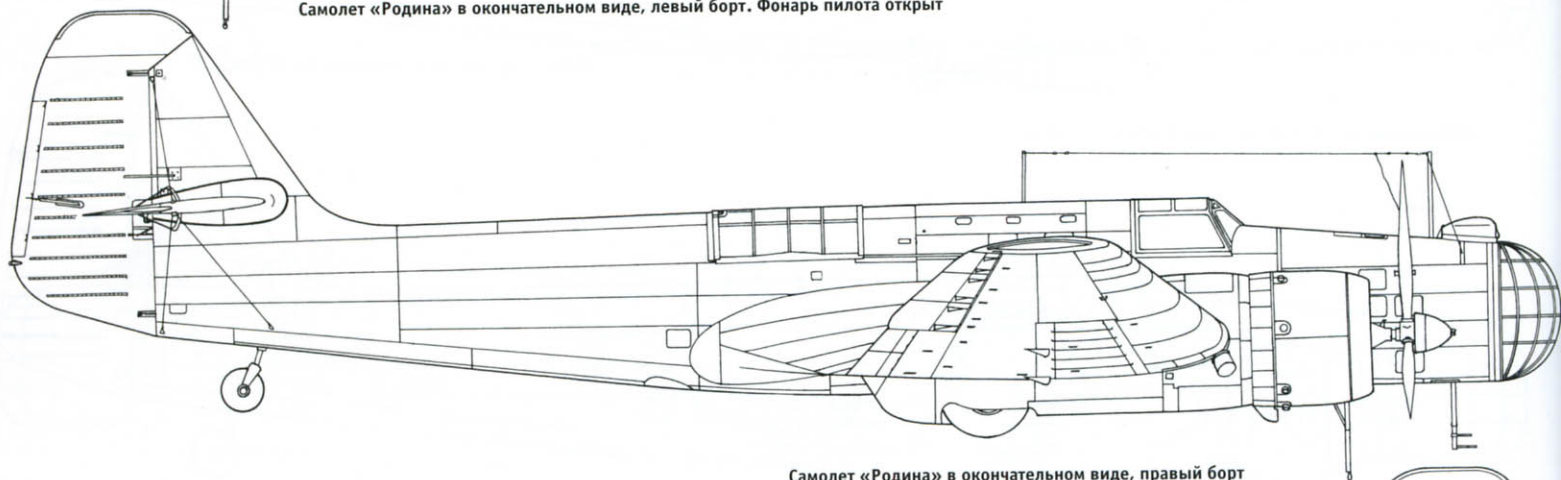


АНТ-37<sup>3</sup> (третий экземпляр самолета ДБ-2)

АНТ-37<sup>3</sup> с доработками фюзеляжа, кока винта, и др. Первоначальный вид самолета «Родина»

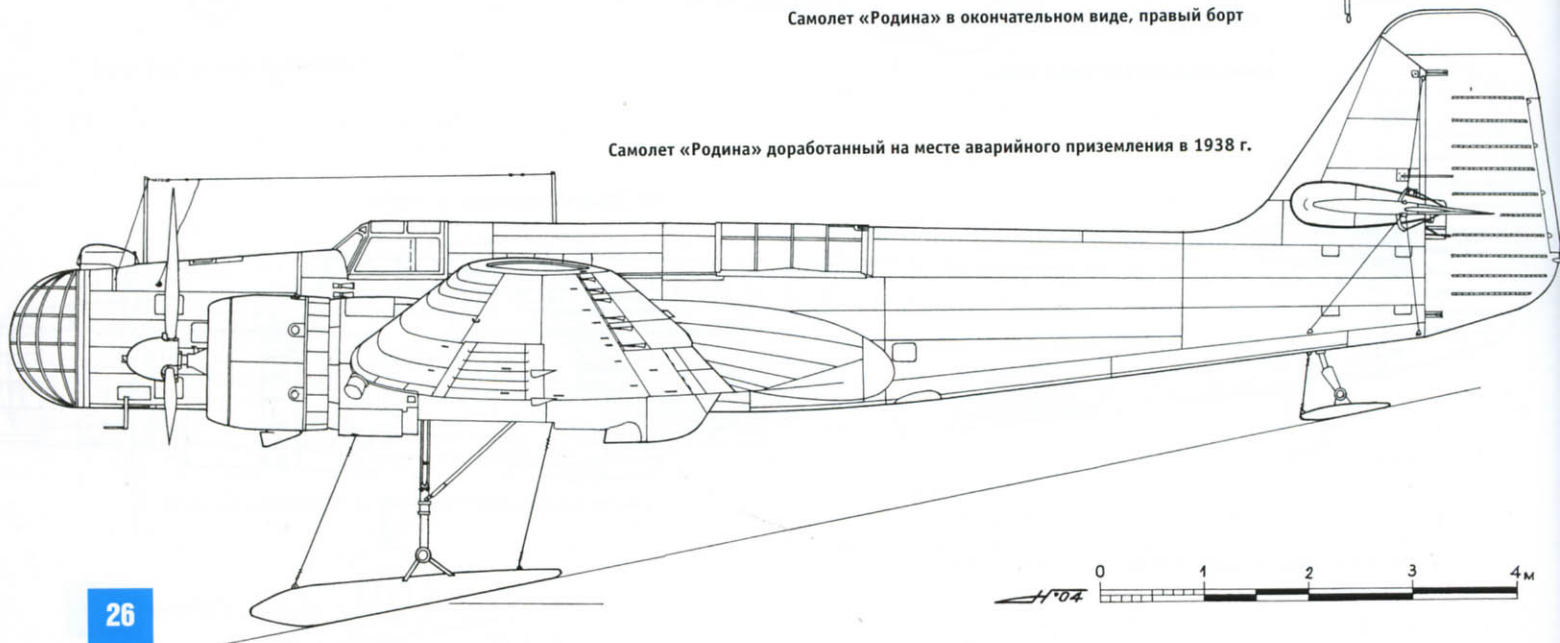


Самолет «Родина» в окончательном виде, левый борт. Фонарь пилота открыт

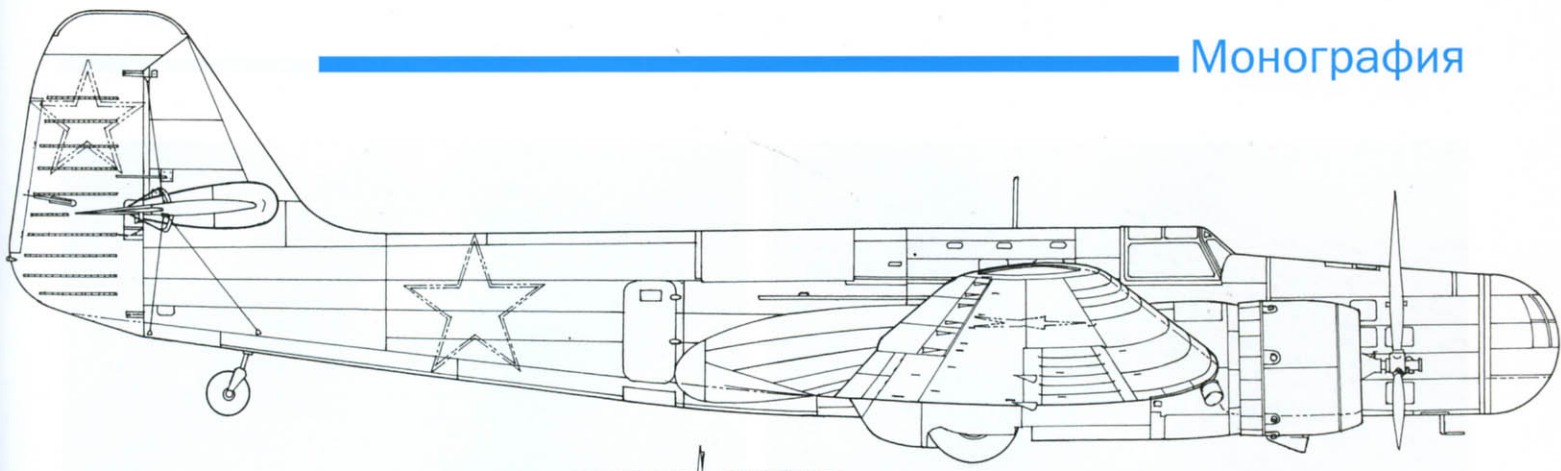


Самолет «Родина» в окончательном виде, правый борт

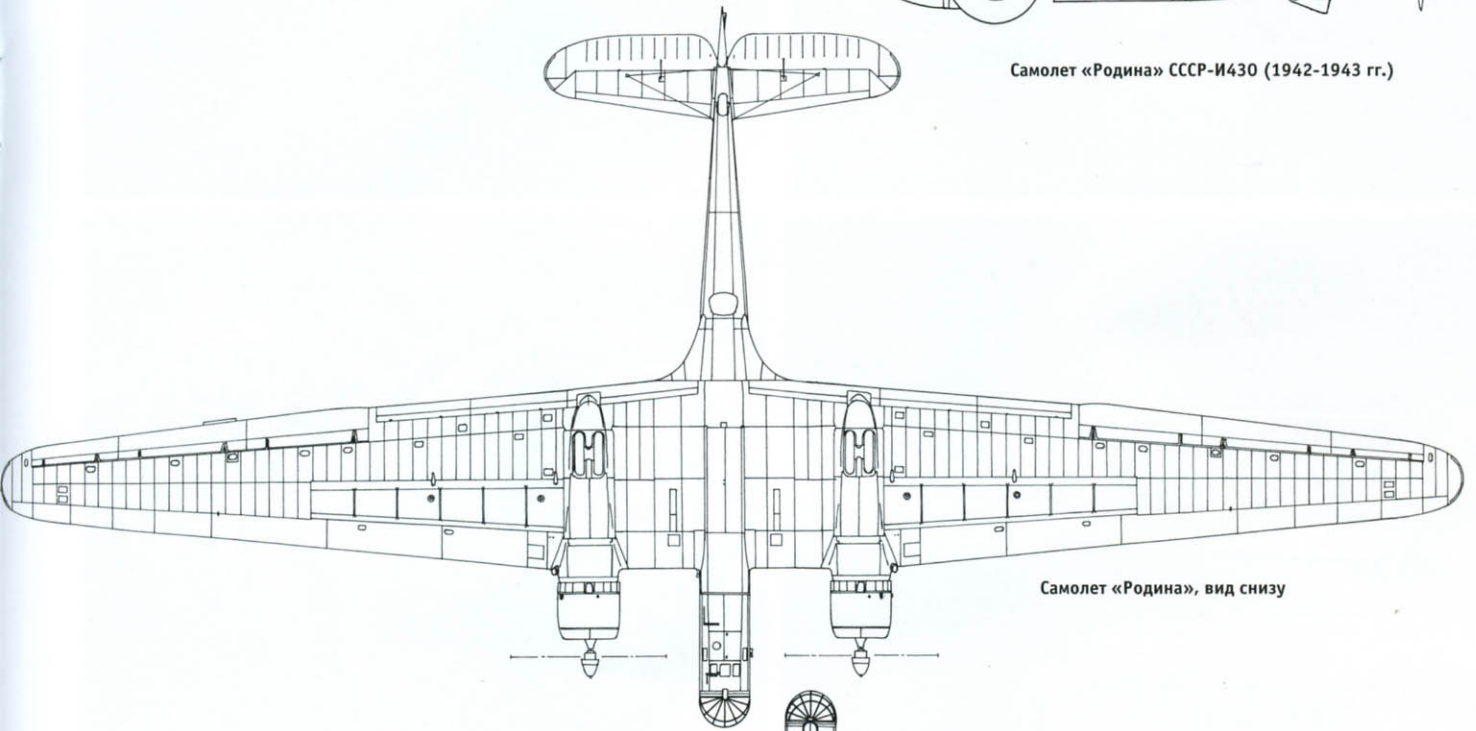
Самолет «Родина» доработанный на месте аварийного приземления в 1938 г.



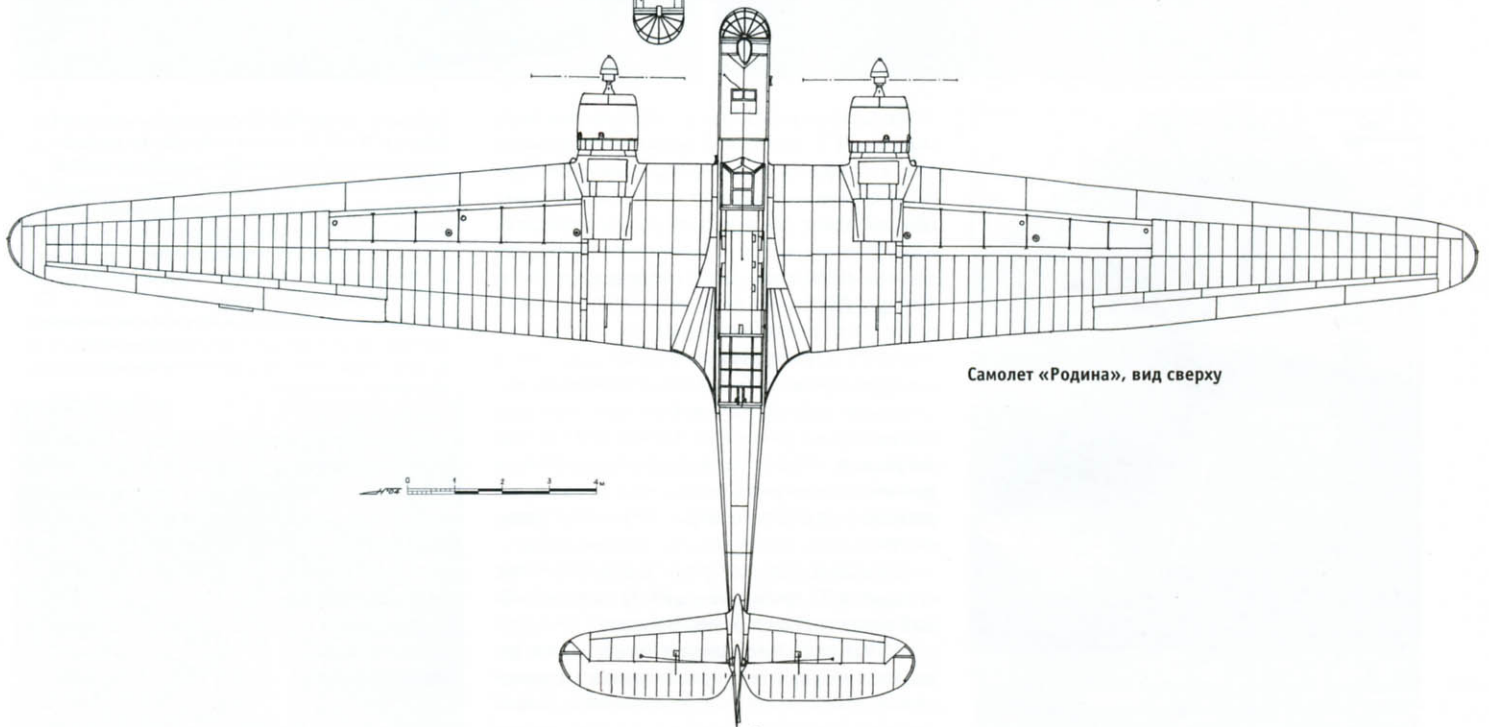




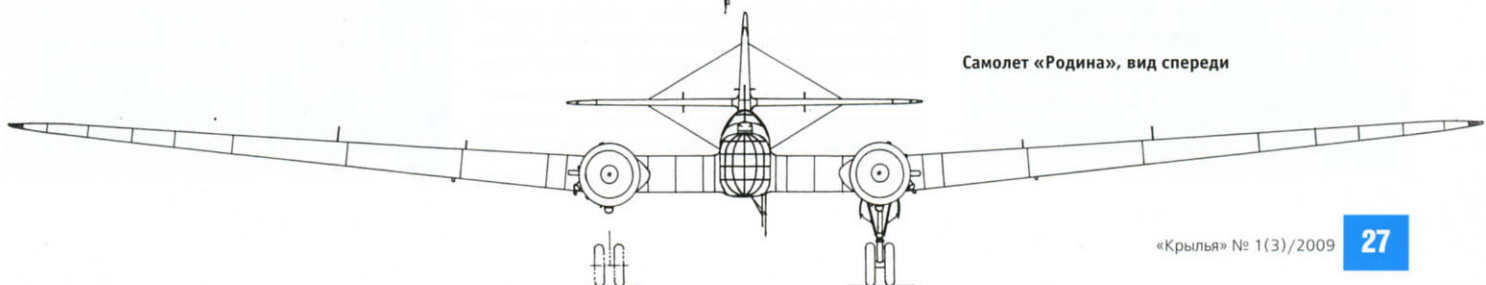
Самолет «Родина» СССР-И430 (1942-1943 гг.)



