

Чтобы научиться
управлять самолетом,
надо научиться
управлять собой.
М. М. ГРОМОВ

ГЕРОИ
СОВЕТСКОЙ
РОДИНЫ



Григорий
РЕЗНИЧЕНКО

ВСЯ ЖИЗНЬ—
НЕБУ

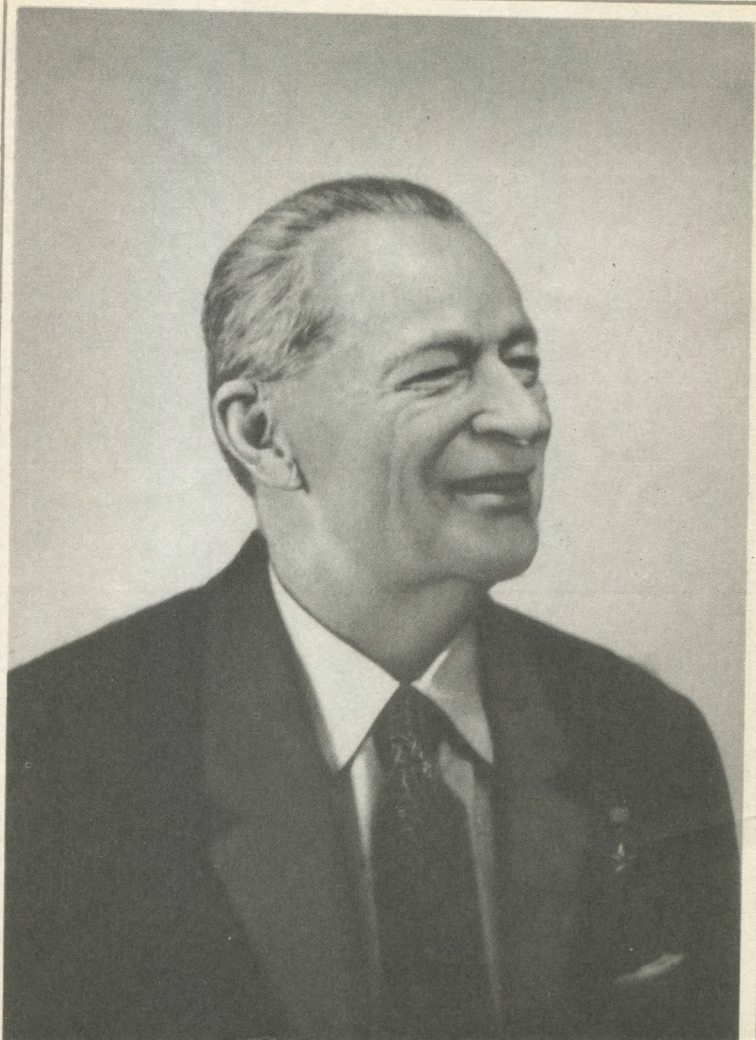
ПОЛИТИЗДАТ



В серии „Герои Советской Родины“ выходят очерки о лучших людях нашей страны — профессиональных революционерах, старых большевиках — соратниках В. И. Ленина, героях гражданской и Великой Отечественной войн, героях труда — рабочих, колхозниках, ученых. Это люди разных поколений, но они едины в своей преданности делу революции, делу партии.

ГЕРОИ
СОВЕТСКОЙ
РОДИНЫ

ГЕРОИ
СОВЕТСКОЙ
РОДИНЫ





Григорий
РЕЗНИЧЕНКО

ВСЯ ЖИЗНЬ- НЕБУ

**Москва
Издательство
политической
литературы
1983**

Резниченко Григорий Иванович.

P34 **Вся жизнь — небу.** — М.: Политиздат, 1983. — 95 с.,
ил. — (Герои Советской Родины).

Книга журналиста Г. И. Резниченко посвящена Герою Советского Союза, летчику-испытателю, генерал-полковнику авиации М. М. Громову. В его жизни ярко отразилась история нашей авиации и нашей страны. Рассказывая об отдельных страницах этой насыщенной, интересной жизни, автор показывает характер целеустремленного, увлеченного и сильного человека. Рассчитана на широкий круг читателей.

