

ЛЁТЧИК № 1

(К 120-летию Михаила Михайловича Громова)

Андрей Анатольевич Симонов



Наша страна по праву гордится своими лётчиками. Среди них и основоположник высшего пилотажа Пётр Нестеров, и непревзойдённый воздушный ас Александр Покрышкин, и храбрейший лётчик-испытатель Сергей Анохин. Но есть один лётчик, чьё первенство и приоритет не оспаривалось никем и никогда. Это – Герой Советского Союза, заслуженный лётчик СССР, генерал-полковник авиации, профессор Михаил Михайлович Громов.

Будущий лётчик № 1 родился 11 (23) февраля 1899 года в Твери. Много позже, при переводе даты рождения со старого стиля на новый, к 11 февраля ошибочно прибавили 13 дней (вместо правильных для XIX века 12 дней), и поэтому Михаил Михайлович праздновал свой день рождения 24 февраля. Отец мальчика – Михаил Константинович Громов – был военным врачом. Семья вначале жила в Калуге, а в 1902 году переехала в посёлок Лосиноостровский, теперь входящий в состав Москвы. Здесь и прошло детство Миши.

С началом Первой мировой войны Михаил Константинович уехал на фронт. В 1915 году, приехав к отцу, Михаил впервые в своей жизни увидел самолёт. Впечатление от летящего аэроплана запало в душу паренька. А вскоре встал вопрос о выборе дальнейшей профессии. М.М. Громов поступил в Императорское высшее техническое училище (ныне МГТУ имени Н.Э. Баумана). Юноша тяготился учёбой, т.к. ему больше нравились спорт и искусство – Михаил всерьёз занимался тяжёлой атлетикой и рисованием. Но однажды в начале февраля 1917 года по пути в училище

он увидел объявление о наборе на шестимесячные теоретические курсы авиации профессора Н.Е. Жуковского. Вот как об этом вспоминал сам Михаил Михайлович:

«День был солнечный, настроение у меня было отличное и беззаботное. Подходя к Училищу, я вдруг увидел на дверях маленькое объявление: “Набираются охотники на теоретические курсы авиации профессора Н.Е. Жуковского. Курсы шестимесячные. Образование требуется не ниже среднего. Возраст – от 18 до 28 лет”. Стеченье обстоятельств было, конечно, невероятным, но в этот момент я услышал в небе рокот мотора. Я поднял голову и увидел аэроплан, медленно летевший над Москвой. Это был «Фарман-XXX». И в одно мгновение я загорелся: буду авиатором!»

Так решилась судьба будущего великого лётчика!

На курсах Михаил Михайлович получил прекрасную теоретическую подготовку. И это неудивительно: лекции читали такие корифеи авиационной науки, как Н.Е. Жуковский, В.П. Ветчинкин, Б.С. Стекчин. В июне 1917 года курсы были закончены. М.М. Громову присвоили воинское звание «прапорщик» и направили в Московскую авиационную школу, которая располагалась на легендарном Ходынском аэродроме.

Здесь в августе 1917 года Михаил выполнил свой первый самостоятельный полёт на самолёте «Фарман-IV». Причём вылетел он всего через полтора часа(!) провозных полётов. Далеко не всякий лётчик может похвастать таким результатом... Неудивительно, что в июне 1918 года, после успешного окончания авиашколы, М.М. Громова, как одного из лучших учеников, оставили в школе инструктором. А в мае 1922 года назначили начальником отделения боевого применения 1-й Высшей авиационной школы лётчиков в Москве. За шесть лет инструкторской работы Михаил Михайлович подготовил десятки первоклассных лётчиков.

Все эти годы М.М. Громов продолжал занятия спортом, и в 1923 году стал чемпионом СССР по тяжёлой атлетике в тяжёлом весе. Прекрасная физическая форма очень пригодилась ему в дальнейшем во время испытательных полётов. Спортом Михаил Михайлович продолжал заниматься до конца жизни.



**Ученик Московского реального училища
М.М. Громов, 1914 год**

К 120-летию Михаила Михайловича Громова

В июне 1924 года 25-летний Михаил получил новое назначение – лётчиком-испытателем на Научно-опытный аэродром (будущий Научно-испытательный институт ВВС). Здесь он с успехом провёл ряд испытательных работ на различных самолётах и вскоре стал одним из ведущих испытателей страны.

Уже через год М.М. Громов был включён в состав группы, которой предстояло совершить дальний групповой перелёт по маршруту Москва – Пекин. Этому перелёту придавалось очень большое политическое значение – он был первым в истории Советского Союза. Начальником экспедиции был назначен военный комиссар ВВС И.П. Шмидт, его заместителем по лётной части – лётчик-испытатель М.А. Волковойнов. Шесть самолётов, которые пилотировали лётчики М.А. Волковойнов, М.М. Громов, А.Н. Екатов, Н.И. Найдёнов, И.К. Поляков и А.И. Томашевский, должны были долететь до столицы Китая. Михаил Михайлович с бортмехаником Е.В. Родзевичем летел на самолёте Р-1 отечественной постройки.

Старт перелёту был дан утром 10 июня 1925 года. Летели этапами по 500–750 километров, останавливаясь на несколько дней в наиболее крупных городах Европейской части СССР, Сибири и Монголии. Перелёт проходил с многочисленными бытовыми приключениями и отдельными вынужденными посадками. Так, при вынужденной посадке, произошедшей из-за отказа мотора, повредил самолёт и отстал А.И. Томашевский. При посадке на одном из последних перед целью аэродромов сломал шасси и не смог продолжить перелёт И.К. Поляков. Но, несмотря на все эти сложности, 13 июля четыре самолёта



**М.М. Громов тренируется со штангой,
начало 1960-х годов**

прилетели в Пекин, а 17 июля в столицу Китая прилетел и А.И. Томашевский.

Цель перелёта была достигнута! За 52 лётных часа было пройдено расстояние 6.476 км. 17 июля 1925 года в числе первых шести лётчиков Михаил Михайлович Громов был удостоен звания «Заслуженный лётчик СССР» и награждён орденом Красного Знамени.