Самолет «Родина», вид снизу

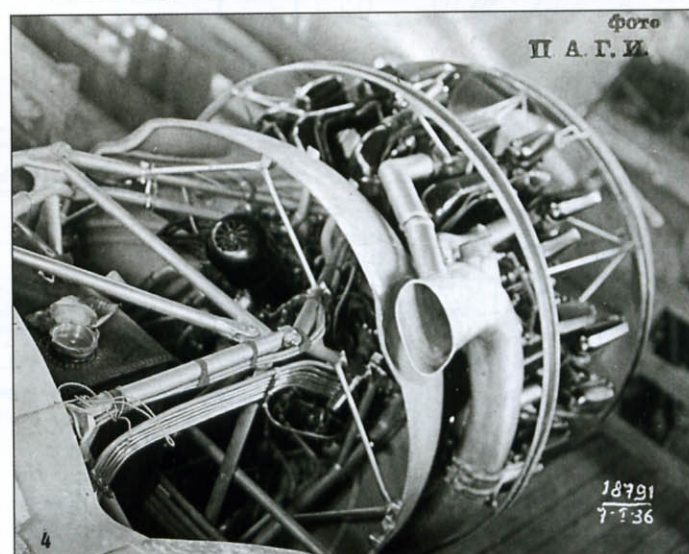
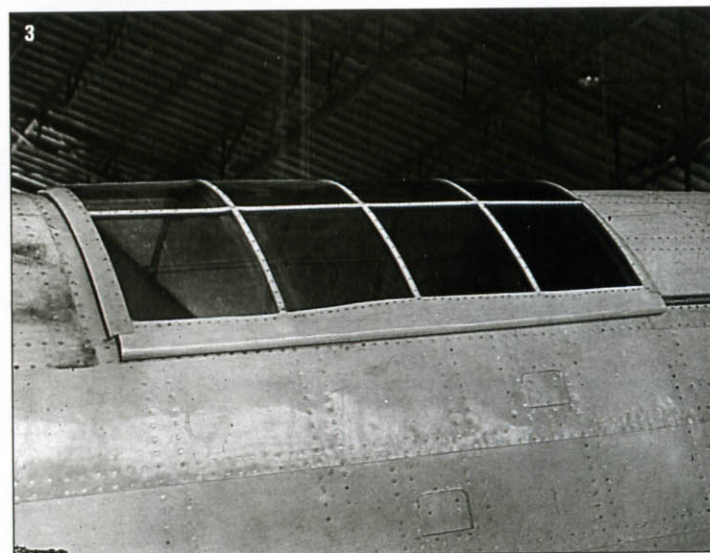


Самолет «Родина», вид сверху



Самолет «Родина», вид спереди





Хвостовое оперение во всем великолепии, с большими буквами «ИЕ» и маленькими «376» (АНТ-37бис). Руль поворота после установки тканевой обшивки покрыт «серебрянкой» на эмалите, что дало резкое различие его оттенка от основных металлических элементов самолета, окрашенных серой эмалевой краской АЗ-9. Скорее всего, имела место перетяжка ткани, в результате которой «пропали» буквы АНТ на рулевой поверхности.

Испытания в НИИ ВВС возобновились лишь спустя два с половиной месяца. 22 февраля 1937 г. Стефановский и Брядинский выполнили на отремонтированном аппарате ознакомительный полет, после чего передали его Нюхтикову. Впрочем, после нескольких последующих полетов выявились новые неполадки, поэтому 31 марта ДБ-2 опять вернули в ЦАГИ. На следующий день после окончания очередного ремонта, 21 апреля 1937 г. Нюхтиков поднялся в воздух, однако вынужден был прекратить выполнение задания по причине обнаруженной тряски одного двигателя. 10 мая 1937 г. при очередной попытке продолжить полеты тряска двигателя проявилась вновь. На этот раз малоуспешные опыты по доводке АНТ-37бис решили прекратить, а самолет с испытаний снять.

Отмечалось, что всего в НИИ ВВС АНТ-37бис находился 35 дней, совершил 11 полетов, общий налет составил 6 час 35 минут.

Указывалось, что самолет имеет много дефектов, его винтомоторная группа несовершенна, отмеченные на 1-м экземпляре вибрации окончательно не изжиты. В числе других недостатков указывались: отсутствие живой связи между членами экипажа, ненадежный механизм уборки шасси, отсутствие протектирования топливных баков.

По причине отмеченных вибраций летные характеристики с полным полетным весом

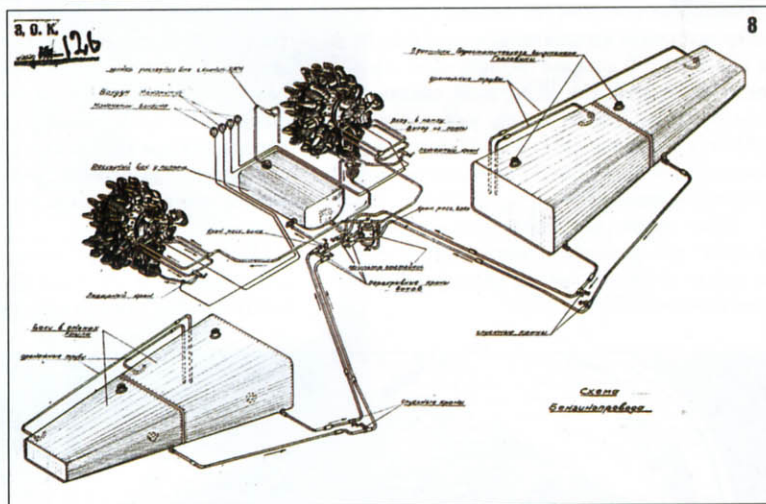
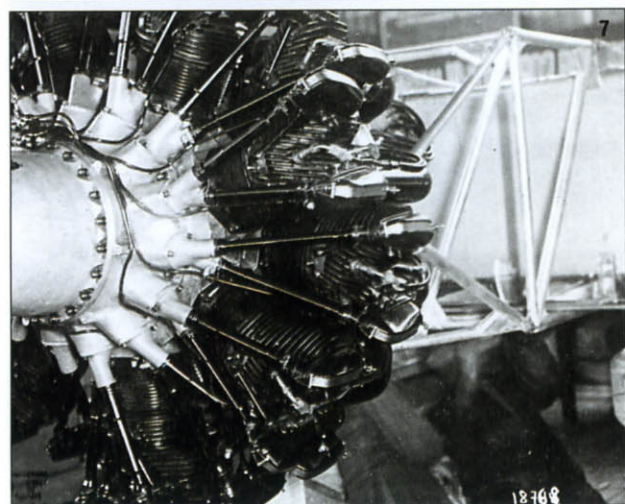
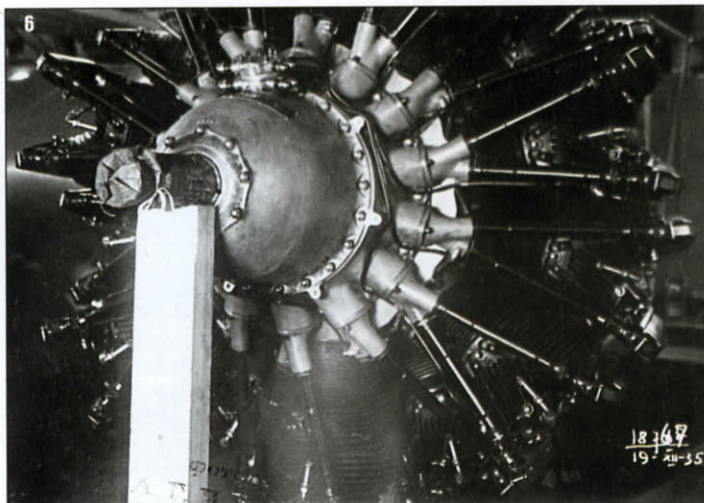
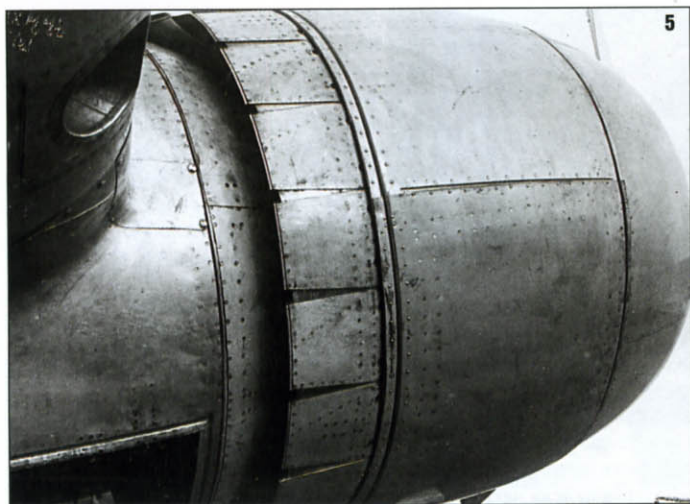
1. Задняя кабина АНТ-37 со сдвинутым фонарем и турелью ТУР-9. Не совсем понятно, как второй пилот должен был управлять самолетом из этой кабины. Однако на приборной доске представлены все основные пилотажные приборы, а справа даже установлены переключатели магнето двигателей
2. Вид на правый борт кабины штурмана из открытого аварийного люка
3. Фонарь задней кабины в закрытом положении с еле заметным вздутием в центральной части
4. Общий вид силовой установки в процессе сборочных монтажей.

11500 кг не снимались. Полетную скорость для максимального полетного веса определили при помощи перерасчета данных, полученных при проведении заводских испытаний с полетным весом 6800 кг.

	6800 кг	11500 кг
Скорость макс. у земли (км/ч)	301	284
Скорость макс. на 3600 м (км/ч)	342	322,4

Полученные значения определялись как недостаточные, по уточненным ТТТ максимальная скорость самолета данного типа должна была составлять не менее 350 км/ч. Кроме того, по большинству летных характеристик «цаговский» ДБ-2 заметно уступал дальнему бомбардировщику ДБ-3 конструкции С.В. Ильюшина.





5. Капотирование двигателя Гном Рон 14Ksrd на АНТ-37бис

6. Авиационный двигатель Гном Рон 14Ksrd перед установкой на АНТ-37

7. Стыковка двигателя Гном Рон 14Ksrd с моторной рамой

8. Общий вид топливных баков и подачи бензина к двигателям. Расход топлива из основных крыльевых баков общей емкостью 4900 литров осуществлялся через расходный бак емкостью 135 литров. Такая схема была утверждена при создании первого экземпляра в январе 1935-го.

9. Вид на моторную гондолу и правую стойку шасси.

	ДБ-2	ДБ-3
Вес пустого (кг)	5940	4370
Полетный вес (кг)	11500	8500
Площадь крыла (м <sup>2</sup> )	85,8	65,6
Удлинение крыла	11,2	7
Нагрузка на крыло (кг/м <sup>2</sup> )	134	130
Максимальная скорость (км/ч)	322,4	405
Дальность полета с 1000 кг бомб (км)	5000	4000
Запас горючего (л)	3800	2500

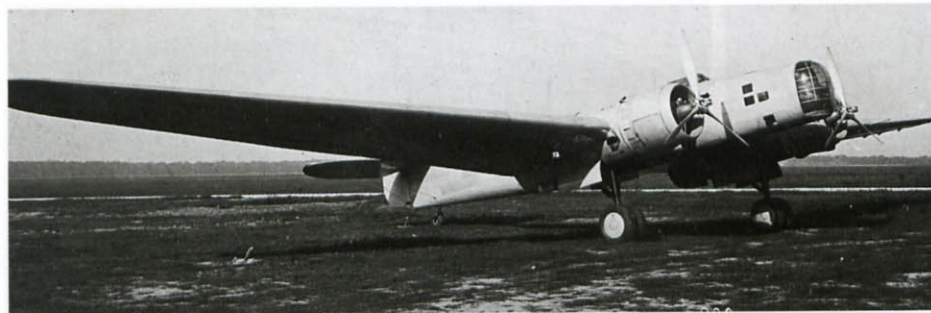
В окончательных выводах государственной комиссии преимущество ДБ-3 отмечалось как существенное, поэтому от дальнейшего совершенствования ДБ-2 было решено отказаться.

Между тем, история самолета к летному сезону 1937 г. обогатилась еще одним экземпляром. Она началась в 1936 г., когда еще до окончания заводских испытаний АНТ-37бис последовало решение построить войсковую серию ДБ-2 на заводе №18 в Воронеже. Однако воронежский завод, который стал базовым предприятием для выпуска ильюшинских ДБ-3, явно не мог справиться сразу с несколькими заданиями. Поэтому 9 сентября 1936 г. заказ на строительство двух экземпляров ДБ-2 передали в ЗОК ЦАГИ (авиазавод №156). В Москву вернули все чертежи, задел деталей, материалы и даже двигатели М-85. Одновременно, для ускорения работ были выделены дополнительные 500 тысяч рублей. Сроком выпуска самолетов на аэродром определили 1 января 1937 г.

Левая основная стойка шасси с вильчатым задним подкосом.







Третий экземпляр АНТ-37<sup>3</sup> во время проведения летных испытаний. Сентябрь 1937 г.

На практике построили лишь один дополнительный ДБ-2, который в заводской документации получил обозначение АНТ-37<sup>3</sup>. Этот экземпляр закончили изготовлением на заводе №156 в мае 1937 г. О дате его первого вылета и проведении тщательных испытаний сведения не обнаружены. Тем не менее, уже в середине 1937 г. в отношении всех АНТ-37 (в документах их называли также ДБ-2) последовали соответствующие решения.

Один экземпляр было решено передать в ЦАГИ для доводки и испытаний в воздухе с целью исследования аэродинамических характеристик.