P $\frac{0802010204 - 238}{079(02) - 83}$ 216 - 83

39.5
6T5(09)

Есть в нашей стране люди, в чьих судьбах особенно ярко отражается история Родины.

Одним из таких людей является известный советский летчик, Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Михаил Михайлович Громов. С его именем связана целая эпоха в летной биографии страны. За плечами у него большая и сложная, нередко подвергавшаяся опасности жизнь летчика-испытателя. Но не только испытателя. За пятьдесят лет, проведенных в авиации, он вырос из курсанта летной школы предреволюционного шестнадцатого года в сильного, не знающего поражений повелителя быстрокрылых воздушных машин Страны Советов. Его послужной список – это своеобразная история развития отечественной авиации. В ней немало и громовских, необыкновенно трудных и захватывающих страниц. В этой книге читатель познакомится лишь с некоторыми из них, наиболее примечательными в жизни Громова-испытателя.

Красный военлет бурных двадцатых годов, блестящий рекордсмен и требовательный, мужественный и умный испытатель новой авиационной техники, участник прославивших нашу страну дальних перелетов, командующий воздушными

армиями в дни борьбы с врагом, посягнувшим на завоевания социализма, — такими вехами обозначен его жизненный путь.

Громов давно сам не испытывает самолеты. Он передает свой опыт молодежи. Профессор Михаил Михайлович Громов выступает в институтах, гордится своим детищем — Школой летчиков-испытателей, созданной по его инициативе и при непосредственном его участии, ведет большую переписку с пионерами и комсомольцами многих городов страны.

Он и сегодня в активном рабочем строю, по-прежнему неутомимо служит людям — и небу, которому он посвятил всю свою жизнь.

Приближался пятидесятилетний юбилей Октября. А Михаилу Михайловичу Громову шел 69-й год. Он хорошо знал, что представляет собой авиация середины XX столетия, авиация мирного времени. И тем не менее с нетерпением ждал телевизионные передачи из Домодедово — уже несколько дней там работала юбилейная авиационная выставка.

На 9 июля был намечен торжественный парад авиации. День выдался солнечный, сухой и жаркий. Михаил Михайлович щелкнул выключателем телевизора, и, пока усаживался в кресле, в его просторную гостиную ворвался рев самолетов, поплывших на экране. Наметанным глазом Громов, опережая несколько информацию репортера, безошибочно узнавал марку самолета, его назначение, вспоминал технические характеристики.

Больше двух часов менялись на экране события. В небе и на земле авиаторы демонстрировали многообразие гражданской, сельскохозяйственной, спортивной, военно-транспортной и боевой воздушной техники.

В колонне Аэрофлота, возглавленной „прародителем” реактивной пассажирской авиации ТУ-104, были все машины, успешно освоившие сверхдальние воздушные дороги планеты, — ТУ, ИЛы, АНы. И среди них новые, недавно созданные — ЯК-40, ТУ-134, ИЛ-62.

Ширококрылые воздушные лайнеры сменил вертолет МИ-10, оказавшийся вертолетом-краном. Он легко пронес над аэродромом в своих „руках” восьмидесятиместный автобус. Его собратья МИ-6 могут принять на борт более шести-

десяти человек. Слегка покачиваясь, плыли под ними в небе гигантские металлические мачты электропередач.

Во время своеобразной воздушно-десантной операции, проходившей на глазах у зрителей, с выброской парашютистов и выгрузкой боевой техники из самолетов и вертолетов немалая роль была отведена военно-транспортным самолетам АН-12. Они доставили на аэродром десантников с полным вооружением, а также разнообразную боевую технику: автомашины, пулеметы, самоходные пушки и танки. Три АН-22 — самые крупные в мире воздушные корабли — перенесли по воздуху к площадке десантирования ракетные комплексы. Взлетный вес такого крылатого исполина — 250 тонн. Взяв на борт 80 тонн груза, он может перевезти его на расстояние до пяти тысяч километров.