Было решено продолжить перелёт далее – до Японии. Для этого выбрали двух опытных лётчиков-испытателей –



Участники перелёта Москва – Пекин. Стоят (слева направо): А.И. Томашевский, А.Н. Екатов, И.В. Михеев, Н.А. Камышев, Е.В. Родзевич, Ф.П. Маликов, В.П. Кузнецов, В.В. Осипов; сидят (слева направо): И.К. Поляков, М.А. Волковойнов, М.М. Громов, Н.И. Найдёнов. Москва, 1925 год

М.А. Волковойнова и М.М. Громова. 30 августа М.М. Громов с бортмехаником Е.В. Родзевичем на Р-1 отправился в перелёт Пекин – Токио и уже 2 сентября приземлился в японской столице. М.А. Волковойнову не повезло – из-за плохой погоды он был вынужден совершить вынужденную посадку на побережье Японии и прекратить перелёт... Михаилу Громову рукоплескала вся Азия!

В следующем году в журнале «Смена» в номере № 57–58 была размещена статья Бориса Набатова «25.000 километров по воздуху». В ней, в частности, говорилось:

«Лето – “воздушный сезон”. И нынешним летом советская авиация делает не одну, а сразу четыре “вылазки” за границы нашего Союза – на Восток и на Запад. Посмотрите на карту.

Их четыре. В одно лето. По разным направлениям. На различных самолётах, с различными условиями маршрута. Но есть у них несколько общих “элементов” – и это общее наша гордость, наполовину сданный экзамен на “аттестат зрелости” молодой советской авиации. Ибо все четыре самолёта – советской постройки, моторы трёх самолётов также советской постройки. И все четыре лётчика окончили советские воздушные школы.

Если прибавить к этому, что оба самолёта, летящие в Европу, не только построены нашими заводами, но и являются самолётами оригинальной конструкции наших инженеров, то громадное значение предстоящих перелётов станет ещё более понятным. Советская авиапромышленность имеет чем “козырнуть”.

Итак, четыре перелёта. На Восток – в июне, на Запад – в июле–августе.

Первый перелёт – Москва – Тегеран – Москва. Через Ростов и Баку, вдоль Кавказского хребта и Каспийского побережья. Около 6.300 километров. По этому маршруту на почтовом биплане Р-1 с мотором М-5 летит выдающийся молодой советский лётчик, кавалер трёх орденов Красного Знамени тов. Моисеев.

Второй перелёт – Москва – Анкара – Москва. Туда через Севастополь и Чёрное море (290 км). Обратно – через Кавказский хребет над Военно-Грузинской дорогой. Этот маршрут имеет протяжение около 4.500 километров и летит на нём начальник авиаотряда, перелетевшего через Гиндукуш, тов. Межераун. Самолёт и мотор такие же, как на тегеранском маршруте.

Третий маршрут – Москва – Берлин – Париж и обратно, 6.000 километров. На этом маршруте “пойдёт” 8-местный пассажирский самолёт ПМ-1 “Авиахим”, недавно сконструированный и построенный на одном из наших заводов и показавший при моторе Майбах всего в 260 лош. сил очень хорошие лётные качества. Пилотирует самолёт лётчик тов. Шебанов, налетавший уже свыше 100.000 километров на наших воздушных линиях.

Наконец, четвёртый маршрут. Самый большой и сложный. Москва – Берлин – Париж – Рим – Вена – Прага – Варшава – Москва. Шесть иностранных столиц. 7.650 километров. Через итальянские и тирольские Альпы, через Аппенинские горы. Здесь летит наш металлический почтовый биплан АНТ-3 с мотором М-5 и пилотирует его лётчик тов. Громов – участник экспедиции Москва – Пекин – Токио.

Большие перелёты, столь частые за последние несколько лет за границей, насчитывают почти столько же неудач, сколько успехов. Но мы можем верить и в наши самолёты, и в наши моторы, и в наших лётчиков.

Они уже проверены в “советском воздухе” и они выйдут победителями в борьбе с 25.000 километров воздушного пути и на Востоке и на Западе.

Первым стартовал 14 июля 1926 года Я.Н. Моисеев на самолёте Р-1. Через два дня он благополучно приземлился в Тегеране. В этот же день, 16 июля 1926 года Н.П. Шебанов на самолёте ПМ-1 стартовал по маршруту: Москва – Кёнигсберг – Франкфурт – Париж – Франкфурт – Кёнигсберг – Москва. Однако через три дня перелёт пришлось прервать из-за технических неполадок... В день прекращения перелёта Н.П. Шебанова – 19 июля 1926 года с Центрального аэродрома стартовал самолёт Р-1 под управлением П.Х. Межераупа. Самолёт летел в Турцию и должен был вернуться обратно через Кавказ. 20 июля П.Х. Межерауп приземлил Р-1 в Анкаре, но... снёс у самолёта шасси. В газетах сообщили, что дальнейший перелёт отменён из-за отсутствия бензона в Анкаре, экипаж на пароходе выехал в Одессу.

Чтобы хоть как-то сгладить впечатление от неудач, Я.Н. Моисеев за один день 24 июля 1926 года долетел из Тегерана обратно в Москву. Таким образом, из трёх отлично начавшихся перелётов два завершились неудачей... Весь мир теперь смотрел на то, как пройдёт самый сложный из запланированных перелётов – круговой перелёт М.М. Громова. И лётчик оправдал возложенные на него надежды!

Ранним утром 31 августа 1926 года на самолёте АНТ-3 «Пролетарий» с верным бортмехаником Е.В. Родзевичем Михаил Михайлович стартовал с Центрального аэродрома в круговой перелёт по европейским столицам: Москва – Кёнигсберг – Берлин – Париж – Рим – Вена – Варшава – Москва. Перелёт занял всего три дня! За 34 часа лётного времени было пройдено 7.150 км. Это был его звёздный час: теперь 27-летнему лётчику рукоплескала уже вся Европа! Сам М.М. Громов позже писал:

«Полёт произвёл в Европе настоящий бум. Европейским газетам пришлось поработать. Старые лётчики Франции прислали поздравления и приняли меня в свой клуб “Старые стволы” (“Vieux Tigres”) – клуб старых корифеев авиации. В этом клубе вывешены портреты всех членов клуба. Лётчики (не только наши, но и во Франции) достойно оценили блестящий полёт того времени. ... Остаётся добавить, что именно после этого перелёта за мной утвердилось прозвище “Лётчик № 1”, известное всему нашему лётному миру. Что может быть более почётным, высоким и дорогим? С гордостью и достоинством я пронос это звание через всю свою жизнь».