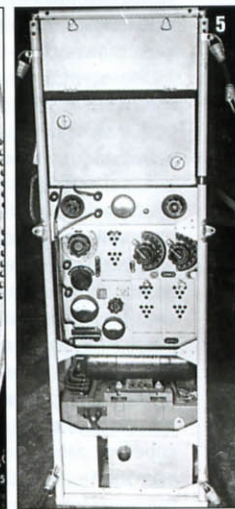
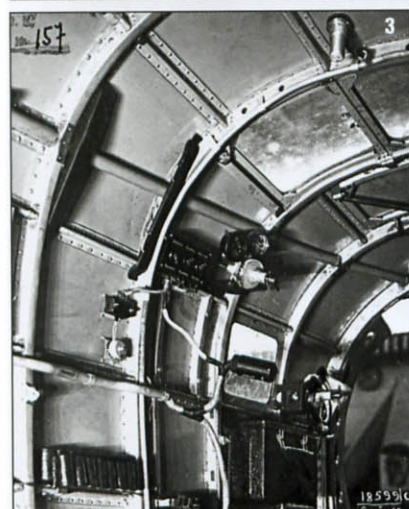
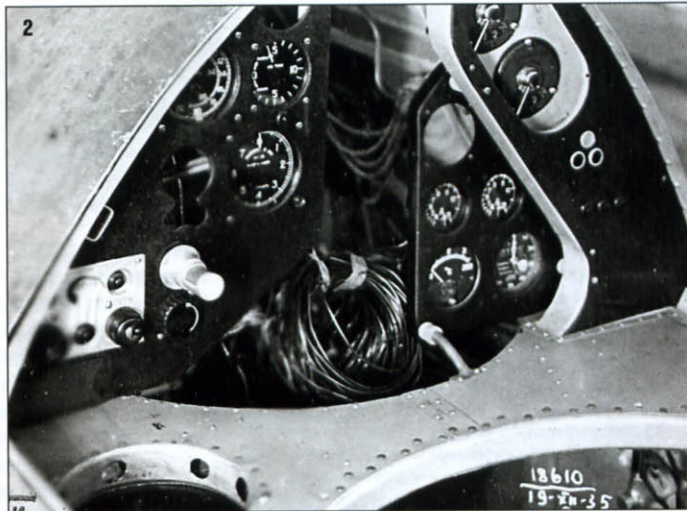
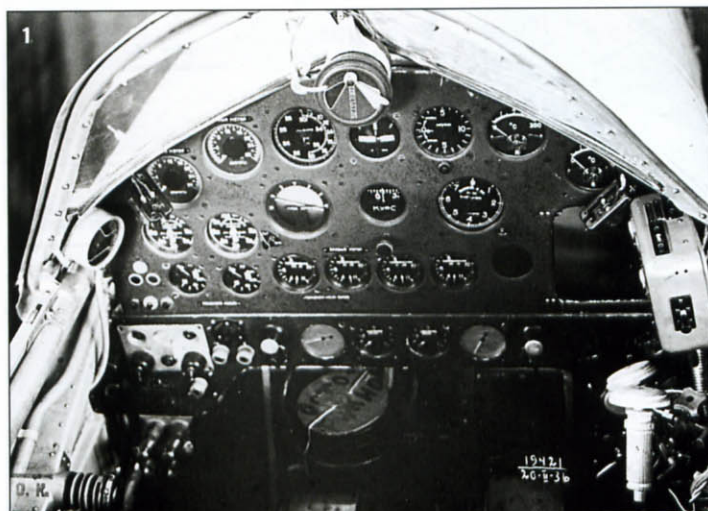
Еще два ДБ-2 предлагалось «...довести и передать в одну из строевых частей для тренировки личного состава на продолжительность и дальность полета». Если суммировать перечисленные самолеты с разбившимся первым опытным АНТ-37, то получится четыре летных машины этого типа. «Потерявшийся» четвертый экземпляр был законсервирован с апреля 1938 г. и некоторое время в отношении него не принималось никаких решений. В апреле 1939 г. К.Е. Ворошилов предложил достроить этот четвертый АНТ-37. Очевидно, запрошенные при этом полтора миллиона рублей показались чрезмерной суммой для такого самолета, ибо продолжения истории не последовало.

Таким образом, на практике использовались два опытных экземпляра ДБ-2 – АНТ-37бис и АНТ-37<sup>3</sup>. Оба они с осени 1936 г. большей ча-

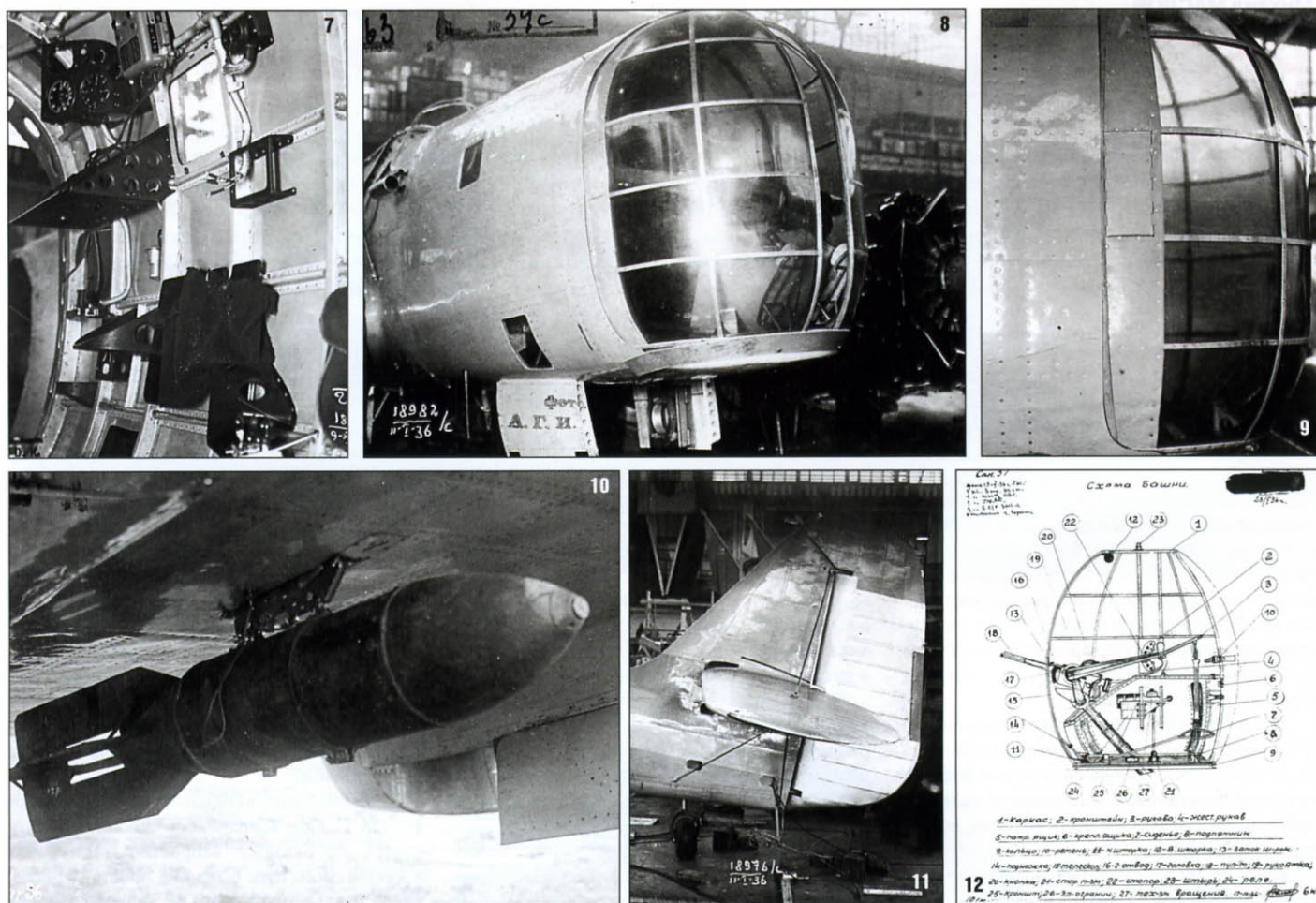
стью расценивались не как военные аппараты, а как самолеты, предназначенные для выполнения дальних полетов. Наиболее вероятно, что первыми решили использовать АНТ-37 для преодоления дальнего маршрута летчик В.М. Ремезюк и штурман И.Т. Спирин. В докладной записке, направленной ими 15 ноября 1936 г. на имя Г.К. Орджоникидзе предлагалось осуществить на этом самолете (указывался как ДБ-2) перелет по маршруту Москва – Северный Полюс – Сан-Франциско в апреле 1937 г.

В следующий раз про АНТ-37 вспомнили в августе 1937 г. при подготовке операции по поиску экипажа С.А. Леваневского. В процессе обсуждения вероятных участников поисков указывалось, что в летном состоянии находятся два таких самолета – один с двигателями М-85, другой с двигателями М-87. Называлась их максимальная дальность полета 5000 км с 1 тонной груза. Впрочем, в обоих приведенных случаях самолеты АНТ-37 оказались невостребованными.

1. Приборная доска первого пилота.
2. Приборная доска в кабине второго пилота.
3. Левый борт кабины штурмана.
4. Вид на кабину штурмана изнутри до ее состыковки с центральной частью фюзеляжа.
5. Радиостанция РРД.
6. Правый борт кабины штурмана. Кресло повернуто против полета.







В 1938 г. АНТ-37<sup>3</sup> решили использовать для осуществления дальнего перелета женского экипажа в составе Валентины Гризодубовой, Марины Расковой и Полины Осипенко. Переоборудование самолета велось под руководством Главного конструктора П.О. Сухого, ведущего по производству и эксплуатации А.М. Козлова, ведущего инженера КБ №24 И.А. Фомина.

Первым делом на выбранной машине демонтировали все военное снаряжение и оборудование. Изменили носовую часть фюзеляжа, в которой прорезали дополнительное остекление, шаровую башню с турелью СП-4 заменили неподвижным сферическим фонарем. У второго пилота в кормовой кабине установили новое сидение и штурвал. В фюзеляже разместили два дополнительных топливных бака на 360 и 240 кг, еще два дополнительных бака смонтировали в центроплане – каждый на 150 кг топлива. Дополнительные маслобаки по 35 кг разместили на противопожарной перегородке каждого двигателя.

Далее перетянули электропроводку, троса управления, сменили аэронавигационное оборудование, приборы. Установили новую радиостанцию РРД, новые СПУ-3 и пневмопочту, радиокompас «Ферчайлд», бензиномеры «Наяда», систему жидкого кислорода СКПЖ-10. В связи с возросшим взлетным весом шасси оснастили специальными усиленными колесами.

В силовой установке использовали двигатели специальной сборки М-86 (№31А008, №31А188) максимальной мощностью по 950 л.с. и новые воздушные винты ВИШ-3, изготов-

ленные на комбинате №150 в Ступино. Одновременно было доработано капотирование двигателей и изменена выхлопная система.

Все указанные работы закончили в основном к 10 августа 1938 г. Затем летчик-испытатель Н.С. Рыбко провел ускоренные испытания переоборудованного самолета с замером расхода горючего на различных режимах и высотах полета. Были выполнены 7 испытательных полетов с общим налетом 13 час 30 мин.

Самолет, получивший наименование «Родина», сдали 15 августа. Работы по его переоборудованию оценили в 975588 рублей (из них стоимость новых двигателей М-86 составила 410 тысяч рублей).

В это время женский экипаж продолжал тренировки на АНТ-37бис. В.С. Гризодубова выполнила на нем 41 полет, в том числе 28 полетов самостоятельно, налетала 19 час 20 мин. П.Д. Осипенко выполнила 51 полет, в том числе 24 самостоятельно, налетала 11 час 50 мин. В составе полного экипажа вместе со штурманом М.М. Расковой женщины выполнили 26 полетов, налетали 13 час 30 мин. Уже на заключительной стадии тренировок, в начале августа 1938 г., сразу после старта с Центрального аэродрома, на АНТ-37бис произошел обрыв ушка крепления стабилизатора, едва не приведший к тяжелым последствиям. Машину удалось благополучно посадить, однако дальнейшие полеты на этом экземпляре были прекращены.

После получения 15 августа самолета «Родина» женский экипаж налетал на нем 18 часов, в том числе был выполнен один дальний

7. Правый борт кабины штурмана в процессе монтажа оборудования.

8-9. Носовая часть фюзеляжа АНТ-37бис с поворачивающейся башней. Пулемет ШКАС не установлен.

10. Подвеска ФАБ-250 на держателях ДЕР-19 под центропланом.

11. Вид сбоку на хвостовое оперение в сборочном цехе.

12. Оригинальная схема носовой поворотной башни с пулеметом ШКАС.

полет продолжительностью 10 часов. Общий воздушный налет «Родины» с новыми двигателями по состоянию на 17 августа 1938 г. составил 31 час. Характеристики этого самолета, подготовленного к дальнему перелету, указывались следующие:

Длина самолета (м)	14,9
Размах крыла (м)	31,0
Удлинение крыла	11,3
Площадь крыла (м <sup>2</sup> )	84,9
Вес пустого (кг)	5854,8*
Полетный вес (кг)	12500
Полная нагрузка (кг)	6645,2
Горючее (кг)	5529
Масло (кг)	470
Максимальная скорость у земли (км/ч)	300
Максимальная скорость на Н=4250 м (км/ч)	340
Потолок практический (м)	7330

\* В окончательном варианте вес пустого самолета «Родина» с двигателями М-86 указывался 6015 кг.



# Рекордный перелет «Родины»

Дальние беспосадочные перелеты 1930-х годов сегодня воспринимаются как особый эпизод мировой истории, отмеченный стремлением доказать превосходство национальных образцов техники, наивысшие профессиональные способности летчиков, их твердость воли и стойкость духа при достижении намеченной цели. В этой поистине захватывающей и нелегкой борьбе за покорение рекорда дальности беспосадочного полета помимо суровых и отважных мужчин приняли участие не менее смелые и героические женщины. Более того, по свидетельству современников женские перелеты во всем мире в то время считались не менее популярными, чем мужские.

**В** Советском Союзе в 1930-е годы также осуществили ряд рекордных женских перелетов, национальной особенностью которых являлось использование территории лишь только своего огромного государства. Наиболее известным среди них стал дальний перелет Валентины Гризодубовой, Марины Расковой и Полины Осипенко осенью 1938 г. из Москвы на Дальний Восток на самолете «Родина». События тех дней, которые обычно преподносились прессой как очередное достижение социалистического государства, на практике явились довольно сложным эпизодом советской истории, сопровождаемым, в том числе, и трагическими моментами.

Автор предлагает для начала познакомиться с главными героинями перелета 1938-го года, тем более, что женщины, которых избрали для столь рискованного мероприятия являлись публичными фигурами и были вовсе не новичками в летном деле.

Командиром экипажа и его неофициальным лидером стала 27-летняя Валентина Гризодубова, обладавшая твердым и предприимчивым характером, а также большим летным опытом, который она получила благодаря 6 тысячам часов проведенным в воздухе. Ее отец С.В. Гризодубов, являющийся одним из первых русских

авиаторов и конструкторов самолетов, с раннего детства приобщил дочь к авиации. В полуторагодовалом возрасте он впервые посадил ее на аппарат своей конструкции, а в 1920-е годы неоднократно возил Валентину на планерные состязания в Коктебеле. Уже в 1929 г. В. Гризодубова окончила специализированную летную школу в г. Пензе, несколько лет работала инструктором, затем стала пилотом агитационной эскадрильи имени Максима Горького. В 1936 г. ее зачислили в состав ВВС Красной Армии, а в первых числах октября 1937 г. она установила свои первые 4 мировых рекорда скорости и высоты полета на спортивных самолетах УТ-1 и УТ-2 конструкции А.С. Яковлева. 24 октября 1937 г. Валентина Гризодубова совместно с Мариной Расковой успешно осуществила дальний перелет по маршруту Москва – Актюбинск. За 7 часов 23 минуты беспосадочного полета на легком спортивном самолете АИР-12 они преодолели около полутора тысяч километров, что почти в два раза превышало существующий международный женский рекорд.

Просмотр различных документов той поры позволяет утверждать, что в 1937 г. Гризодубова являлась наиболее востребованной среди других женщин-пилотов, предполагаемых к добыче авиационных рекордов. Осенью ука-

занного года для Гризодубовой подготовили специальный вариант истребителя И-16, на котором задумывалось достичь максимальной скорости в полете по замкнутому маршруту. К сожалению, во время доводочных испытаний эта машина с заводским номером 5210671 потерпела аварию, и мечты о скоростном рекорде пришлось на время отложить. Практически одновременно для полетов Гризодубовой готовили опытный разведчик Р-9 конструкции С.А. Кочеригина. По неизвестным причинам эту машину также отклонили от задуманных мероприятий. Имелись и другие подобные эпизоды, исходя из которых можно предположить, что зимой 1937-38 гг. в руководстве ВВС были озадачены поиском подходящего рекордного самолета прежде всего для летчицы Гризодубовой.