Когда начался показ различных образцов современной боевой авиационной техники, приятной неожиданностью даже для Громова явился самолет вертикального взлета и посадки — одна из новинок отечественного самолетостроения. Вырулив на старт, этот самолет без разбега, вертикально оторвавшись от земли, повис над аэродромом.

Истребитель-бомбардировщик взлетал в дыму и пламени, словно крылатая ракета. Серебряную стрелу напоминал первый наш сверхзвуковой боевой самолет с изменяющейся геометрией крыла. Стартовавшие с бетонной полосы самолеты-амфибии поразили Громова своей необычной формой: крылья и двигатели у этих машин расположены высоко над фюзеляжем.

Громов видел на экране восхищение зрителей, возбужденные лица заполнивших аэродромное пространство москвичей и гостей столицы.

Авиационный праздник в Домодедово показал, каких успехов добилась Советская страна в развитии авиации. „Новое чудо воздушной техники”, „Сенсация в небе” — так оценили за рубежом тот авиационный парад.

Михаил Михайлович Громов, высокий, стройный, с гордо посаженной на широких плечах, чуть приподнятой головой — за своей осанкой он не перестает следить и по сей день, — во время одной из наших первых встреч, когда речь зашла о воздушном параде в Домодедово, коротко сказал:

— Наша страна в развитии самолетостроения на много обошла почти все европейские страны.

Потребовались уточнения, и я спросил:

— А разве есть в Европе страна с более мощной и более развитой авиацией?

— Пожалуй, только Великобритания.

— А Франция, ФРГ, Италия? Ведь на заре авиации они задавали тон в небе?

— Да, у них был пыл, но весь вышел.

— А чем вы объясняете наши успехи?

— Советская авиация, как никакая другая, вышла из народа. В тридцатые годы самолетами увлекались все — ни одного равнодушного. Из народа вышли авиаконструкторы, строители аэропланов, из народа в авиацию пришли летчики-испытатели, летчики гражданской и боевой авиации. Миллионы людей прошли школу планеризма. В этом одна из причин, не считая, конечно, главной: бурное развитие советской промышленности, и в том числе авиации, обусловлено нашим социалистическим строем, его преимуществами, которыми не располагает ни одно, даже самое развитое капиталистическое государство.

В день нашей встречи Громов оказался дома, несмотря на то что в город вдруг сквозь надоевшие дожди прорвалась редкая жара.

В московской автомобильной сутолоке пострадало правое крыло его машины, и, пока его правили да красили, дня четыре, наверное, он из дому не выходил.

— Без машины я как без рук, — жаловался летчик.

Мне же это обстоятельство пришлось кстати. Пока шла

работа над книгой, виделись мы с Михаилом Михайловичем часто, но самыми плодотворными были те четыре дня, когда Громов не стремился на улицу и по утрам любезно открывал мне дверь своей квартиры.

Михаил Михайлович обычно садился в кресло, а я устраивался на диване. Порой мы забывали об обеде, зачастую беседовали не о том, что требовалось для книги, а о том, что тревожило душу Михаила Михайловича. Память у Громова удивительно цепкая. Он неравнодушен к творчеству Гоголя, влюблен в этого писателя. И случалось не раз, вместо авиационной темы, вместо биографической хроники разговор как-то незаметно для нас обоих менял русло и звучали страницы за страницами из „Мертвых душ”, „Вечеров на хуторе близ Диканьки”, „Повести о том, как поссорился Иван Иванович с Иваном Никифоровичем”, „Старосветских помещиков”... Михаил Михайлович читал их наизусть, широко открыв глаза и молодцевато развернув плечи. Иной раз авиационная тема сменялась рассуждениями о музыке, анализом творчества Рахманинова, в произведении которого Громов тоже влюблен. Он знает многие наизусть и может напевать их часами, без усталости, с удивительной точностью — ведь Михаил Михайлович обладает тонким природным слухом.