Но перелёты перелётами, а основными всё же оставались лётные испытания. За время службы в Научно-испытательном институте ВВС М.М. Громов дал путёвку в небо многим самолётам, среди которых – известный учебный самолёт У-2, истребители И-3 и И-4, пассажирский самолёт АНТ-9, разведчик Р-7. Не раз он попадал в аварийные ситуации...

23 июня 1927 года Михаил Михайлович испытывал истребитель И-1 на штопор. Необходимо отметить, что до этого времени все полёты в нашей стране выполнялись без пара-

К 120-летию Михаила Михайловича Громова

шютов. По этой причине лётчик-испытатель А.Р. Шарапов, не сумевший вывести И-1 из штопора, упал с самолётом на землю и получил тяжёлые травмы. Лётчики неохотно брали с собой в полёты считавшиеся тогда диковинкой недавно закупленные американские парашюты фирмы «Ирвинг». Поэтому лётному начальству пришлось буквально заставить М.М. Громова надеть в тот полёт парашют. И, как оказалось, не зря!

Вот как вспоминал тот полёт сам Михаил Михайлович: «Набрав 2.200 метров, я перевёл самолёт в правый штопор, как и Шарапов. После отсчёта трёх витков быстро дал левую ногу, а немного позже – ручку до отказа от себя. Жду, считаю. Три витка, самолёт не выходит, а наоборот поднимает нос и начинает штопорить “тарелкой”, совершенно плоско. Снова жду и считаю витки. Ещё семь витков. Беру ручку на себя, не снимая левой ноги с педали (она дана всё время до отказа). Самолёт начинает штопорить круто. Всё, как у Шарапова. Даю снова ручку до отказа от себя. И-1 снова переходит в плоский штопор. Ещё несколько витков. Решил увеличить обороты мотора, а он заглох. Всё... Бороться дальше бесполезно. Преодолевая с большим трудом нелепое чувство необходимости отвязываться и, главное, покидать самолёт, бросаю управление. Это чувство казалось противоестественным. Но логика заставляла. Голова соображала молниеносно. Волнение ускоряло мышление, работавшее в этот момент как никогда чётко и быстро.

Попробовал подняться, чтобы сесть на борт кабины самолёта. Не тут-то было. Казалось, я прилип к сиденью. Тогда снял ноги с педалей, подтянул их к сиденью и, положив локти на борт кабины, начал с неимоверным усилием постепенно выбираться из кабины, чтобы сначала сесть на её борт. Как хорошо, что я в то время был хорошо тренирован со штангой! Сел на борт кабины, убедился, что держусь за кольцо парашюта и, в последний раз взглянув на высотомер, оттолкнулся на 22-м витке штопора от сиденья в правую сторону, по вращению самолёта.

Несмотря на сильное волнение, было неприятно, странно, необычно и противоестественно покидать самолёт. Но это не предел испытания человеческих чувств. Мозг работал чётко, последовательно и необыкновенно быстро. Секунды казались часами. Сосчитал: раз, два, три... кольцо выдернуто. Где самолёт? Его не видно. А что же парашют? В этот момент меня что-то сильно дёрнуло. Я поднял голову: надо мной был купол. «Ага, ещё повоюем!» – подумал я про себя. Я сидел как в кресле, причём очень удобно, в воздухе. Это было удивительно, необычно и впервые».

Так Михаил Михайлович Громов стал первым отечественным лётчиком, благополучно покинувшим аварийный самолёт с парашютом.

С 10 июля по 8 августа 1929 года на самолёте АНТ-9 «Крылья Советов» М.М. Громов с бортмехаником В.П. Русаковым и целой делегацией на борту выполнил новый круговой перелёт по Европе по маршруту: Москва – Берлин – Париж – Рим – Марсель – Невер – Лондон – Париж – Берлин – Варшава – Москва. За 53 часа лётного времени было пройдено расстояние 9.037 км. Это было триумфом советской авиации того времени!

В апреле 1930 года Михаила Михайловича по рекомендации А.Н. Туполева назначают командиром авиаотряда



Шеф-пилот ЦАГИ М.М. Громов, 1930-е годы

ЦАГИ, и он переходит на работу в авиапромышленность. Здесь М.М. Громов поднимает в небо тяжёлый бомбардировщик ТБ-3, пассажирский АНТ-14, самый большой самолёт тех лет – гигант АНТ-20 «Максим Горький», рекордный АНТ-25. Объём сделанного Михаилом Михайловичем в 1930-е годы поражает. В стране не было другого лётчика, поднявшего в небо столько новых типов самолётов, проведшего такой объём лётных испытаний и так глубоко разбирающегося в технике.

22 мая 1932 года в испытательном полёте на бомбардировщике ТБ-5, который пилотировал Михаил Михайлович, возник пожар. Вот как сам лётчик впоследствии вспоминал об этом: «Мы взлетели с Центрального аэродрома и, постепенно набирая высоту, облетели Москву с юга, дойдя до её юго-западных окраин. Замерив потолок самолёта, мы начали спуск, обходя Москву также с юга, т.е. оставляя её справа от нашего самолёта. Когда полёт проходил уже над южной окраиной Москвы, на высоте примерно 500 метров, я вдруг услышал душераздирающий крик механика А.Г. Васина:

– Михаил Михайлович, пожар! Горим!

Я оглянулся назад влево и увидел, что задний мотор на левом крыле весь обожат пламенем. Я крикнул механику: – Закрой бензин!

Он молниеносно юркнул к себе в кабину, и я почувствовал какой-то удар в момент закрытия доступа бензина в мотор. Винты продолжали вращаться. Но, отдав приказание механику, я мгновенно перевёл самолёт



Лётчик-испытатель М.М. Громов,
1933 год

в правое скольжение, чтобы пламя не зажгло фюзеляж. Через несколько секунд я выглянул ещё раз. Пожара не было, но не было и заднего мотора. Я был в ужасе: неужели мотор оторвался и убил кого-нибудь на земле?! Штурман Милютин, сидевший рядом, влез с ногами на сидение и подготовился выпрыгнуть с парашютом. Я крикнул ему, погрозив кулаком:

– Сидеть!