Второму пилоту «Родины» Полине Осипенко в 1938 г. уже исполнилось 30 лет. Ее путь в авиацию оказался непрост. Известно, что в начале этого пути была она простой крестьянкой и едва знала грамоту. Увидев однажды самолет, решила научиться летать и поехала поступать в авиационную школу, расположенную в Каче под Севастополем. Понятно, что сразу осуществить задуманное не удалось, и Полина устроилась работать официанткой







Самолет «Родина» в период подготовки к перелету летом 1938 г.

в летную столовую. Спустя время настойчивая девушка написала письмо Наркому обороны Ворошилову с просьбой разрешить ей учиться на летчика. Это достойно удивления, но просьбу удовлетворили, и Осипенко в порядке исключения приняли в Качинскую военную школу, которую она успешно закончила в 1932 г.

Спустя несколько лет на счету П. Осипенко значилось пять женских международных рекордов, в том числе дальний перелет в июле 1938 г. на летающей лодке МБР-2 из Севастополя в Архангельск. Этот перелет с юга от Черного моря на север к Белому морю протяженностью около 2500 км Осипенко в качестве командира экипажа осуществила совместно с пилотом Верой Ломако и штурманом Мариной Расковой. Посадку осуществили на Холмовское озеро, которое в 1939 г. избрали для базирования военных гидросамолетов. Всех троих впоследствии наградили высшей наградой СССР — орденами Ленина. Кстати, когда формировался экипаж «Родины», при обсуждении кандидатур возникло сомнение, что Осипенко согласится лететь вторым пилотом. Послали ей телеграмму и получили ответ: «Согласна хоть третьим, только бы принять участие в перелете».

Штурману перелета — Марине Расковой в 1938 г. было 27 лет. Известно, что родственники прочили ей карьеру певицы, однако после смерти отца Марине пришлось помогать семье и, практически сразу после достижения совершеннолетия она пошла работать. Однажды ей предложили работу чертежницы в аэронавигационном отделе Военно-воздушной академии. Так М. Раскова оказалась вовлечена в новую жизнь, связанную с авиацией. В 1933 г. Марина Раскова при помощи и поддержке известных аэронавигаторов А. Белякова и И. Спирина сдала экстерном экзамен на звание штурмана, а затем научилась управлять самолетом.

Впрочем, авиационная история Марины Расковой не лишена некоторых особенностей. Очень немногие знали, что Раскова являлась сотрудником НКВД — данное обстоятельство



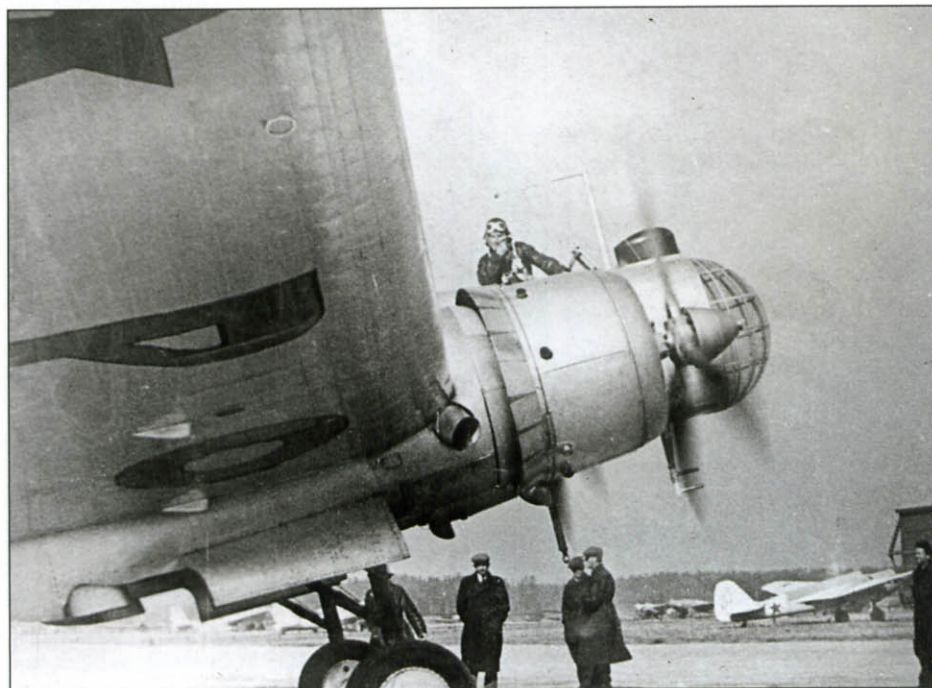
наверняка стало главным при выборе ее кандидатуры на место штурмана «Родины». Добавим, что между органами НКВД (до 1934 г. — ГПУ) и авиацией существовала реальная и вполне закономерная связь. Дело в том, что Главное политуправление проявляло особый интерес к авиации и даже организовало в конце 1930 г. в Киеве первый аэроклуб общества «Динамо» (летное обучение в СССР до 1933 г. велось исключительно в летных школах). В 1932 г. аэроклуб «Динамо» появился в Москве, а затем подобные образования начали создавать в ряде других республик и областей. Необычная авиация, обособленно просуществовавшая несколько лет, получила наименование «динамовской», ее самолеты даже отличались особыми опознавательными знаками — синий прописной буквой «Д», помещенной в классический ромб белого цвета. Таким образом, вплоть до 1934 г., когда начала действовать сеть аэроклубов Осоавиахима, обучаться летному делу в свободное от службы время могли только сотрудники комиссариата внутренних дел. Именно подобным образом приобщалась к летной практике Марина Раскова. Между тем, Валенти-

на Гризодубова вообще сомневалась в законности получения Расковой штурманского свидетельства и считала, что ее летного опыта было недостаточно для участия в столь сложном и опасном перелете.

Рассказав коротко об экипаже, вернемся к описанию событий, имеющих непосредственное отношение к перелету. Прежде всего отметим, что первую заявку на дальний перелет Гризодубова и Осипенко озвучили сразу после завершения трансарктических перелетов Чкалова и Громова. 2 сентября 1937 г. они обратились на имя Сталина с просьбой разрешить им перелет по маршруту Москва — Северный полюс — США на самолете АНТ-25. Предполагаемая дата полета — весна 1938 г., цель полета — установление международного женского рекорда дальности по прямой линии.

Не сразу, но разрешение на такой дальний перелет было получено, однако самолет для женщин выбрали другой — двухмоторный АНТ-37. История этого опытного бомбардировщика уже рассказана выше, поэтому имеет смысл описать некоторые другие события этого периода.





Проба двигателей.

Гризодубова и Осипенко в антураже пилотской кабины с открытым фонарем.

Гризодубова и Раскова в процессе посадки на свои рабочие места.



В январе 1938 г. известный конструктор С.В. Ильюшин обратился в правительство с предложением осуществить на модернизированном бомбардировщике ДБ-3 (ЦКБ-30) дальний перелет из Москвы на Дальний Восток общей протяженностью 8000 км. Предложение одобрили, специальную рекордную машину, получившую заводское обозначение №9, в короткий срок оборудовали и облетали. Самолет получил особое наименование «Москва», написанное огромными белыми буквами на красной окраске нижней поверхности крыльев. 27 июня 1938 г. ЦКБ-30 «Москва» с летчиком В.К. Коккинаки и штурманом А.М. Бряндинским успешно выполнил беспосадочный перелет протяженностью 7580 км. Старт состоялся в Москве в 9 часов 12 минут, через 24 часа 36 минут полетного времени самолет успешно приземлился в 155 км севернее Владивостока на военном аэродроме в Спасске-Дальнем. За это достижение оба члена экипажа были удостоены звания Героев Советского Союза.

В то время еще никто не подозревал, что перелет «Москвы» готовится продублировать женский экипаж, который по элементарным подсчетам должен был завоевать мировой рекорд дальности полета (для женщин!). Весьма важно, что географическая направленность полета вполне соответствовала реалиям того времени. В стране велась активная агитация заселения районов Дальнего Востока и направления молодежи в эти далекие и малообжитые области. Молодые девушки, способные отправиться туда, конечно были наиболее желанны, а рекордный полет женского экипажа являлся самой эффективной рекламной акцией. Кстати, в 1939 г. киностудия «Мосфильм» выпустила весьма неплохой художественный фильм «Девушка с характером» – он и сегодня еще смотрится с интересом. В роли главной героини Кати Ивановой снялась обаятельная Валентина Серова, являющаяся женой героя-летчика Анатолия Серова. Смысл кинокартины в двух словах был таков: боевая и самостоятельная красавица практически случайно от берегов Амура отправляется в Москву, где призывает советских девушек ехать за счастьем на Дальний Восток. Героические летчицы при этом неоднократно упоминаются. В заключительных кадрах фильма зрители видят уже целый поезд, преимущественно с пассажирами женского пола, отходящий от московского вокзала в направлении на восток! Вот так просто и незаметливо переплетались судьбы героев-летчиков, устремления простых людей и запланированная государственная политика.

Однако вернемся к перелету. Хотя готовность самолета «Родина» и его экипажа окончательно определились к 20-м числам августа 1938 г. начало старта по различным причинам откладывалась. На задержку вылета наиболее вероятно повлияли военные действия на пограничном озере Хасан, развернувшиеся летом



этого года. Хотя 11 августа 1938 г. между советской и японской сторонами было заключено перемирие, однако напряжение на Дальнем Востоке еще оставалось, и высшее руководство страны не торопилось с принятием решения о женском дальнем перелете. В середине сентября перенос даты старта начал вселять заметные опасения за успех мероприятия. Пришла осень, метеоусловия на предстоящем маршруте через Урал и Сибирь усложнялись с каждым днем. На одном из совещаний в штабе предстоящего перелета начальник ВВС А.Д. Локтионов прямо заявил, что акцию следует отменить. Однако в Кремле на этот счет имели особое мнение, поэтому назначили старт на 24 сентября. К этому дню самолет полностью подготовили. Он имел серебристую окраску, на нижней поверхности крыльев и фюзеляжа нанесли красные звезды и крупную надпись «Родина», хорошо заметную для наземного наблюдателя. Небольшое слово «Родина» нарисовали и на левой стороне носовой части фюзеляжа, в районе штурманской кабины. На случай вынужденной посадки на борту самолета имелся аварийный запас продовольствия. У каждой летчицы было личное оружие, кроме того, на борту находилось трехствольное охотничье ружье с приличным запасом патронов и сигнальная ракетница. Накануне назначенного дня в топливные баки залили 5525 кг бензина, обеспечивающего непрерывное нахождение самолета в воздухе до 38 часов, взлетный вес «Родины» составил 12480 кг.

Утром 24 сентября 1938 г. после традиционного прощания в присутствии технической команды, спортивных комиссаров и журналистов, экипаж занял свои места, и Валентина Гризодубова запустила двигатели. Старт состоялся в 8

Старт перелета.



Экипаж на фоне самолета в период летних тренировочных полетов.

часов 16 минут с наклонной горки Щелковского аэродрома НИИ ВВС.

Гризодубова впоследствии вспоминала (Ю.Каминский, «Кремлевские перелеты»): «Испытания начались почти сразу же после взлета. Примерно через 150 километров машина вошла в облачность, и земли мы фактически не видели до самой посадки. Но самое неприятное и неожиданное заключалось в том, что вскоре вышла из строя вся бортовая радиоаппа-

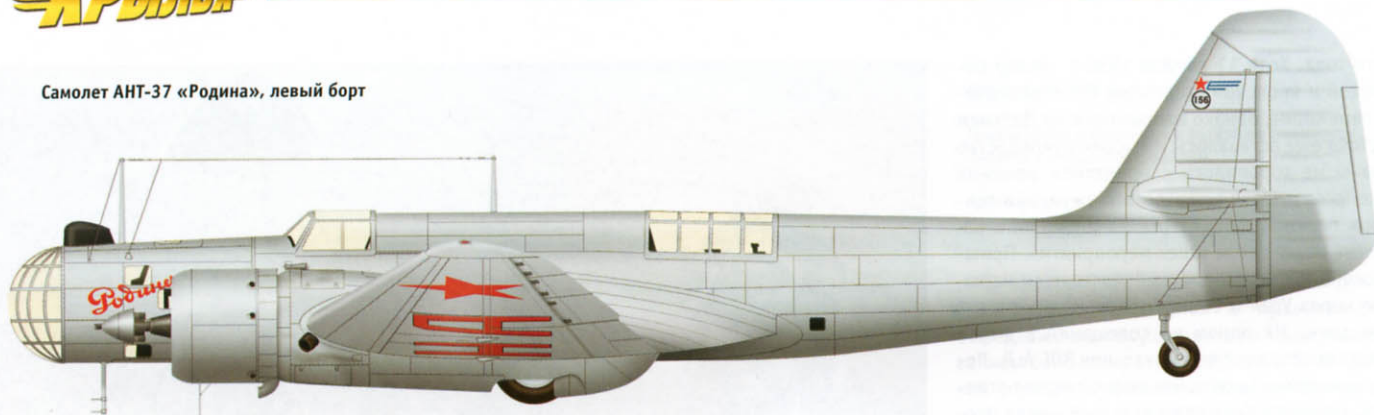
ратура — и приемная, и передающая! Если Полина Осипенко была летчиком высокого класса, то Марина Раскова, как штурман, не имела специального образования и налетала всего около 30 часов. У нее не было ни малейшего представления о полетах в экстремальных условиях и, тем более ночью. В наш перелет она была рекомендована».

Здесь следует в очередной раз сделать небольшое отступление, ибо история с пропавшей «вскоре» радиосвязью звучит как-то не очень убедительно. В различных документах той поры момент прекращения радиосвязи указывался по-разному: «вскоре после начала





Самолет АНТ-37 «Родина», левый борт



полета», «через 10 часов полета», «через 25 часов полета». В одном из интервью (С. Глухову) Гризодубова оговорилась, что неисправность радиоаппаратуры определилась еще на земле, поэтому, опасаясь отмены старта, она дала указание своим спутникам немедленно занять места в кабинах, а сама приступила к запуску двигателей.

«Со своего места я видела штурманскую рубку в носовой части кабины. Помню, Марина вскрыла испорченную аппаратуру и долго что-то там подкручивала отверткой. А мы летим... Куда — неизвестно. Ну, а если бы даже связь заработала? За две недели до начала перелета исчез специалист, отвечающий за радиоподготовку (как потом оказалось, его арестовали). Он даже не успел предупредить штурмана, когда произойдет смена частот и позывных. Когда началось обледенение, Марина открыла форточку, чтобы счистить иней со стекол, и... все полетные карты выдуло за борт. Так наш самолет стал не только глухим, но и слепым. Поэтому мы с Полиной выдерживали курс чисто интуитивно. Больше всего я боялась уклониться вправо и пересечь государственную границу. Тогда бы нас ничто не спасло...».

Полет в течение светового дня 24 сентября проходил в условиях плохой видимости. Между Казанью и Свердловском началось обледенение, сильная болтанка, поэтому «Родина» под-

нялась на высоту 7500 метров, где женщинам пришлось подключиться к кислородной аппаратуре. С наступлением темноты при отсутствии радиосвязи полет еще более осложнился. Около полуночи Расковой удалось при помощи звезд определить примерное местонахождение. По расчетам озеро Байкал они уже пролетели и, далее, надо было следовать курсом строго на восток. Вскоре, в полночь по московскому времени, горизонт начал светлеть. Уже на рассвете облачность расступилась, летчицы на короткое время увидели землю в лучах утреннего солнца, затем все вновь затянуло облаками.