— Мне мой слух, мои уши оченьгодились, — говорил он полушутя. — Чуть что не так с самолетом, малейшие перебои в работе двигателя, особенно перед взлетом, на земле — и я тут же зову механика: „Ну-ка послушай, дружок, послушай... Надо, кажется, подрегулировать”. Механик слушал, а потом, вздохнув, лез в мотор.

От музыки мы переходили к авиации, возвращались к теме, ставшей для Громова рекою жизни. Притом такой рекою, которая не раз выходила из своих берегов, нарушая покой и возбуждая удивление.

Спустя неделю после юбилейного авиапарада Михаил

Михайлович оказался далеко за городом. Его пригласили на наземные испытания серийной реактивной машины — одной из тех, что он видел в Домодедово. Первый этап испытаний начался на заре и к обеду завершился. Громов собирался в Москву. Суховато-строгий, одетый легко, но, как всегда, со вкусом, он поблагодарил за честь быть свидетелем ввода в жизнь нового самолета и быстро зашагал к автостоянке.

Машину свою Громов отыскал сразу, и, когда сел за руль и выехал на просторное шоссе, ему почему-то вспомнился первый испытатель первой реактивной техники, первого опытного реактивного самолета БИ-1 — Григорий Бахчиванджи. Он погиб вместе с самолетом во вторую военную зиму на уральском аэродроме. На его месте мог бы оказаться и он, Громов. Бахчиванджи было тридцать четыре года. И Гринчик погиб, Алексей Гринчик. Он прожил тоже только тридцать четыре — лучший возраст испытателей. Гринчик, умный, бесстрашный испытатель, делал „бочку”, работал толково, грамотно и — разбился. словно жертвоприношение... Случай? Невезение?.. От этого не застрахован ни один испытатель.

Громов искал возможность разобраться в причинах гибели Алексея. Спустя годы он сдружился с Сергеем Анохиным, человеком намного младше себя. Но возраст для него никогда не был барьером. Встречались на аэродроме, виделись часто у дома — на прогулке. И однажды Громов его спросил:

— Сергей, а ты бы мог выйти из того положения, в котором оказался Гринчик?

Анохин, раздумывая, ответил:

— Когда я увидел, что он перевернулся на спину и стал опускать нос к земле, я почувствовал недоброе, какое-то внутреннее напряжение... Представил, что отдаю ручку от себя...

— Я тоже об этом думал.

— Для этого надо хорошо владеть перевернутым полетом, — добавил Сергей.

— Вот именно. Перевернутому полету необходимо учить всех без исключения испытателей, абсолютно всех, — заключил Михаил Михайлович.

Память отпустила случай с Гринчиком, разговор с Анохиным, и сознание вдруг высветило лица авиаконструкторов — Болховитинова, Микояна, Туполева, Яковлева, Сухого, чьи реактивные машины властно завоевали пятый океан.

Гладкое, серое шоссе стремительно уходило под колеса „Волги“. Как здорово, как далеко вперед шагнула советская авиация. Скорость, дальность самолетов — характеристики, за которые и он, Михаил Громов, боролся в тридцатые годы, — возросли в четыре, в шесть, а грузоподъемность — более чем в двенадцать раз! Когда начинаешь сравнивать, иные цифры кажутся фантастическими: вес АНТ-25, на котором он вместе с А. Б. Юмашевым и С. А. Данилиным совершил полет из Москвы через Северный полюс в США, с полной загрузкой составлял 11,5 тонны, а взлетный вес ИЛ-62 превышает 150 тонн.

Громов слегка прищурил глаза, вглядываясь в возникшие на горизонте очертания Москвы, и с тревожащим душу сожалением, к тому же не в первый раз за эту неделю, подумал о том, что реактивные самолеты испытывали другие летчики, а ему не довелось. Видно, раньше времени родился. Оказался впереди реактивной авиации, прокладывая ей дорогу... И утешил себя мыслью о достижениях других испытателей, среди которых было немало его учеников. И прежде всего его кумир Анохин. Вспомнилось, как отмечали юбилей Сергея. В зале было человек сто пятьдесят летчиков. Около ста — Герои Советского Союза. Громов, произнося тост, сказал:

— Я в авиации с шестнадцатого года. За свою жизнь

знал много замечательных летчиков. Но сегодняшний юбилей — это человек, не имеющий барьеров, это рыцарь без страха и упрека в воздухе. Предлагаю тост за блестящего летчика-испытателя Сергея Николаевича Анохина!