Планируя, я увидел, что дотянуть до Центрального аэродрома не могу, так как на скольжении потерял много высоты. Пошёл на аэродром в Фили. Осталось 100 метров высоты. Под нами – провода высокого напряжения, пасётся скот. Понял, что и до аэродрома в Филях немного не дотягиваю. Крикнул механику, чтобы он включил бензин. Он так и сделал. Моторы заработали на несколько секунд, и мы оказались над границей аэродрома. Включая моторы, я рисковал, потому что снова мог возникнуть пожар. Но я рассчитывал, что мы успеем, возможно, сесть благополучно.

Всё, действительно, обошлось. Я снова выключил моторы: мы приземлились, самолёт остановился. Я сошёл на землю и... о, чудо!.. увидел, что отвалившийся мотор застрял на шасси и даже не зажал колёса. Никто не убит, какая радость! “Сколько же раз может везти человеку”! – подумал я.

И такие аварийные ситуации в лётной биографии Михаила Михайловича были нередки. Но, благодаря своему высочайшему лётному мастерству и профессионализму, он всегда с честью выходил из них...

Самолёт АНТ-25 был сконструирован специально для установления мирового рекорда дальности полёта. Именно по этой причине самолёт носил также наименование РД – рекорд дальности. В процессе его испытаний экипаж М.М. Громова (второй пилот А.И. Филин,

штурман И.Т. Спирин) 12–15 сентября 1934 года совершил длительный полёт, продолжительность которого составила 75 часов 23 минуты. Было пройдено рекордное расстояние – 12.411 км (мировой рекорд дальности полёта в то время составлял 9.105 км). За мужество и героизм, проявленные при выполнении сверхдальнего перелёта, 28 сентября 1934 года Михаилу Михайловичу Громову было присвоено звание Героя Советского Союза. Он стал восьмым человеком в стране, получившим это высокое звание.

После испытаний можно было приступить к подготовке рекордного полёта на дальность по прямой. Наиболее перспективным казался маршрут, который проходил над пустыней Сахара, пересекал Атлантику и заканчивался в Южной Америке, то есть давал возможность пройти максимальное расстояние по прямой для завоевания рекорда дальности. Однако в мае 1935 года М.М. Громов из-за открывшейся язвы желудка попал в госпиталь и был надолго (почти на год) отлучён от неба.



М.М. Громов за штурвалом самолёта АНТ-20
«Максим Горький», 1935 год

А в это время полярный лётчик Герой Советского Союза С.А. Леваневский получил разрешение лететь для установления мирового рекорда дальности по маршруту через Северный полюс в Америку. 3 августа 1935 года он стартовал на АНТ-25 с аэродрома, расположенного рядом с городом Щёлково Московской области. Однако уже через несколько часов перелёт пришлось прервать из-за технических неполадок. После этого лётчик-испытатель Г.Ф. Байдуков (бывший вторым пилотом в экипаже С.А. Леваневского) предложил выполнить такой перелёт известному в те годы лётчику-испытателю В.П. Чкалову, который пользовался расположением И.В. Сталина. Расчёт оказался верным – глава страны разрешил такой перелёт, но для начала (чтобы убедиться в надёжности АНТ-25) наметил маршрут полёта над территорией Советского Союза с заходом в акваторию Северного Ледовитого океана. В июле 1936 года перелёт из Москвы через Северный Ледовитый океан, Петропавловск-Камчатский на остров Удд (ныне остров Чкалова в устье Амура) протяжённостью 9.374 км был успешно осуществлён экипажем В.П. Чкалова. Полётное время составило 56 часов 20 минут.

К 120-летию Михаила Михайловича Громова

Весной 1937 года М.М. Громов узнал, что В.П. Чкалов подал заявление И.В. Сталину с просьбой разрешить полёт через Северный полюс в Америку с целью побития мирового рекорда дальности полёта по прямой и получил согласие главы государства. Михаил Михайлович тоже подал аналогичное заявление. Однако в итоге И.В. Сталин разрешил перелёт только экипажу В.П. Чкалова. Причины такого решения доподлинно неизвестны, но хорошо известен (хотя и основательно подзабыт в последние годы) итог: пробыв в воздухе 63 часа, Валерий Павлович пролетел 8.504 км по прямой. Мировой рекорд остался непревзойдённым!

Нужно было срочно спасать положение и престиж страны. Теперь разрешили перелёт и экипажу М.М. Громова (второй пилот А.Б. Юмашев, штурман С.А. Данилин). Михаил Михайлович подошёл к подготовке дальнего перелёта очень основательно. Вот как он вспоминал об этом: «*Мы вшли в самолёт на полтонны больше горючего, чем Чкалов. Это давало громадное преимущество в дальности. Сняли с самолёта надувную резиновую лодку на случай вынужденной посадки в океане, ружья, соль, тёплую одежду, запас продовольствия, запасное масло и прочее – всего на 250 килограммов. В процессе испытаний был выявлен закон, по которому увеличение количества бензина на 1 кг увеличивало дальность полёта на 1 км. Но если снять с самолёта какой-либо предмет или (что одно и то же) уменьшить вес конструкции на 1 кг, то это давало возможность увеличить дальность на 3 км. Игра стоила свеч. Мы даже обкусали кусачками излишки болтов и болтиков, выступавших из гаек, где только удалось. Все наши мысли были сосредоточены на достижении только успеха, только на него мы рассчитывали – и мы не раскаялись. В силу всех этих мероприятий мы имели преимущество в дальности перед Чкаловым на 1.500 км. Но отвоевать это преимущество было труднее, чем совершить полёт.*

12 июля 1937 года АНТ-25 взлетел с подмосковного аэродрома в Щёлково и взял курс на Северный полюс. Пролетев по практически абсолютно прямой линии 62 часа 17 минут, самолёт приземлился на юго-западе Америки, в городке Сан-Джасинто недалеко от Лос-Анджелеса. Было пройдено 10.148 км по прямой. Мировой рекорд дальности наконец-то был установлен! Все члены экипажа первыми среди отечественных авиаторов были удостоены медалей де Лаво Международной авиационной федерации (FAI).