По свидетельству Гризодубовой облачность оборвалась неожиданно, и они увидели внизу перед собой обширное водное пространство. Это был Тугурский залив Охотского моря. Основная цель перелета была достигнута, далее следовало разворачиваться и выбирать место для посадки. По расчетам штурмана горючего должно было хватить еще на три с половиной часа, поэтому командир принял решение садиться в Комсомольске-на-Амуре. Однако короткое время спустя на приборной доске зажеглась лампа расходного бака, свидетельствующая о начале использования последнего 30-минутного запаса горючего. Под крылом в этот момент проплывала болотистая местность с редкой порослью желтых деревьев. После принятия решения о вынужденной посадке с убраннным шасси Гризодубова приказала Расковой прыгать с парашютом — шанс ос-

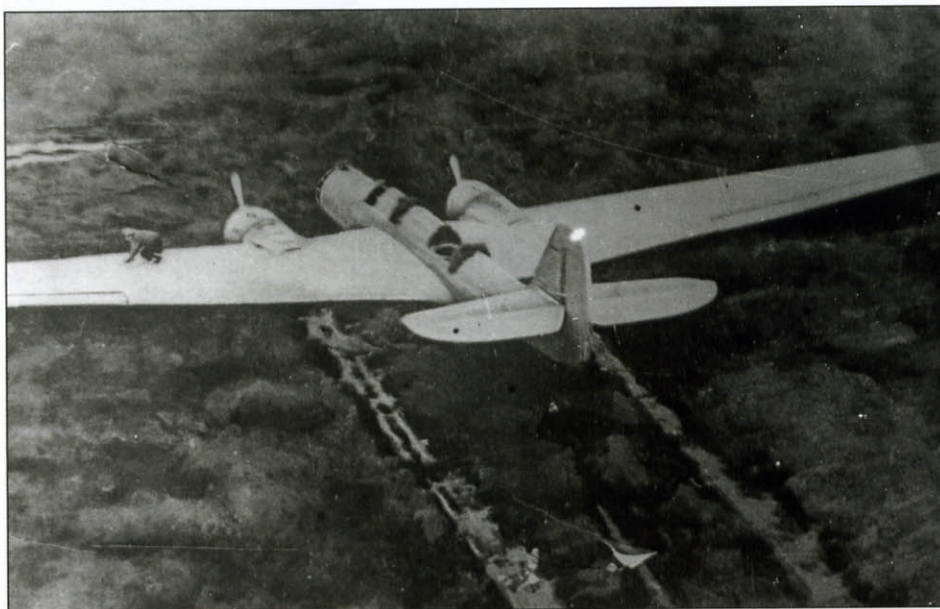
таться живым в передней кабине был невелик. Сама она так описала момент приземления: «Моторы выключены, все системы перекрыты — планируем на посадку. Ясно вижу, что садимся на болото. Я уперлась левой рукой в борт, жду касания... Сели удачно. Ни одного стеклышка не разбили. Даже обтекатели шасси оказались на поверхности. Вылезли на зыбкую колышущуюся почву. Вокруг мертвая тишина. Посмотрела на часы: 10.45 московского времени, 25 сентября...»

Позднее Гризодубова вспоминала, что сразу после посадки она вылезла на крыло и стала стрелять из ружья, чтобы указать направление движения Расковой к самолету. Однако на деле выстрелы дали раскатное эхо, и Раскова пошла совсем в другую сторону.

В Москве в это время нарастало напряжение. Еще ночью, когда известий от экипажа не поступало, срочно отменили все намеченные сообщения в газетах. После этого, вплоть до 4 октября ни газеты, ни радио, ни словом не упоминали о самолете «Родина» — существовала надежда пусть на аварийную, но благополучную посадку экипажа.

Поиски начались сразу по истечении расчетного времени полета. Мобилизовали свыше пятидесяти самолетов, в тайгу вышли сотни пеших отрядов, следопытов на лошадях и оленях, местность вдоль рек осматривали военные моряки и рыбаки. Искали на огромном пространстве площадью более полутора миллионов квадратных километров, между портом Ян

«Родина» на месте вынужденной посадки.





в Охотском море и Хабаровском. Благодаря предпринятым усилиям на девятый день самолет обнаружили. Газета «Правда» 4 октября 1938 г. дала первую информацию: «Сегодня в 4 часа 33 минуты утра командующий воздушными силами 2-й армии комдив Сорокин сообщил по прямому проводу в Москву следующее:

- Самолет «Родина» находится в 14 километрах северо-восточнее Дуки, в пяти километрах от реки Амгунь. Для экипажа самолета сброшены горячий кофе в термосах, теплые носки, сапоги и одежда. Сбросили также карту с указанием местонахождения самолета. Экипаж все собрал... Сейчас еду на аэродром для подготовки воздушного десанта...».

Пилот двухмоторного гидросамолета МП-6 (АНТ-7) М.Е. Сахаров, первым увидевший «Родину», так описал этот момент: «Дальний Восток я знал хорошо – летал там по многим трассам. Западный обрывистый берег Амура покрывают сплошные непроходимые болота. А в районе Амгуни болотистая местность с кочками, по которым, хотя и с трудом, но можно пройти. Для посадки они более удобны – меньше воды. Поэтому особенно тщательно осматривал эти места. После двухчасового поиска заметил среди разводий пятно с непрерывно меняющейся конфигурацией. Снизился с 700 до 50 метров. Пятно оказалось двухмоторным самолетом. Рядом два человека встряхивали расправленный куполом парашюта, стараясь привлечь мое внимание. Я сомневался, что обнаружил «Родину», – ведь ее экипаж состоял из трех человек. И названия самолета я не увидел. Снизился до бреющего, но так ничего и не понял. Уже позже мы узнали, что слово «Родина» было написано на нижней части крыла и по бокам носовой части фюзеляжа, поэтому увидеть его сверху было невозможно.

Радист дал на аэродром радиограмму: мы, возможно, обнаружили в районе Амгуни «Родину». Сбросили выпел с запиской – как сообщить нам сигналом, кто из членов экипажа отсутствует. Выкладывание парашюта слева от самолета должно означать, что нет штурмана, справа – второго пилота, перед самолетом – командира корабля. Так мы узнали, что отсутствует штурман...».

Марина Раскова, покинувшая самолет на парашюте, лишь 6 октября добралась до места аварийной посадки. Десять суток она блуждала по осеннему болотистому лесу, уже припорошенному снегом, имея лишь небольшой аварийный запас пищи. Во время прыжка она потеряла один из унтов, поэтому наземные заключения еще более усложнились. Причем еще до того, как Раскова вышла к своему самолету, она стала свидетелем страшной и нелепой катастрофы.

На следующий день после обнаружения, 5 октября, к месту вынужденной посадки «Родины» вылетели два самолета: ТБ-3 и ДС-3. С одного самолета предполагалось сбросить небольшой десант с врачом, специалистами и спасательной командой. На борту второго ТБ-3 находился комдив Сорокин, на ДС-3 – участник перелета «Москвы» флаг-штурман Бряндинский. Особой необходимости в полете этих двух самолетов не имелось, поэтому тем более печальными представляются последовавшие трагические события. Летчик Сахаров, явив-



шийся очевидцем, так описал произошедшее: «На следующий день, 5 октября, я опять вылетел к самолету, чтобы уточнить обстановку. С высоты увидел «Дуглас», круживший над «Родиной», а на юго-востоке – четырехмоторный ТБ-3, летевший над небольшой долиной. «Дуглас» подходил к ТБ-3 все ближе и вдруг, крылом отрубив ему хвост, упал и взорвался. После удара огромный ТБ-3 пошел вверх, сделал половину петли, в верхней ее точке опустил нос и в перевернутом положении врезался в землю. В момент, когда он переворачивался вверх колесами, из открытых кабин выпали четыре комочка, над ними раскрылись парашюты. Так спаслись командир корабля, второй пилот и два воздушных стрелка. Из «Дугласа» не спасся никто...».

Все это наблюдали и летчицы «Родины». Гризодубова и Осипенко выложили из полотнищ разорванного парашюта сигнал «ТБ-3 SOS» и стрелу, указывающую направление к месту бедствия. Подошедший к месту посадки «Родины» второй ТБ-3 направился в соответствии с сигналами на земле в район катастрофы. Потом он вернулся, сбросил двух парашютистов (спортивных комиссаров, которые должны были снять приборы для регистрации рекорда дальности) и снова пошел к месту катастрофы. Там он сбросил врача и трех парашютистов, которые должны были помочь летчицам пройти через болото и тайгу к Амгуни. Добирались они к «Родине» двенадцать часов».

В результате столкновения ТБ-3 и ДС-3 погибли 16 человек. Никаких сообщений о катастрофе нигде не последовало, более того, рассказывать о ней было запрещено, и долгие годы историю хранили в глубокой тайне. С места трагедии по причине его труднодоступности вывезли и захоронили лишь тела Сорокина и Бряндинского, а останки остальных погибших захоронили только спустя тридцать лет.

Что касается членов экипажа «Родины», то их вывезли сразу, причем Раскову до реки Амгуни доставили на носилках. 12 октября женщины прибыли в Комсомольск-на-Амуре, где их приветствовали тепло, но по причине произошедших горестных событий без подобающего торжества. Затем на мониторе Амурской речной флотилии доставили в Хабаровск, откуда поездом все участники событий отправи-

Участники поисков самолета «Родина» в октябре 1938 г. Оригинальная подпись к фото гласит (слева направо): Т. Наумов, К. Домкин, М. Сахаров, П. Тихонов, секретарь горкома ВКП(б) г. Комсомольска т. Пегов, Олянишин и И. Рапохин.

лись в Москву. Здесь была организована торжественная встреча, прием в Кремле и награждение всех участников перелета и спасательной экспедиции.

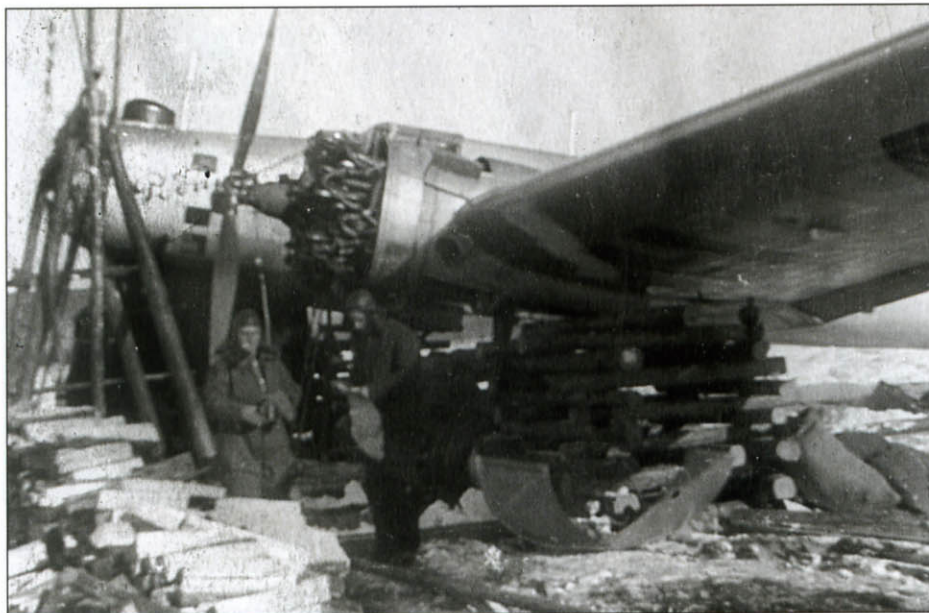
Полет самолета «Родина» продолжался 26 часов 29 минут. За это время был пройден маршрут общей протяженностью в 6450 километров, из них по прямой – 5908 километров. Авиационная спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР под председательством комбрига И.Т. Спирина признала этот результат всесоюзным (национальным) женским рекордом по классу «С» (сухопутные самолеты). Международная комиссия ФАИ утвердила его в качестве мирового женского рекорда дальности полета по прямой без посадки.

2 ноября 1938 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР члены экипажа самолета «Родина» В.С. Гризодубова, П.Д. Осипенко, М.М. Раскова были удостоены звания Героев Советского Союза. Орденами и почетными грамотами были также отмечены организаторы перелета, участники поисков и эвакуации экипажа.

Как отмечалось лично командиром экипажа Гризодубовой самолет «Родина» при вынужденной посадке практически не пострадал. В ноябре 1938 г., как только выпал снег и начались морозы, специальная аварийная команда подняла самолет и установила его на лыжи. 5 декабря «Родина» стартовала с места приземления и перелетела в Комсомольск. Далее самолет вернулся в Москву, где его полностью обследовали и дополнительно проверили в полете.

В ноябре 1939 г. Начальник Главного Управления ГВФ В.С. Молоков обратился к заместителю председателя Совета народных комиссаров (СНК) Союза ССР Н.А. Вознесенскому с просьбой «передать самолет «Родина» в УМВЛ (Управление международных воздушных линий) для тренировок». В ответ ему было предложено «решать данный вопрос через Гризодубову» – Валентину Степановну незадолго





Подъем аварийного самолета для выпуска шасси при помощи подручных средств. Ноябрь 1938 г.

до этого назначили начальником УМВЛ. Очевидно, в отношении дальнейшего использования самолета имелись какие-то замыслы. Впрочем, это всего лишь предположение, ибо два последующих года самолет оказался невостребованным и коротал свой век на окраине Центрального аэродрома.

По воспоминаниям работника авиазавода №241 Г.И. Шишко 22 июня 1941 г. ремонтную бригаду Быковских авиамастерских отправили на Центральный аэродром с заданием срочно закамуфлировать все имеющиеся там самолеты и нанести на них опознавательные знаки ВВС. Среди прочих машин они перекрасили и стоящий здесь самолет «Родина».

Бывший летчик-истребитель 120-го иап Н.Н. Штучкин вспоминал, что 22 октября 1941 г. они перелетели на своих И-153 на Центральный аэродром Москвы. Здесь тогда стояли сотни различных самолетов, в том числе опытные и экспериментальные машины. Обходя аэродром, любознательные пилоты на окраине заметили знаменитую «Родину», осмотрели ее, заглянули в кабину. Запомнилось, что ручка управления и педали были обшиты мехом, на левом борту пилотской кабины находился бензокран, под ним кусок ватмана, на котором указывалась очередность переключения бензиновых баков.

17 июля 1942 г. «Родину» (именно под таким названием, а не как АНТ-37) зарегистрировали с гражданским номером СССР-И443. Самолет принадлежал авиазаводу №30 НКАП, в интересах которого выполнял транспортные полеты. 16 сентября 1943 г. по причине изношенности И443 списали, после чего следы его затерялись навсегда.

Судьба женского экипажа «Родины» сложилась по-разному. Все трое участников после проведенного перелета получили продвижение по службе и продолжили летную практику.

Полина Денисовна Осипенко весной 1939 г. отправилась на сборы инспекторов летной подготовки московского военного округа, проходившие под Рязанью. 2 мая она вылетела на двухместном истребителе УТИ-4 вместе с из-

вестным летчиком, участником войны в Испании, Анатолием Серовым. По сей день доподлинно неизвестно, что произошло в том полете. Считается, что строгий в пилотировании УТИ-4 сорвался в штопор, и не выходя из вращения врезался в землю, вместе с обоими пилотами. Прах их захоронили в стене московского Кремля.

Марина Михайловна Раскова в конце 1941 г. приступила к формированию специальной женской авиачасти, расположенной в городе Энгельсе. В феврале 1942 г. на основе этого соединения сформировали три женских полка, один из которых позднее стал знаменитым 46-м Гвардейским Таманским авиационным полком, летающим на ночных бомбардировщиках У-2. Сама Раскова возглавила 587-й женский бомбардировочный авиаполк на самолетах Пе-2. В декабре 1942 г. полк перелетел на фронт, где вошел в состав 270-й авиадивизии 8-й Воздушной армии. 4 января 1943 г., совершая перелет на Сталинградский фронт, в условиях плохой видимости Раскова погибла смертью пилота.