Зал дружно загудел:

— За Анохина! За рыцаря воздуха!

Чуть ослабив ногу на акселераторе, Громов подъезжал к городу. Городу, который покидал лишь тогда, когда летал на „край света”, да в годы войны, чтобы защитить его от фашистов. Этот город дорог Громову, как дитя. В Москве он окончил реальное училище, в Москве научился летать. Он москвич и любит свой город той любовью, которая дана только коренному москвичу. Он не мыслит своей жизни без Москвы — без ее Центрального аэродрома, Петровского парка, Беговой, Большой Грузинской, где жил когда-то, без Лефортово или МВТУ... Сильно разрослась Москва. Даже с самолета взглядом ее не окинешь: окраины теряются в сизо-дымке, размываются синевой неба.

Он ехал не спеша. Помня часто попадавшийся на глаза модный придорожный плакат: „Дорога — не космос”, Громов изредка бросал взгляд на спидометр и сбавлял скорость. Москва — прямо.

Еще одно событие в тот юбилейный для страны год волновало Громова. Свое первое двадцатилетие отмечало его детище — Школа летчиков-испытателей. Из нее вышли многие его ученики. Им доверено испытание реактивной техники. И сверхзвуковых истребителей, и пассажирских лайнеров.

Каждые полтора года школу покидают очень серьезные, очень смелые, очень надежные и очень ответственные испытатели самолетов. Они испытывают, рискуют жизнью, помогают авиаконструкторам, погибают... После них летаем мы, пассажиры, — на гражданских машинах; на боевых поднимаются в воздух военные летчики. Мы летим после них. Без

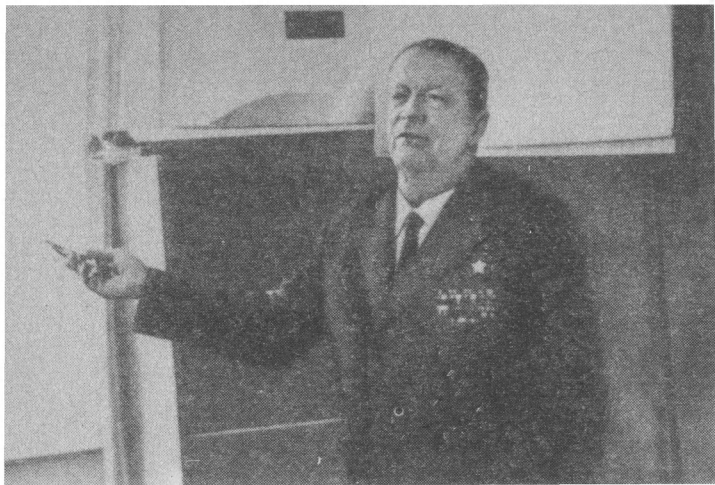


М. М. Громов среди выпускников
Школы летчиков-испытателей
1950 года.

Слева от него — М. В. Котельников,
справа — М. Л. Галлай.

страха, без риска. На отдых, в командировку, в путешествие. И чаще всего вообще не знаем, кому обязаны самолеты своей жизнью. Кто выводит их „за ручку” в небо. С кем они делают свои первые вылеты.

Начинала свою историю Школа летчиков-испытателей с финских домиков в густом сосновом бору, где их тогда поставили. Всех, кто приходит теперь в новую школу, встречает красочное огромное панно с портретом Михаила Михайловича Громова. Взгляд молодцеватого, строгого лица устремлен вдаль. Аршинные буквы под портретом изве-



М. М. Громов
выступает перед курсантами
Школы летчиков-испытателей.
1975 год.