М.М. Громов перед испытательным полётом на АНТ-25, лето 1937 года

Встал вопрос о награждении экипажа и на Родине. А.Б. Юмашеву и С.А. Данилину присвоили звания Героев Советского Союза. Аналогичной награды заслуживал и их командир, но он уже был Героем Советского Союза (а возможность повторного присвоения этого звания появилась лишь в 1939 году)... В итоге Михаила Михайловича 1 сентября 1937 года наградили орденом Красного Знамени. Через десять дней – 11 сентября – за выполнение рекордного полёта, во время которого он продемонстрировал своё глубокое знание материальной части, ему было присвоено учёное звание «профессор» по специальности «Техническая эксплуатация самолётов и моторов».



**Полковник М.М. Громов,
конец 1937 года**

22 февраля 1938 года М.М. Громову было присвоено воинское звание «комбриг» (соответствовало генерал-майору авиации). С 1940 года он руководил Научно-технической группой Наркомата авиапромышленности СССР.

В начале 1940 года группа ведущих учёных ЦАГИ во главе с А.В. Чесаловым при активной поддержке М.М. Громова обратилась к И.В. Сталину с письмом, в котором аргументировалась необходимость создания специализированного научного центра, ответственного за методы лётных испытаний и исследований, который был бы в состоянии не только проводить наиболее сложные исследования в интересах отрасли, но и оказывать самую широкую помощь лётно-испытательным подразделениям ОКБ и взаимодействовать с институтами заказчиков (НИИ ВВС и НИИ ГВФ). Предложение нашло поддержку у руководства страны, и 8 марта 1941 года Михаил Михайлович получил новое назначение – начальником только что созданного Лётно-исследовательского института, ныне носящего его имя.

Создание единого для всего Наркомата авиационной промышленности исследовательского института имело огромное значение для рационализации опытно-конструкторских авиаработ в СССР. Вот как впоследствии М.М. Громов вспоминал о периоде становления института: «Итак, я получил назначение в ЛИИ НКАП и стал его начальником. В институте меня приняли хорошо. Я всегда любил работать “с огоньком”. В то время я был полон энергии, и выход ей находил всегда. Я энергично принял за организацию этого интереснейшего по тому времени учреждения. С большим трудом, но я всё же старался поддерживать и свою лётную квалификацию.

Работы было много. Нужно было заниматься строительством, нужен был тир. Необходимо было переселить туберкулёзный институт с территории ЛИИ, а его руководство стало в позицию “не хочу”. Я доказывал несовместимость шума моторов днём и ночью, звуков стрельбы в тире с необходимостью тишины для больных...

Приехала комиссия во главе с Н.М. Шверником. Я выиграл дело. Переселение, конечно, трудоёмкое дело. Но и строительство ЛИИ нужно было предусмотреть на долгий срок, предвидеть будущее перспективное развитие института.

Самое трудное, что необходимо было сделать – создать условия для творческой деятельности. Здесь можно было опереться на замечательных людей, которыми был укомплектован институт. Вспоминаю теперь самых старых своих знакомых, работу которых я знал, взаимодействуя с ними и пользуясь их творчеством в своей практике: А.В. Чесалов, М.А. Тайц, Д.С. Зосим, В.С. Ведров... Талантливые энтузиасты и фанатики своего дела... Я скорее



М.М. Громов (он же жокей Михайлов)
после заезда на Московском ипподроме,
конец 1940-х годов

могу перечислить людей, работавших в институте, но не любивших свою профессию и работавших “без огонька”, чем всех, кто работал “на отдачу”. Разумеется, с такими кадрами дело не могло не пойти успешно».

На работу Михаил Михайлович добирался не совсем обычным способом. Доехав из дачного посёлка Барвиха (где он жил) на автомашине до Центрального аэродрома в Москве, М.М. Громов садился в спортивный самолёт и летел на аэродром ЛИИ в подмосковный посёлок Стаканово (ныне город Жуковский). Однажды нарком авиационной промышленности СССР А.И. Шахурин сказал лётчику, что он всё же очень рискует, ежедневно поднимаясь в воздух, на что М.М. Громов возразил ему так: «Поверьте, со мной ничего не случится, потому что я очень уважаю технику и перед тем, как сесть в кабину, всегда вытираю ноги...»

Полностью завершить создание нового института помешала Великая Отечественная война... 28 августа 1941 года начальник ЛИИ М.М. Громов и его заместитель по лётной части А.Б. Юмашев в составе делегации из 18 человек улетели в командировку в США, где должны были решить вопрос закупки для советских ВВС новейших американских бомбардировщиков. Сразу после возвращения обратно в Москву Михаил Михайлович написал рапорт с просьбой отправить его на фронт и 7 декабря 1941 года получил назначение на Калининский фронт – командиром 31-й смешанной авиадивизии. Очень быстро М.М. Громов сумел вникнуть в военные вопросы и вскоре был назначен командующим ВВС Калининского фронта. В мае 1942 года ВВС фронта были преобразованы в 3-ю воздушную армию, командующим которой назначили Михаила Михайловича.

Так не имеющий полноценного военного образования М.М. Громов стал крупным военачальником. Во время войны он командовал 3-й и 1-й воздушными армиями, стал генерал-полковником авиации. Соединения под его руководством участвовали в обороне Москвы, Ржевской битве, Великолукской операции, Курской битве, Смоленской операции и освобождении Белоруссии. Михаил Михайлович был награждён орденами Суворова II степени и Отечественной войны I степени, стал командором французского ордена Почётного Легиона (в составе 1-й воздушной армии начал свой боевой путь полк «Нормандия – Неман»).



М.М. Громов (слева) с Г.Ф. Байдуковым и А.Б. Юмашевым. Калининский фронт, зима 1941/1942 года

К 120-летию Михаила Михайловича Громова

Но всё же стезя военачальника была не его... Много позже М.М. Громов написал: «Терпеть не могу заставлять людей что-то делать, предпочитая убеждение. Вспоминаю, что как-то после доклада командующему фронтом Маршалу Советского Союза И.С. Коневу (не помню, по какому случаю), он мне сказал: "Громов! Да ты ведь не военный!". Я чуть было не "выпал" ему, что я горжусь этим (имея в виду армейский стиль отношений), но удержался (к счастью) и сказал: "Если бы не «коричневая чума», так я и не воевал бы"».

В июле 1944 года Михаил Михайлович получил новое назначение – начальником Главного Управления боевой подготовки фронтовой авиации ВВС. На этой должности он отдал много сил переучиванию военных лётчиков на новые типы самолётов, анализу и внедрению в строевые части новых приёмов боевого применения авиации. С мая 1946 года М.М. Громов служил заместителем командующего Дальней авиацией по боевой подготовке.