Судьба Валентины Степановны Гризодубовой сложилась наиболее благополучно. Известно, что используя свои высокие звания и в силу неумного характера и натуры, не терпящей несправедливости, во времена репрессий Гризодубова самоотверженно вставала на защиту арестованных коллег-авиаторов. В войну полковник Гризодубова возглавляла 101-й дальнебомбардировочный авиаполк, летающий на самолетах Ли-2. Лично совершила 200 боевых вылетов. После войны Гризодубова не менее успешно работала в оборонной отрасли, возглавляла проектный институт. В 1986 г. получила звание Героя Социалистического Труда. Умерла в Москве, в 1994 году в возрасте 84-х лет.

## Заключение

Заканчивая повествование о самолете «Родина» приведем некоторые документы, имеющие отношение к женскому перелету. Причиной данной скрупулезности является появле-

ние вполне нормального вопроса: «А как же разрешили пикантную ситуацию с посадкой «Родины» не на аэродром, а на глухое безвестное болото?». Дело в том, что накануне старта экипаж получил подробные инструкции о действиях в различных ситуациях. Третий параграф инструкций как раз освещал сложившуюся впоследствии ситуацию.

«Случай посадки вне аэродрома, ночью, или в безлюдной местности.

1. Составить акт о посадке за подписью всех членов экипажа, указав в акте причину отсутствия свидетелей, время и место посадки – наименование местности, географические координаты, направление и расстояние от ближайшего населенного пункта, указанного на карте.

2. Зайти в ближайшее селение и составить там акт о времени обращения к свидетелям (форма акта произвольная), подписи свидетелей должны быть заверены.

3. Заставить пойти к месту посадки не менее 2-х человек, которые должны засвидетельствовать нахождение самолета, в данное время и в данной точке (форма акта произвольная) подписи свидетелей должны быть заверены.

4. Вызвать по телеграфу спортивных комиссаров, которые и заполняют три акта: «Акт о посадке воздушного аппарата вдали от места старта», «Акт об освидетельствовании запломбированных баков после посадки», и «Акт о снятии запечатанных приборов» (такие, как и во втором случае – «посадка вне аэродрома»). Затем акты, барографы и путевой журнал направляются в Москву.

Все акты и путевой журнал заполняются обязательно в двух экземплярах чернилами.

О времени и месте посадки самолета просьба телеграфировать по адресу:

Москва, Тушино, Аэроклуб СССР – Спортивный отдел.

СПОРТИВНЫЙ КОМИССАР ЦЕНТРАЛЬНОГО АЭРОКЛУБА СССР  
/Н.БАБАЕВ/  
23 сентября 1938 г.  
г. Тушино.

## ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АЭРОКЛУБ СССР

1. Место и дата отлета – Щелковский аэродром 24.9.38 г.

2. Название организации устроителя рекордного полета: 1-ое главное управление НКОП

## Выписка из путевого журнала

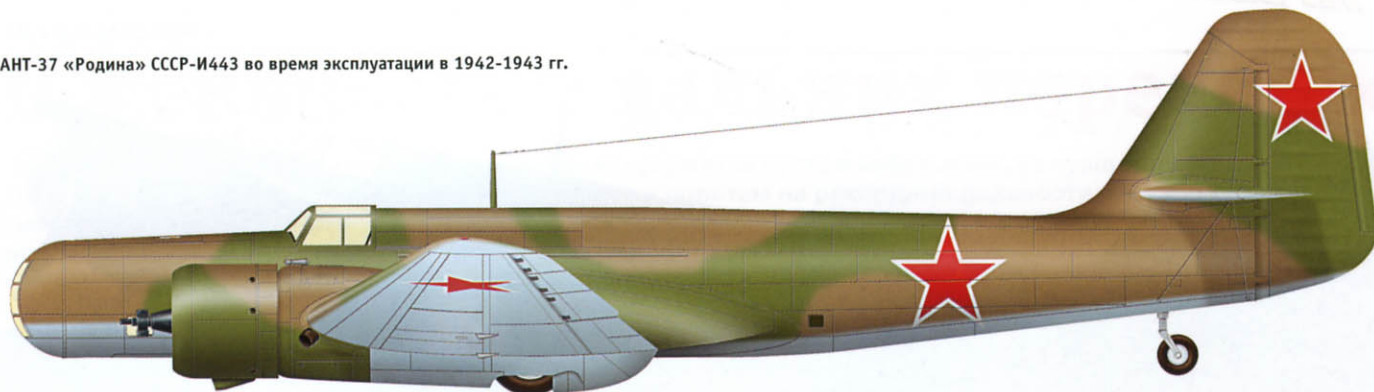
Имя и фамилия пилота – Валентина Гризодубова. Спортивное удостоверение №106  
Второй пилот – Полина Осипенко  
штурман – Марина Раскова  
дата полета 24-25 сентября 1938 г.  
Место взлета – Щелковский аэродром  
Час отлета (0-24) 08 час. 12 мин. (московского времени)

Класс воздушного аппарата – «С»

Характеристика воздушного аппарата –



АНТ-37 «Родина» СССР-И443 во время эксплуатации в 1942-1943 гг.



двухмоторный моноплан конструкции инженера Сухого.

Мощность винтомоторной группы и марка моторов – М-86, Мощность 2 x 800 Н.Р.\*

Предписанные контрольные приборы:

– Барографы московского института точной индустрии (№№15085, 15084, 15083), 1 оборот барабана – 48 часов.

– Запломбированный балласт – нет

– Барометрическое давление на земле при взлете – 754 мм. рт.ст.

– Температура на земле при взлете – + 17°C.

– Направление ветра – N

– Скорость ветра – 4-5 м/с

Отход от аэродрома на высоте 200 метров, через 6,5 часов полета в районе Свердловска 3850 м, через 16 часов полета высота 7450 м,

температура за бортом – 34 °С. До 8 утра полет проходил на высоте около 7000 м над облачностью. Затем в районе Амура снизились до 6000 м, сильная дымка в районе реки Амгунь, шли на высоте 6000 м до 10.20 утра.

По донесению экипажа приземление произошло 25 сентября в 10 час 41 мин московского времени на болотистое поле у реки Амгунь. С координатами: 136°12' восточной долготы и 51°48' северной широты. В 72 км к югу от поселка Керби на реке Амгунь, 168 км к северо-западу от села Нижнее Тамбовское на реке Амур и 151 км к северо-северо-западу от города Комсомольск-на-Амуре. Температура на земле при посадке +10°C.

\* Указана мощность для номинального режима работы двигателей

#### ЦЕНТРАЛЬНЫЙ АЭРОКЛУБ СССР

#### АКТ о посадке воздушного аппарата вдали от места старта

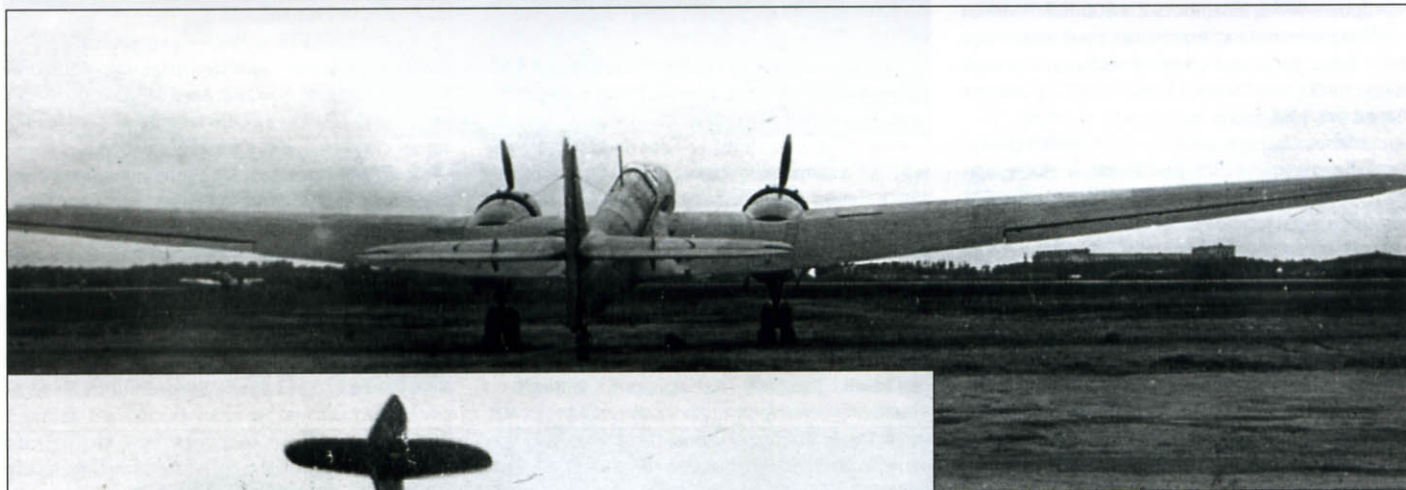
4 октября 1938 г. Мы, нижеподписавшиеся, спортивные комиссары Центрального Аэроклуба СССР Еремин Михаил Алексеевич, Полежа Николай Афанасьевич, Козлов Василий Михайлович составили акт в нижеследующем:

1. После проверки путевого журнала и акта о посадке, подписанного свидетелями посадки: Агарковым Гаврилой Дмитриевичем, Тихоновым Петром Семеновичем, а также наведению необ-

Самолет «Родина» после полевого ремонта и установки на лыжное шасси перелетел с места вынужденной посадки в Комсомольск. 5 декабря 1938 г.







АНТ-37 после перекраски, произведенной 22 июня 1941 г. 17 июля 1942 г. этот самолет под обозначением «Родина» был зарегистрирован с опознавательным знаком СССР-И443.

ходимых справок, нами установлено, что самолет «РОДИНА», стартовавший 24 сентября 1938 г. в 8 час 12 мин. московского времени с аэродрома в Щелково Московской области под управлением пилотов Гризодубовой, Осипенко и штурмана Расковой совершил посадку 25 сентября 1938 г. в 10 час 41 мин московского времени на болотистом поле, расположенном в семидесяти двух км к югу от поселка Керби.

2. Координаты места посадки следующие: 136°12' восточной долготы и 51°48' северной широты.

Высота места посадки над уровнем моря 250 м.

3. Пломбы крепления приборов к воздушному аппарату и пломбы, печатающие приборы, были целы и в хорошем состоянии.

4. Пломбы, печатающие бензиновые и масляные баки, были также целы и в хорошем состоянии.

Спортивные комиссары  
Центрального Аэроклуба СССР  
Еремин, Полежа, Козлов

28 октября 1938 г., спортивная комиссия Центрального аэроклуба СССР, возглавляемая председателем, комбригом И. Спириным, постановила утвердить достигнутой экипажем самолета «Родина» дальность 5908,61 км в качестве всесоюзного (национального) женского рекорда дальности полета по прямой без посадок по классу «С» (сухопутные самолеты). В связи с этим было подготовлено и отправлено письмо следующего содержания:

Господину Полю Тиссандье  
Генеральному Секретарю Международной  
Авиационной Федерации (ФАИ)  
6, ул. Галилея, Париж, Франция.

Господин генеральный секретарь!

С настоящим письмом посылаем вам всю документацию полета женского экипажа в составе: пилота Валентины ГРИЗОДУБОВОЙ, 2-го пилота капитана Полины ОСИПЕНКО и штурмана — старшего лейтенанта Марины РАСКОВОЙ на самолете «Родина» 1938 г.

Результаты полета спортивной комиссией центрального Аэроклуба СССР утверждены в качестве национального женского рекорда дальности по прямой линии без посадки для класса «С».

Обращаемся к вам с просьбой внести результаты этого полета в официальный список рекордов ФАИ в качестве международного женского рекорда дальности по прямой линии без посадки по классу «С».

Примите, господин Генеральный секретарь, наши уверения в совершенном почтении.

Председатель авиационной  
спортивной комиссии  
Центрального аэроклуба СССР  
— комбриг И. Спирин

17 ноября 1938 г. на имя Председателя спортивной комиссии комбрига Спирина пришло сообщение из Парижа, свидетельствующее, что после рассмотрения представленных документов, женский рекорд на дальность полета по прямой без посадок «От Щелково (Москва) до реки Амгунь, в районе Керби, 24-25 сентября 1938 г. ...5908,610 км» вписали в официальный список международных рекордов ФАИ.





Михаил МАСЛОВ

# О женщинах и дальних перелетах

Рассказ о дальнем перелете самолета «Родина» нуждается пусть в небольшом, но существенном дополнении. Действительно, во второй половине 1930-х годов к полетам на рекордные дальности планировались как другие самолеты, так и другие женские экипажи. Достоверно известно о двух таких эпизодах: одном реализованном и одном готовящемся перелетах.

**В**торой «рекордный» женский экипаж, который состоял из М.П. Нестеренко, К.М. Бережной и Н.И. Русаковой, сложился в конце 1938 г. Уже 7 января 1939 г. все трое указанных претенденток присутствовали на приеме у Наркома обороны К.Е. Ворошилова по случаю очередного намечаемого дальнего женского перелета – теперь с Дальнего Востока в направлении Москвы. Поначалу перелет предполагалось произвести на одномоторном самолете ДБ-1 (АНТ-36), который являлся военным вариантом широко известного АНТ-25. Для осуществления задуманной акции из состава войсковой серии, построенной на воронежском авиазаводе №18, были выбраны два наиболее совершенных экземпляра: ДБ-1 № 1813 и ДБ-1 № 1814. В специальном докладе, утвержденном Ворошиловым, в отношении этих аппаратов указывалось: «... Ввиду того, что эти самолеты имеют ряд конструктивных и производственных дефектов и недостаточную для предполагаемого перелета емкость баков, требуется их доводка и дооборудование». Очевидно, сомнения в достаточной надежности этих ДБ-1 оказались значительными, так как от использования их позднее отказались и в новый женский перелет начали готовить двухмоторный ДБ-3 конструкции С.В.Ильюшина. Кроме того, изменился и состав экипажа. Вместо Клавдии Бережной вторым пилотом самолета определили Марию Михалеву.

Перелет, который поначалу намечался на 1939 г., по ряду причин состоялся в середине 1940 г. Специальный двухмоторный ДБ-3, подготовленный к нему, получил наименование «Украина». По замыслу самолет должен был стартовать в Хабаровске и, преодолев без посадки около 9000 км, приземлиться во Львове. Старт из Хабаровска состоялся 28 июля 1940 г. Отдельные моменты перелета описала в своих



Полна Денисовна Осипенко во время тренировок на МБР-2 перед перелетом в Архангельск. Севастополь, май 1938 г.



Возвращение в Москву после перелета в Архангельск в июле 1938 г. На ступенях вагона: Полна Осипенко, Марина Раскова, Вера Ломако.