Все годы службы в ВВС бывший лётчик-испытатель не порывал связи со ставшей ему родной авиапромышленностью: активно участвовал в создании Школы лётчиков-испытателей, написал методическое пособие о психофизиологической подготовке лётчиков. Но вернуться в родную стихию ему удалось только в мае 1949 года.

Именно тогда Михаил Михайлович был назначен начальником Управления лётной службы Министерства авиационной промышленности СССР. В те годы в стране, пожалуй, не было более авторитетного человека в области лётных испытаний и лучшего кандидата на эту должность. Однако с приходом на должность министра авиапромышленности СССР П.В. Дементьева обстановка изменилась. В результате разногласий с руководством в августе 1955 года М.М. Громов был вынужден выйти в отставку.



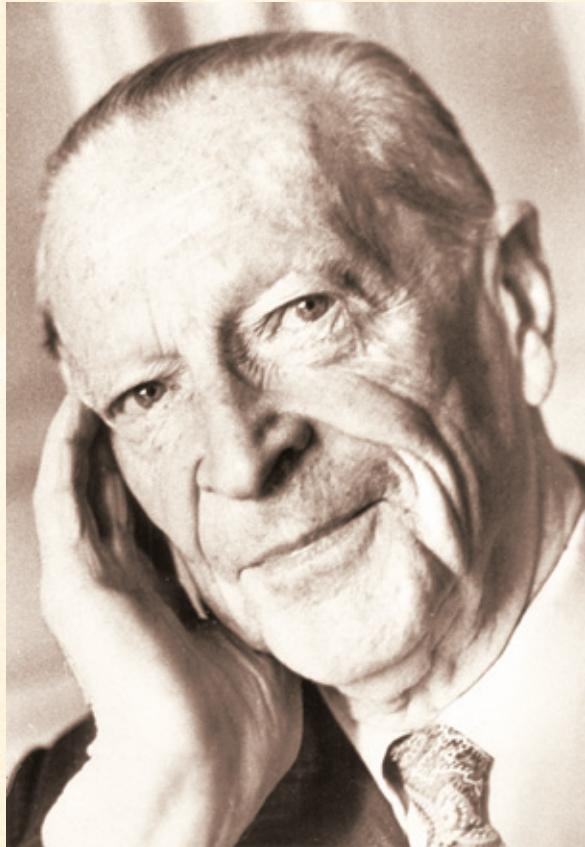
**Генерал-полковник авиации М.М. Громов,
1947 год**



**М.М. Громов (четвёртый справа во втором ряду) с первым выпуском
Школы лётчиков-испытателей, 1950 год**



М.М. Громов (второй справа в первом ряду) и слушатели Школы лётчиков-испытателей, 1976 год



**Один из последних снимков
М.М. Громова, 1984 год**

Но не в его характере было сидеть, сложа руки... Разлучённый с авиацией, Михаил Михайлович вспомнил о другом своём увлечении – спорте, и в 1959 году был избран председателем Федерации тяжёлой атлетики СССР. Уже через год советские тяжелоатлеты В.Г. Бушев, Ю.П. Власов, А.Н. Воробьёв, А.П. Куринов и Е.Г. Минаев завоевали на XVII Олимпийских играх в Риме пять золотых медалей (из семи возможных). В феврале 1969 года М.М. Громову было присвоено звание «Заслуженный мастер спорта СССР».

Нельзя не вспомнить и о любви Михаила Михайловича к лошадям. Эта привязанность уходит своими корнями в его детство, когда в имении дедушки и бабушки он впервые соприкоснулся с этими грациозными животными. М.М. Громов был человеком, не просто влюблённым в лошадей, но и настоящим фанатом конного спорта. Он был знаком со всеми выдающимися наездниками, жокеями, тренерами на ипподроме, хорошо знал методику тренировки как скаковой, так и рысистой лошади. Уже будучи всемирно известным человеком, М.М. Громов частенько участвовал в рысистых заездах на Московском ипподроме под псевдонимом Михайлов.

До конца жизни Михаил Михайлович не порывал связи с авиацией, был частым гостем в Школе лётчиков-испытателей и лётных коллективах. Написал книгу воспоминаний, которая увидела свет в полном виде уже после его смерти... М.М. Громов прожил долгую жизнь и скончался 22 января 1985 года, не увидев раз渲ла страны, служению которой посвятил всю свою жизнь. На его надгробном памятнике выбиты слова: «Философу подвига, теоретику героизма». Точнее не скажешь...

Михаил Громов - штурмую высоту



**Героический АНТ-25, оснащенный двигателем АМ-34. Подготовка АНТ-25-1 к перелету.
Щелковский аэродром**

24 февраля исполнилось 120 лет со дня рождения великого советского летчика, Героя Советского Союза Михаила Михайловича Громова. В 1937 году он совершил второй в истории беспосадочный перелет в Америку через Северный полюс, установив два мировых авиационных рекорда дальности полета. Его самолет АНТ-25-1 был оснащен двигателем АМ-34, произведенным на заводе №24 им. М.В. Фрунзе (ныне ПК «Салют» АО «ОДК»).

Михаил Громов прожил большую и насыщенную жизнь. Одна книга мемуаров великого летчика-испытателя превышает три сотни страниц. Поэтому перед нами не стоит задача рассказать обо всем его творческом и боевом пути. Мы коснемся лишь тех эпизодов его жизни, которые непосредственно связаны с двигателями «Салюта», хотя именно они и создали ему неувядаемый венец славы среди потомков.



**Михаил Михайлович ГРОМОВ
под крылом прославившего
его самолета**

ГАЛОПОМ ПО ЕВРОПЕ

В 1926 году Михаил Громов был молодым и перспективным летчиком-испытателем с большими амбициями, а завод «Икар» (будущий «Салют») только осваивал азы самостоятельного производства авиационных двигателей. В те времена лучшим испытанием качества авиационной техники и искусства пилота считались дальние перелеты, и каждая страна стремилась ставить такие рекорды. Так появилась идея полета по столицам Европы в три дня.