воспоминаниях Мария Михалева: «Первую часть маршрута: Хабаровск – Рухлово – озеро Байкал – Тайшет экипаж преодолел без особых трудностей. В районе Красноярска самолет попал в зону грозового фронта. За Новосибирском машина начала обледеневать. Срывавшимися кусками льда побило остекление кабины. Турбулентность воздуха была настолько мощ-

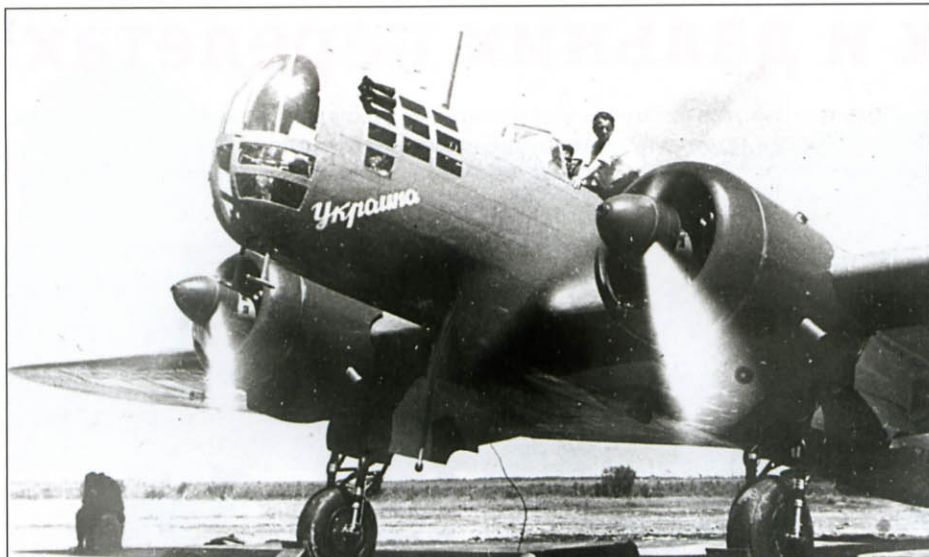
ной, что тяжелый самолет бросало вверх и вниз, как пушинку. На траверсе Омска из-за сильного обледенения ДБ-3 стал почти неуправляемым: терялась высота – с 6000 м «посыпались» до 1000 м. На этой высоте удалось вывести машину в горизонтальный полет, но тут остановился левый мотор. Потянули со снижением, поскольку садиться было некуда: кругом болота и озера.

Ситуация осложнялась. Высота всего 50 метров. Внизу мелькают сплошные массивы леса, болот и озер. Но хладнокровие не оставило экипаж и его командира. Вдруг на высоте 50 метров сам собой заработал заглохший мотор. По-видимому, оттаял бензопровод или карбюратор, а сектор газа не убрали: зажигание не было выключено, и винт вращался под напором потока набегающего воздуха. Это приободрило экипаж. За Уралом погода начала улучшаться, прояснилось, можно было надеяться на успешное окончание трудного и утомительного перелета. Однако вскоре на борт поступила радиogramма, в которой указывалась резко неблагоприятная метеорологическая обстановка по



Члены экипажа самолета «Украина» Н.И. Русакова и М.Г. Михалева в неформальной обстановке среди друзей. Крайний справа инженер завода №39 Петров. 1940 г.





всему последнему этапу перелета. В районе Москвы туман, осадки, кроме того, встречный ветер и семичасовая борьба со стихией вызвали повышенный расход горючего. Учитывая неблагоприятные метеоусловия и риск вынужденной посадки из-за нехватки топлива, экипажу дали команду прекратить полет и посадить машину на подходящей площадке, что и было мастерски выполнено командиром экипажа. Нестеренко благополучно произвела посадку на поле вблизи деревни Исаково Санчурского района Кировской области».

Несмотря на то, что достигнутая дальность беспосадочного полета нового женского экипажа составила около 7000 км, что превышало достижение экипажа Гризодубовой, последствия перелета оказались более чем скромными. В прессе о нем официально ничего не сообщалось. А участницы перелета самолета «Украи-

«Украина» в Хабаровске.

на» продолжили выполнять свои служебные обязанности.

Нина Ивановна Русакова в 1940 г. стала летчиком-испытателем НИИ ВВС. За двадцать один год работы она испытала 39 самолетов и 240 образцов специального оборудования. 18 декабря 1959 г. за выдающиеся достижения в летно-испытательной работе ей было присвоено звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР».

Мария Григорьевна Михалева после перелета стала военным летчиком. В 1941 г. капитан Михалева являлась командиром эскадрильи 103-го ббap, летала на бомбардировщике Су-2.

Судьба командира женского экипажа, Марии Петровны Нестеренко сложилась трагически. В 1941 г. она была репрессирована вместе со своим мужем, известным летчиком, начальником ВВС Красной Армии П.В. Рычаговым.

Еще одним вариантом участия женщин в дальних перелетах являлось использование небольших самолетов, определяемых как лег-

«Украина» в процессе подготовки к перелету.

комоторные и спортивные аппараты. Известно, что накануне Великой Отечественной войны появилось предложение установить новый женский рекорд дальности полета на самолете САМ-5 2бис конструкции А.С. Москалева. При внесении дополнительных усовершенствований этот самолет мог пролететь без посадки 6000 км. Летом 1941 г. самолет оборудовали специально подготовленным двигателем МГ-11 конструкции М.А. Коссова, для осуществления тренировок и подготовки к перелету его передали в Осоавиахим. 21 июня 1941 г. летчицы ЦАК СССР Раиса Беляева и Аида Цапова перегнали самолет из Воронежа в Москву, однако уже на следующий день началась война. Спустя короткое время Раиса Беляева перегнала САМ-5 2бис в село Владимировка под Сталинградом — туда перебазировался Центральный аэроклуб. За последующие полтора года САМ-5 2бис, принадлежащий Центральному аэроклубу, в основном по трассе Москва-Сталинград-Москва, налетал свыше 20000 км. Осенью 1941 г. до Владимировки дошла весть о том, что Марине Расковой поручено сформировать женскую авиационную часть. Девушки-летчицы встретили эту новость с воодушевлением: каждая из них стремилась попасть на фронт, и теперь добиться этого стало вполне реально. Вскоре из Владимировки в Москву уехали Валерия Хомякова, Ольга Шахова, Мария Кузнецова, Раиса Беляева, Марина Чечнева...

О дальнейшей судьбе Аиды Цаповой в настоящий момент достоверных сведений обнаружить не удалось. Раиса Беляева во время войны была командиром эскадрильи 586-го истребительного авиаполка. 19 июля 1943 г. в бою под Воронежем она была ранена и погибла при совершении посадки. В 1965 г. безымянный проезд в Левобережном районе города Воронежа получил имя летчицы Раисы Беляевой.







**Р**ассказывать о женщинах, ставших пилотами и прославившихся в авиации, на страницах нашего журнала предполагается еще не раз. Сегодня еще одной героиней нашего небольшого воспоминания и ностальгического фоторепортажа является француженка Марица Бастье (Maryse Bastie). В 1922 г. она стала женой пилота и с этого момента увлеклась авиацией. После трагической смерти мужа Марица сама решила научиться летать. 29 сентября 1925 г. отважная женщина получила диплом летчика, а летом 1929 г. установила свой первый рекорд продолжительности полета. 30 декабря 1930 г. Бастье вошла в число авиаторов, в одиночку преодолевших Южную Атлантику — ее результат составил 12 часов 5 минут.

Летом 1931 г. Бастье вылетела из Парижа в направлении на восток на моноплане «Клемм» с двигателем мощностью 40 л.с. 29 июня, преодолев за 30 часов без посадки 2976 км, она приземлилась на полевой площадке у села Урино под Нижним Новгородом. Полученный результат соответствовал мировому рекорду дальности полета для женщин (он продержался около года). При возвращении на родину 4 июля 1931 г. Марица совершила посадку на Центральном аэродроме Москвы, где была встречена тепло и радушно.

Еще одно посещение французской летчицей Советского Союза произошло в 1937 г. На моноплане Кодрон «Симун» Марица Бастье вдвоем с Сюзанной Телье предприняла скоростной дальний перелет с промежуточными посадками по маршруту Париж-Москва-Казань-Омск-Иркутск.

Прилет французских летчиц Марицы Бастье и Сюзанны Телье летом 1937 г. в Москву.

Марица Бастье на Центральном аэродроме Москвы 4 июля 1931 г. Второй слева Б.И. Россинский, третий — представитель Осоавиахима Розанов.



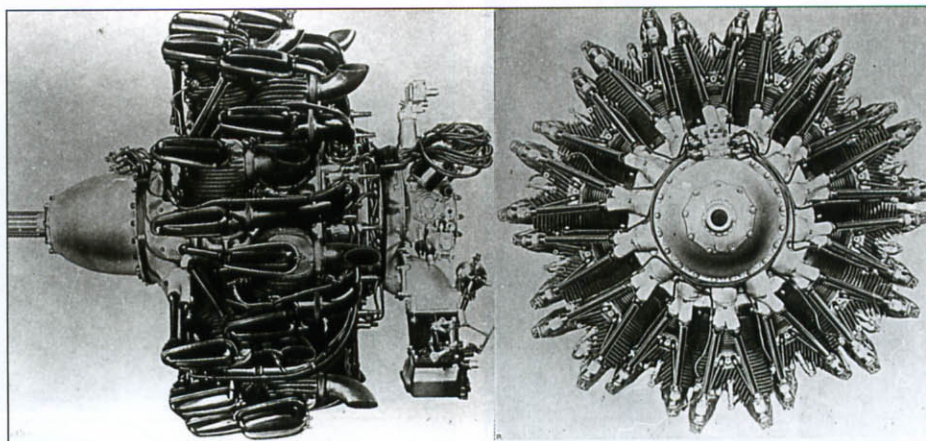


# Авиационный двигатель М-85

**С**реди авиационных двигателей, используемых советской авиапромышленностью перед Великой Отечественной войной, значимое место занимали двигатели запорожского завода №29, известные как М-85, М-86, М-87 и М-88. В нашем небольшом повествовании на сей раз мы опишем первый образец этого семейства – четырнадцатичилиндровый двигатель воздушного охлаждения М-85, берущий свое начало от французского двигателя «Мистраль Мажор» (Mistral-Major K-14) номинальной мощностью 800 л.с. Построенный фирмой «Гном-Рон», этот двигатель в начале 1930-х годов являлся одним из лучших образцов мирового моторостроения, был экономичным, имел относительно небольшие массу и габаритный диаметр. Два комплекта цилиндров по 7 штук располагались на картере двигателя в два ряда (каждый задний цилиндр «выглядывал» навстречу набегающему воздушному потоку в пространстве между двумя цилиндрами переднего ряда) – отсюда и широко используемое определение «двухрядная звезда». Такая схема удвоения цилиндров в звездообразном двигателе была использована французской фирмой одной из первых в мире.

История появления «Мистраль Мажор» в Советском Союзе в начале 1930-х годов была вызвана, с одной стороны, заметным отставанием в двигателестроении, с другой – необходимостью получения в кратчайшие сроки мощного и надежного двигателя для оснащения новейших боевых самолетов. Добавим, что в этот период практически одновременно с «Гном-Рон» были приобретены лицензии на производство авиадвигателей «Испано-Сюза» 12 ubrs и Райт «Циклон» R-1750, которые соответственно строились на советских авиазаводах как М-100 и М-25.

«Мистраль Мажор» К-14 под обозначением М-85 начали осваивать в 1934 г. на моторном заводе №29 в Запорожье, на котором ранее выпускали звездообразные двигатели М-11 и М-22 (последний тоже лицензионный «Гном-Рон»). Для обеспечения высоких темпов производства М-85 и проведения работ по созданию его модификаций, выпуск семейства М-11 перенесли на завод № 16 в Воронеже,



Авиационный двигатель М-85  
(Гном-Рон «Мистраль Мажор» К-14).

а строительство М-22 начиная с 1937 г. полностью прекратили.

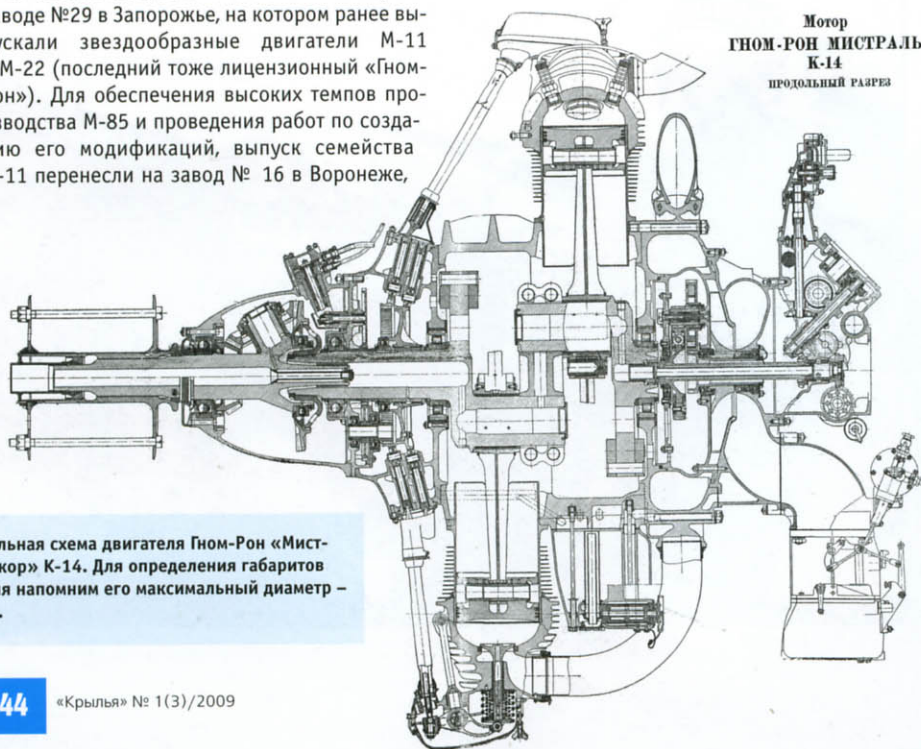
Освоению производства нового двигателя способствовали не только полученные по лицензионному соглашению документация и технология, но и комплекты деталей, полученные с фирмы изготовителя. В первых советских М-85 широко использовались французские элементы двигателя: бензонасосы, карбюраторы, компрессор, выхлопные патрубки, клапаны, втулка воздушного винта. Из Франции импортировалась вся система зажигания, из Англии – шарикоподшипники для оснащения нагнетателя. Первоначально внедрением новой продукции на запорожском заводе занимался В.Я.Климов, который ранее занимался приобретением лицензии, а затем А.С.Назаров, который возглавил конструкторское бюро по созданию дальнейших, более совершенных образцов двигателей на основе М-85. К сборке первых образцов М-85 в Запорожье приступили в 1935 г. – сначала из французских деталей и комплектующих, а затем и к полномасштабно-

му самостоятельному изготовлению по полученным чертежам.

Запуск нового двигателя в производство на заводе №29 происходил со значительными затруднениями. Лишь в октябре 1935 г. первый образец был представлен на государственные 100-часовые испытания. По мощности и высоте советский «Мистраль Мажор» полностью соответствовал лицензионному прототипу, однако уступал ему по ресурсу и имел увеличенный расход горючего. Между тем, двигатель уже в 1935 г. был зарезервирован для многих новейших советских самолетов, более того, он был определен для оснащения дальних бомбардировщиков ДБ-3, внимание к которым наблюдалось на самом высочайшем правительственном уровне. Именно поэтому, на скорейшее внедрение в серийное производство М-85 и доведение его до высоких показателей качества и надежности были затрачены значительные усилия.

Первые построенные в Запорожье двигатели получили наименование М-75, всего их в первый год производства в сборку пошло 16 экземпляров. Еще три собираемых двигателя осенью 1935-го определялись как М-85. В 1935 г., согласно официальной сводке произведенной продукции на заводе №29 удалось произвести два М-75 и четыре М-85. Тем не менее, в дальнейшем использовалось только одно обозначение – М-85. В 1936 г. завод выпустил 129 двигателей М-85. До прекращения производства в 1938 г. было изготовлено еще несколько сотен таких двигателей.

Авиационные двигатели М-85 и его французские аналоги «Гном-Рон» в период 1935-37 гг. устанавливались на опытных самолетах ЦКБ-26 и ЦКБ-30, серийных бомбардировщиках ДБ-3 конструкции С.В.Ильюшина. Ими оснащались двухмоторный истребитель ДИ-8 (АНТ-46), первый пассажирский АНТ-35, дальний АНТ-37 и опытная летающая лодка АНТ-44, разведчик С.А.Кочергина Р-9 (ЦКБ-27), опытные И-16, они планировались к постановке на многие другие опытные образцы самолетов.