Михаил Громов должен был лететь на самолете АНТ-3 «Пролетарий», оснащенном двигателем М-5 производства завода «Икар». Главный инженер завода Михаил Павлович Макарук дневал и ночевал в цехах, чтобы подготовить все необходимое.

Однако в те времена, когда авиация только выходила из младенческого состояния, исправность двигателя ещё не означала успешности полета. Так, свой исторический перелет Михаил Громов смог осуществить только со второго раза: из-за поломки расширительного бачка в верхнем крыле его пришлось прекратить через два с половиной часа после взлета.

Вторая попытка увенчалась успехом, но также не обошлось без приключений. Уже в воздухе вышел из строя радиатор, и самолет вынужден был сесть в Ле-Бурже, не дотянув до запланированной посадки в Париже. Осмотр показал, что лететь с таким радиатором дальше нельзя, а, как выяснилось, приобрести новый такой же в Париже было невозможно.

Советских летчиков спасло чудо: «Один француз-механик шепнул нам: «Вон та машина становится на ремонт. Я могу снять с неё радиатор и поставить вам. Этот радиатор чуть больше, но это ничего: держите обороты мотора побольше, и всё будет в порядке». Ничего не оставалось, как согласиться с его предложением и обеспечить этого механика хорошим «пурбуар» (чаевые), - вспоминал позднее Михаил Громов.

В Париже – новые напасти: нельзя лететь из-за сплошной пелены дождя, но если упустить время, рекорд не поставишь. И отважный экипаж полетел фактически вслепую, ориентируясь только по приборам, и совершил успешную посадку в Риме.

В Вене возникло новое препятствие – затянувшееся гостеприимство австрийцев вынудило летчиков в буквальном смысле слова сбежать «с бала на самолет»: «Мы договорились, что, когда я проверю работу мотора, Женя вынет колодки из-под колес, быстро впрыгнет в кабину, и мы улетим, - пишет М.М. Громов. - Так мы и сделали. Всё сработало очень точно. Мы махнули [членам



покинутой делегации – прим. ред.] ручками, я дал полный газ и... через несколько секунд мы были в воздухе».

Следующая остановка экипажа была в Варшаве, где летчики не побоялись нарушить неписаное правило пилотов – не принимать на борт букетов, которое сулило вынужденную посадку. Посадка была плановая, в конечном пункте маршрута – Москве.

На Родине и в Европе подвиг команды Громова произвел настоящий фурор – на тот момент это был самый длинный перелет. Воздушные асы Франции приняли Громова в свой профессиональный клуб, и именно после этого перелета за ним утвердилось прозвище «Лётчик №1».

КРЫЛАТЫЙ РЕКОРДСМЕН

Идея разработки легендарного самолета АНТ-25 пришла Сталину в связи с желанием побить мировой рекорд дальности беспосадочного полета. Первый советский самолет, рассчитанный на преодоление больших расстояний, был оснащен микулинским двигателем АМ-34, который производился на авиационном заводе №24 (ныне «Салют»). В разработке нового самолета принимал активное участие и сам Громов – в конструкции приборов, устройстве кабины, лично наблюдал за работой мотора, когда он был еще на станке.

Несмотря на все усилия, первая модель вышла неудачной. Однако конструкторы не падали духом. За зиму 1933-1934 годов в конструкцию было внесено много изменений, А.А. Микулину удалось повысить мощность мотора, коэффициент полезного действия винта, что значительно повлияло, по признанию М. Громова, на дальность полета.

Самолет должен был лететь по замкнутому маршруту: Москва – Рязань – Харьков – Москва. Но и вторую модель самолета первоначально ждала неудача. Поломка карбюратора вынудила совершить незапланированную посадку в Серебряных Прудах на заливной луг. В добавок ко всему топливо удалось слить только из одного бака, а потому самолету угрожал взрыв. И все же Громов рискнул сесть, самолет был спасен: «После посадки мои спутники были бледны и качали головами. Я их пристыдил. Всё или ничего! Смерть или победа! Это – моя установка, сказанная себе раз и навсегда», – рассказывает он.

В следующий раз роковая поломка застала экипаж на пути от Рязани в Харьков: загорелся правый блок мотора, от дыма можно было лететь только по приборам. «Отдал приказание: «Осмотреть парашюты. Подготовить люки на случай необходимости покинуть самолёт!» и взял курс на ближайший аэропорт – в Рязани, – пишет



Михаил Громов (первый ряд, центр) в кругу «сталинских соколов»

Михаил Громов. – Дело было ночью. Пламя было хорошо видно. Ребята закричали: «Давай лучше прыгать с парашютами! Ведь самолёт вот-вот загорится и взорвётся!»... «Нет, – отрезал я, – пока не загорится, всем быть на своих местах!».

Чутье не подвело Громова – и в этот раз посадка была удачной, хотя и совершилась в условиях почти нулевой видимости. «Когда на другой день начальник ВВС СССР Я.И. Алкснис вместе с нами осмотрел следы касания самолётом земли и место, где мы остановились, он резонно заметил: «Ну, знаете ли? Второй раз даже днём так сесть не удастся!», – вспоминал летчик.

Поразительно мужество экипажа: несмотря на все предыдущие неудачи, едва не стоившие им жизни, они взялись в третий раз идти побивать рекорд. Чтобы подбодрить экипаж, Я.И. Алкснис пошел на хитрость: по его просьбе главный метеоролог ВВС нарисовал идеальную картину состояния атмосферы.

Полет был трудным и физически, и морально. Летчики страдали от холода, отсутствия движения, от усталости глаз, от боли в натертой шлемами шее, нечистоты тела и одежды.

Неблагоприятного атмосферного фронта удалось избежать, но из-за крайнего утомления штурман даже пропустил точное время покрытия мирового рекорда. Не дотянув до Москвы, экипаж посадил самолет в Харькове, но это уже не имело значения: проведя в воздухе 75 часов, летчики покрыли расстояние в 12 411 км, побив мировой рекорд более чем на 3000 км. Интересно, что проблемы в моторе обнаружились только по возвращении в Москву, когда двигатель уже выработал свой ресурс.

Однако, несмотря на все трудности и опасности, рекорд группы Громова не был официально оформлен, поскольку СССР в 1934 году не состоял в Международной авиационной федерации. Полет также не был замечен советской печатью. Зато правительство оценило его результаты очень высоко: Громову было присвоено звание Героя Советского Союза, а члены его команды получили по ордену Ленина.

СКВОЗЬ ПОЛЯРНЫЕ ЛЬДЫ К НЕУВЯДАЕМОЙ СЛАВЕ

После удачного полета по замкнутому маршруту решено было побить рекорды дальности по прямой дистанции, за рубежом. Команда Чкалова планировала свой полет через Северный полюс, команда Громова – через Атлантику в Бразилию. Однако из-за несогласия последней на пролет над её территорией, Громов также подал заявку на «полярный маршрут», чем поставил правительство в неловкую ситуацию.

В конце концов, Сталин дал добро на два перелета с разницей в полчаса, но нездолго до вылета план поменяли: разница стала



**Появление АНТ-3 «Пролетарий» в столицах Европы произвело неизменный фурор.
На фото: торжественная встреча в Риме, 1926 год**

К 120-летию Михаила Михайловича Громова

составлять полгода. Помимо тяжелого разочарования команды Громова, это решение перечеркнуло все многомесчные тренировки экипажа, которые пришлось начинать заново.

Но Громов перешагнул через обиду и возобновил тренировки, решив добиться успеха несмотря ни на что. После победы Чкалова этого можно было добиться только одним путем: побить рекорд дальности его экипажа.

«Мы влили в самолёт на полтонны больше горючего, чем Чкалов. Это давало громадное преимущество в дальности. Сняли с самолёта надувную резиновую лодку на случай вынужденной посадки в океане, ружья, соль, тёплую одежду, запас продовольствия, запасное масло и прочее - всего на 250 килограммов... Игра стоила свеч. Мы даже обкусали кусачками излишки болтов и болтиков, выступавших из гаек, где только удалось, - вспоминал Михаил Громов. - Отвоевать преимущество в дальности оказалось труднее, чем совершить сам полёт».

Со стороны завода-двигателестроителя огромную работу проделал главный конструктор завода №24 Владимир Алексеевич Добринин: благодаря ему и труду заводчан ни экипаж Чкалова, ни экипаж Громова не знали проблем с двигателем в полете. Впрочем, проблем с техникой вообще не было. За все время опаснейшего перелета через пустынную Арктику отказал только термометр, показывавший температуру воды в системе охлаждения мотора.

Зато остальных трудностей хватало. Сначала борьба с обледенением винта, грозившая штопором. Затем проблемы с магнитным компасом, который отказался работать ближе к магнитному полюсу Земли. Приходилось ориентироваться по солнечному, а когда солнца не было, то по гиromагнитному, который требовал постоянной коррекции. Но все кончилось благополучно. Северный полюс прошли на 13 минут раньше срока.

Пролетая над Сан-Франциско, Громов преодолел искушение сесть там и долетел до мексиканской границы. Хотя топлива хватало еще до Панамы, но лететь дальше запретили «сверху» по политическим причинам: целью полета была демонстрация качества советской техники США, а не странам «третьего мира». В любом случае, Громов достиг главного – рекорд Чкалова был побит на 1500 км.

Посадка была совершена в местечке Сан-Джасинто на пастбище, где паслись телята. При появлении чуда советского авиаапрома испуганные животные бежали, задрав хвосты.

У американцев появление самолета с надписью «USSR» вызвал настоящий ажиотаж. «Раскрыв с нашего разрешения капот мотора, американцы были поражены его состоянием: нигде не было ни капли масла. Под капотом была такая же чистота, какой она была и перед полётом, - вспоминал Михаил Громов. - На нас немедленно посыпались просьбы дать



**Посадка в Сан-Джасинто, 1937 год.
Мировой рекорд дальности полета побит**



Подвиг Громова вызвал неподдельный интерес у американцев

автографы. Они ставились на папироcных коробках, на шляпах, на манжетах и т.п. Давка вокруг нас была неимоверная. Упавшая перчатка была разорвана на куски, которые достались «счастливчикам». Хозяин земли немедленно обтянул канатом круг, внутри которого очутился наш самолёт, и стал брать входную плату. Его успех во много раз усилился, когда он получил от нас разрешение использовать оставшийся бензин. Он начал наполнять им большое количество принесённых пузырьков и продавать их. Таким образом, хозяин земли стал и знаменит, и богат». Такая тяга к сувенирам объяснялась популярным у американцев суеверием, что вещи, участвовавшие в столь удачном мероприятии, должны принести счастье и удачу.

Подоспевшие солдаты избавили экипаж из неловкого положения и конвоировали его вместе с самолетом на ближайшую военную базу. Туда же прибыл советский посол в США К.А. Уманский. После чего начался месяц сплошных триумфов: Сан-Диего, Лос-Анджелес, Сан-Франциско, Нью-Йорк... Поздравительные телеграммы и адреса, толпы фанатов, торжественные встречи с мэрами городов, встречи со звездами Голливуда и даже беседа с президентом страны Ф. Рузвельтом. Лучше всего результат этой непривычной и утомительной, но блестящей работы летчиков подвел сам президент: «Никакая работа дипломатов не смогла бы сделать за 10 лет того, что сделали вы своим перелетом для сближения народов Советского Союза и Америки».

Обратный путь экипаж совершил через океан в номере «люкс» на фешенебельном лайнере «Нормандия». Из Франции поездом прибыли в Москву, где их ожидала торжественная встреча у Сталина.

За свой исторический перелет Громов был награжден орденом Красного Знамени, его товарищам присвоено звание Героев Советского Союза. Все трое удостоились медалей де Лаво Международной авиационной федерации за лучшее достижение 1937 года. Интересно, что в течение трех лет перед этим медаль никому не вручалась за отсутствием достойных кандидатов.

Михаил Михайлович Громов прожил долгую, насыщенную подвигами жизнь. Он прошел всю войну и скончался в глубокой старости в 1985 году. Это был человек стальных нервов и великого мастерства. Но за его личным подвигом стоял трудовой подвиг многих сотен людей, создававших сложнейшую авиационную технику. Без мощных и безотказно сработавших моторов Громов не смог бы перелететь Северный Полюс и не смог бы побить мировые рекорды.

Статья подготовлена по материалам:

1. М.М. Громов. «На небе и на земле». Москва: «Гласность», 2011
2. Г.В. Смирнов. «От первого двигателя до Великой Победы»: ранняя история завода №24. Москва: «Золотое крыло», 2012.