Оригинальная схема двигателя Гном-Рон «Мистраль Мажор» К-14. Для определения габаритов двигателя напомним его максимальный диаметр – 1306 мм.









# Полярная авиация

## Опознавательные знаки с №21 по №40

Продолжая краткий перечень самолетов полярной авиации довоенного периода, отметим, что в последующие годы отмечалось повторное присвоение опознавательных знаков другим летательным аппаратам. Это не противоречило правилам регистрации, если первый объект на момент регистрации второго был уже списан. Позднее, такая практика использовалась неоднократно. Например, уже после Великой Отечественной войны ОЗ СССР-Н1 получил вертолет Ми-1У зав. № 0115, СССР-Н26 и СССР-Н27 – Ка-15 и т.д. Отличием рассматриваемого периода является то, что во время войны не всегда удавалось согласовывать действия различных ведомств, что иногда приводило к путанице с ОЗ.

### СССР-Н21

Ш-2, зав. № Ш31175, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 28.07.33 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Участвовал в походе парохода «Челюскин», экипаж состоял из пилота М.С. Бабушкина и бортмеханика Г.С. Валавина. После «челюскинской» эпопеи эксплуатироваться больше не мог, его списали по износу и исключили из списков самолетного парка ГУСМП 05.01.35 г.

### СССР-Н22

У-2, зав. № 5636, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 19.01.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Зимой 1934–35 г. летал из Красноярска в Дудинку. В 1936 году самолет ремонтировался на Красноярском заводе. Низкое качество работы потребовало повторного ремонта. Исключен из списков самолетного парка ГУСМП 16.02.38 г.

### СССР-Н23

У-2, зав. № 5637, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 19.01.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Самолет выпуска 1933 года. Из списков самолетного парка ГУСМП исключен 28.12.37 г.

### СССР-Н24

У-2, зав. № 5638, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 19.01.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Самолет принадлежал Московскому Отдельному Авиаотряду Особого Назначения, в 1936 г. поступил в распоряжение Николаевской школы морлетов.

В сентябре 1938 г. Николаевская школа была переподчинена Наркомату Военно-Морского Флота. Вместе с другими самолетами школы У-2 СССР-Н24 был передан в Управление Морской авиации НКВМФ. Окончательно оформлено это было приказом № 542 по ГУСМП от 1-го декабря 1938 года.

### СССР-Н25

П-5, зав. № 6849, мотор – М-17

Дата присвоения опознавательного знака



с литерой «Н» – 17.01.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

В 1935–36 гг. самолет осуществлял полеты на трассе Красноярск–Диксон. Списан в январе 1936 года.

### СССР-Н26

Дорнье «Валь», зав. № 91, моторы – 2 BMW-6

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 17.01.34 г. Первоначальный гражданский владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

14.05.1939 г. перерегистрирован с опознавательным знаком СССР-Ф135, владелец – Главное Управление Геодезии и Картографии при СНК СССР.

В 1940 г. проходил ремонт на КАРЗе.

### СССР-Н27

МП-5, зав. № 6883, мотор – М-17

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 25.02.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

В августе 1934 г. самолет был придан авиагруппе зимовки на мысе Челюскин (начальник зимовки И.Д. Папанин). В 1936–37 гг. П-5 СССР-Н27 находился в Енисейской Авиагруппе, использовался на лыжном и поплавковом шасси. Потерпел аварию 12-го января 1937 г. Приказом УПА № 3 от 13.3.37 г. самолет П-5 СССР-Н27 был исключен из списков и списан с баланса Енисейской Авиагруппы как разрушенный на 100%.

Двухмоторный МП-6 СССР-Н29 в поплавковом варианте на береговой стоянке вместе с поплавковым П-5 СССР-Х39.

### СССР-Н28

МП-6 (АНТ-7), зав. № 3196, моторы – 2 М-17

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 25.02.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

23 августа 1936 г. СССР-Н28 совершал рейсовый полет с 12-ю пассажирами, среди которых находились секретарь ВЛКСМ Таймырского окружкома, начальник Эвенкийского отдела НКВД, управляющий Дудинским отделением банка и ребенок. Экипаж состоял из пилота Куканова, бортмехаников Зубова и Лукьянова. Около 12 часов дня в 713 км по реке Енисею к северу от Красноярска, в районе деревни Никулино, самолет потерпел катастрофу. Машина упала в Енисей, предположительно по причине отказа в управлении. При катастрофе погиб весь экипаж, кроме Куканова; из пассажиров уцелело только двое. Списали самолет, вероятно, в 1938 году.

### СССР-Н29

МП-6 (АНТ-7), зав. № 31112, моторы – 2 М-17

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 16.06.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Передан в ГВФ приказом по ГУСМП Р283 от 07.07.40 г. и 14.07.1941 г. перерегистрирован



с опознавательным знаком СССР-Л3775, владелец – Восточно-Сибирское Управление ГВФ.

#### СССР-Н30

МП-6 (АНТ-7), зав. № 31113, моторы – 2 М-17

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 16.06.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Списали самолет, вероятно, в 1938 году.

#### СССР-Н31

МП-6 (АНТ-7), зав. № 31114, моторы – 2 М-17

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 16.06.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Из списков самолетного парка ГУСМП СССР-Н31 исключен 28.12.37 г.

#### СССР-Н32

МП-6 (АНТ-7), зав. № 31115, моторы – 2 М-17

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 16.06.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Исключен из списков самолетного парка ГУСМП 28.12.37 г.

#### СССР-Н33

МП-1 (МБР-2), зав. № 31002, мотор – М-17Б

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 15.09.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

В сентябре 1938 г. самолет СССР-Н33 был передан в Управление Морской авиации НКВМФ, что было оформлено приказом № 542 по ГУСМП от 1-го декабря 1938 года.

#### СССР-Н34

МП-1 (МБР-2), зав. № 31003, мотор – М-17

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 28.08.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

СССР-Н34 прибыл в Обскую авиагруппу в августе 1937 года. Исключен из списков самолетного парка ГУСМП 16.02.38 г.

#### СССР-Н35

МП-1 (МБР-2), зав. № 31017, мотор – М-17Б

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 15.09.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

25 марта 1937 года МП-1 СССР-Н35 закрепили за Ленской авиалинией. Поступил на линию 30.06.35 г. Самолет СССР-Н35 списали с баланса Ленской Авиагруппы и исключили из списков УПА ГУСМП 28.12.37 г.

#### СССР-Н36

У-2СП, зав. № 6000, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 03.07.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

СССР-Н36 был доставлен в бухту Тихую (о. Гукера, Земля Франца Иосифа) осенью 1934 года прямо в заводской таре на гидрографическом судне «Таймыр». Исключен из списков са-

молетного парка приказом ГУСМП № 406 от 25.09.38 г.

Приказом по УПА ГУСМП № 68/с от 12.10.42 г. опознавательный знак СССР-Н36 был присвоен самолету У-2 СССР-А1112, зав. № 14285, переданному из ГВФ в Енисейскую авиагруппу полярной авиации. В Реестре гражданских воздушных судов СССР этот факт отмечен не был.

#### СССР-Н37

У-2СП, зав. № 6001, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 03.07.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Полностью разбит в аварии. Исключен из списков самолетного парка ГУСМП 05.01.35 г.

В 1942 г. под этим же опознавательным знаком в состав Енисейской авиагруппы УПА вошел самолет У-2АП, переданный в полярную авиагруппу из ГВФ – бывший СССР-А1130, зав. № 14302.

#### СССР-Н38

У-2СП, зав. № 6002, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 03.07.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

С самого начала самолет был придан Чукотскому авиаотряду, сформированному в июле 1934 года в Москве. Вероятно, был списан 16.02.38 г.

В 1942 году, приказом по УПА ГУСМП № 68/с от 12-го октября, опознавательный знак СССР-Н38 был присвоен самолету У-2СП, переданному в Енисейскую авиагруппу УПА из ГВФ. Бывший СССР-Л3188, зав. № 14441.

#### СССР-Н39

У-2СП, зав. № 6003, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 03.07.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

С самого начала самолет был придан Чукотскому авиаотряду, сформированному в июле 1934 года в Москве. Приказом по УПА №22 от 31.01.39 г. машину списали с баланса Чукотской авиагруппы и исключили из списков УПА. Годные части использовали для других У-2.

К списанию общий налет самолета составлял 633 часов, в аварии СССР-Н39 не попадал.

В 1942 году, приказом по УПА ГУСМП № 68/с от 12-го октября, опознавательный знак СССР-Н39 был присвоен самолету У-2СП, переданному в Енисейскую авиагруппу УПА из ГВФ. Бывший СССР-Л3189, зав. № 14442. Одновременно, имеются сведения (противоречивые), что по состоянию на 10 февраля 1942 г. У-2СП с опознавательным знаком СССР-Н39 находился в Чукотской авиагруппе, самолету требовался средний ремонт.

#### СССР-Н40

У-2СП, зав. № 6004, мотор – М-11

Дата присвоения опознавательного знака с литерой «Н» – 03.07.34 г. Первоначальный владелец воздушного судна – УВС ГУСМП.

Самолет выпуска 1934 г. завода № 23 (г. Ленинград). 25 марта 1937 г. СССР-Н40 был закреплен за 3-м линейным отрядом Енисейской авиагруппы УПА для работы на участках: Красноярск – Советский рудник, Красноярск – Кежда, Красноярск – Абакан.

В декабре 1938 г. – феврале 1939 г. Н40 проходил ремонт на Красноярском авиаремонтном заводе. 03.02.1940 г. самолет перерегистрирован с опознавательным знаком СССР-Л2971, владелец – Енисейская авиагруппа ГВФ.

*Продолжение следует.*

У-2 СП СССР-Н36 летом 1937 г. был значительно поврежден ураганом на острове Гукера (ЗФИ) и далее отремонтирован при помощи У-2 СССР-Н18. По причине внесенных изменений далее аппарат именовался СССР-Н36 бис. Фото представляет этот восстановленный самолет.



МП-6 СССР-Н28 на лыжном шасси.



# Дедушка русской авиации



Борис Илиодорович Россинский на пилотском сидении учебного биплана «Фарман». 1910-е годы.

«Дукс». Особенно активно в качестве летчика-испытателя он работает в годы Мировой войны. В отдельные дни ему приходилось облетывать по 5-6 новых самолетов.

Один из организаторов Красного Воздушного флота В. Горшков вспоминал: «В Москве, по инициативе некоторых авиарботников, за неделю до моего приезда (18 февраля 1918 г.) был организован военно-революционный комитет по авиации в составе председателя летчика Россинского и членов, летчиков Коровина, Габер-Влынского и техника Духовецкого. Этот комитет был утвержден т. Мураловым, но прибывающие части с фронтов и Московская авиашкола не признавали военно-революционного комитета, так как он состоял в большинстве из гражданских летчиков». Далее Россинский вошел в коллегия по управлению Воздушным флотом Московской области, хотя и эта революционно-руководящая деятельность для него продолжалась недолго. В июне 1918 г. состоялся 2-й Всероссийский авиационный съезд и к руководству вновь образованного Главвоздухфлота пришли совсем другие комиссары. Впрочем, Борису Илиодоровичу хватило событий и участия в них, чтобы доказать приверженность как новому строю, так и советской власти. Наиболее ярким днем для него стало 1 мая 1918 г., когда на московском аэродроме был проведен праздничный воздушный парад. Летал в этот день и летчик Россинский, который выполнил на своем «Моране» подряд 18 мертвых петель. Рассказывают, что в этот день он в очередной раз встретился с Лениным и тот якобы назвал Россинского «дедушкой русской авиации». Хотя как знать, возможно, он сам запустил эту легенду, ибо прозвищем «дедушка» товарищи по воздухоплавательному кружку именовали его и ранее. Так или иначе, в дальнейшей жизни Рос-

синский охотно на него откликался и даже усиливал его своими действиями. В частности, на нижней поверхности крыла своего личного «Морана» он написал огромными буквами слово «ДЕДУШКА».

В 1923 г. в честь 15-летия авиационной деятельности Б.И. Россинский был награжден орденом Трудового Красного Знамени, получил звание заслуженного пилота-авиатора СССР и персональную пенсию. Вплоть до 1940-х годов он являлся участником большинства событий, происходящих на московском аэродроме. Впоследствии правительство подарило ему другой самолет (АНТ-3 зав. №4003), на борту которого написали крупными буквами «Россинский», а ниже мелкими буквами – «дедушка». Этот демилитаризованный военный разведчик был зарегистрирован 17 августа 1932 г. как первый в СССР частный самолет СССР-Ч1. Самолет просуществовал недолго, в 1934 г. его списали как непригодный к совершению полетов. Взамен знаменитый авиатор получил новенький учебный биплан У-2СП (зав. №6013), который 26 октября 1934 г. зарегистрировали как СССР-Ч3. Деталей выполняемых полетов на этом личном аппарате его владельцем не обнаружено, однако в советской прессе сообщалось, что летчик Россинский летал на нем и «с агитационными лекциями посещал самые отдаленные уголки нашей необъятной Родины». Во время Великой Отечественной войны свой личный У-2 Россинский передал в действующую армию. В 1944 г. в честь 60-летия Бориса Илиодоровича наградили орденом Ленина. В послевоенный период старый пилот продолжал свою общественную деятельность в Добровольном обществе содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ).

Россинский в своем личном самолете АНТ-3 СССР-Ч1. На борту красуется крупная надпись «РОССИНСКИЙ», а ниже едва заметна небольшая надпись «ДЕДУШКА».



**Б**орис Илиодорович Россинский (1884-1976 гг.) личность в советской авиации известная и даже некоторым образом загадочная. Последнее уточнение связано с множеством легенд и недоговорок вокруг имени Россинского. Возможно, в свое время он кое-что излишнее себе приписывал, поэтому впоследствии безжалостные современники подвергли его наказанию в виде замалчивания вполне реальных заслуг. В истории жизни Бориса Илиодоровича значатся учеба в Императорском техническом училище (ИТУ), самостоятельная постройка бамбукового планера, участие в организации воздухоплавательного кружка Н.Е. Жуковского и даже встречи с В.И. Лениным.

В конце 1909 г. в возрасте неполных 25 лет Россинский одним из первых среди россиян отправился учиться летному делу во Францию, где познакомился с Луи Блерио и прошел курс обучения в летной школе в городе По. В некоторых публикациях, посвященных Россинскому, указывается, что он сумел даже поработать практикантом на моторном заводе «Анзани». Впрочем, его заграничная командировка была не очень продолжительной – уже 27 мая 1910 г. газета «Утро России» сообщила, что Б.И. Россинский вернулся из Франции в Москву.

С именем Россинского связывают и его претензии на первенство в обживании Ходынского аэродрома (об этом уже писали в статье, посвященной началу аэродрома). Летом 1910 г. он первым установил здесь небольшой ангар (чаще именуемый сарайчиком) и первым начал летать с этого поля на привезенном из Франции «Блерио». Между тем, официально пилотское свидетельство Россинский получил не во Франции, а в России, причем далеко не первым. Его пилотский диплом №68 зарегистрирован в ИВАК (Императорском Всероссийском аэроклубе) 26 ноября 1911 г.

В 1912 г. Россинский работает инструктором Московской школы авиации и одновременно участвует в испытаниях серийных аэропланов, выпускаемых авиационным заводом



Читайте в следующем номере журнала

М-ХОББИ

# ЖРЯ



- Начало воздушных сообщений.  
Как начинался Гражданский Воздушный флот
- Неизвестный ГВФ.  
Нереализованные проекты 1930-х годов
- Самолеты А.Н. Рафаэлянца





В каждой книге – история создания техники, описание конструкции, факты боевого применения и эксплуатации летального аппарата. Приводятся варианты окраски и чертежи.



40 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
88 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
40 стр.  
40 стр.  
48 стр.  
48 стр.  
56 стр.  
40 стр.  
48 стр.  
48 стр.

e-mail: zeughaus@zeughaus.ru