щают: „Школа летчиков-испытателей создана в 1947 году. Основатель школы – известный летчик-испытатель, Герой Советского Союза, генерал-полковник Громов Михаил Михайлович”.

Ничто так не способствует воспоминаниям, как юбилей, встреча старых друзей. Громов тоже делился прошлым, рассказывал о первых шагах школы. Вопрос о ее создании был поднят на одном из заседаний еще в первый послевоенный год, Михаил Михайлович выступил на том заседании в качестве идейного отца такого учебного заведения.

Первый набор составили военные летчики. Их было двадцать. Громов всячески способствовал отбору в школу лучших, боевых в прошлом пилотов.

На долю советской авиации выпадали разные трудности. История помнит их. Где-то в ее анналах значится и то, как рождалась ШЛИ, как нелегко было ее первым руководителям раздобыть пять—семь финских домов, чтобы разместить школу. А оборудование классов, а необходимые приборы, самолеты? Методика обучения первых испытателей, программы? Все было вновь, все — впервые.

Ныне Школа летчиков-испытателей именуется так: Центр подготовки летчиков-испытателей. Сюда отбирают слушателей из числа летчиков первого класса, то есть таких, кто удостоился этого звания за высокие летные качества и большой налет часов. Обучают строго, упорно, и из Центра выходят асы.

О том, что летчик-испытатель должен летать как минимум на восьми—десяти типах самолетов, Громов говорил еще на том памятном заседании. Теперь за полтора года испытатели осваивают двенадцать типов. Смелых, даже дерзких, главное, всесторонне подготовленных людей выпускает Центр. Каждый шестой из всех выпускников стал заслуженным летчиком-испытателем СССР. Более 30 человек удостоены звания Героя Советского Союза. Есть среди этих людей исключительной, на редкость сложной и нелегкой профессии лауреаты Ленинской и Государственных премий. Выпускники школы установили более 50 мировых рекордов в скорости и высоте полета на самолетах и вертолетах. Один из них — на новом современном самолете ИЛ-86. Громов очень внимательно следил за ходом испытаний ИЛ-86. Следил и, как бы примеряя весь ход полетов к себе, гордился тем, что испытания вели два выпускника школы.

А первые занятия в Школе летчиков-испытателей начались в октябре сорок седьмого. Он читал лекции первым ее слу-

шателям, делился своим собственным опытом, подробно анализируя свои действия, — ведь он испытал множество типов самолетов либо с первого до последнего вылета, либо участвовал в их испытаниях, на многих летал.

Летчик-испытатель обязан летать каждый день, убежден Громов. Рихтер не стал бы тем известным всему миру музыкантом, каким мы его знаем, если бы он ежедневно не садился за рояль, ежедневно — и по многу часов. Сколько разных вариантов при какой-то одной неисправности в полете обсуждалось в те часы, пока Михаил Михайлович находился среди слушателей.

Делясь с будущими испытателями своими наблюдениями, своими мыслями о сложной работе по доводке самолетов в воздухе, он не раз рассказывал о тех, очень многих, кстати, ситуациях, которые могли бы привести его к неминуемой гибели. Могли, если бы... Если бы он не научился управлять собой, оценивать ситуацию, свои возможности и возможности машины, определять степень риска и сложность своего положения во время испытательного полета.

— Чтобы научиться надежно управлять самолетом, надо научиться надежно управлять собой, — такими словами обычно начинал свое выступление Михаил Михайлович Громов перед слушателями Школы летчиков-испытателей.

Он имеет право говорить так.

В 1916 году Громову исполнилось семнадцать. Он заканчивал реальное училище, здание которого и поныне стоит на улице Кирова рядом с известным домом-кубом из бетона и стекла, где сейчас размещается ЦСУ СССР.

Каждый день проделывал Миша путь от Лосинки, как называли местные жители поселок Лосиноостровское, где жили его родители и где отец, Михаил Константинович Громов, работал военным врачом, до центра Москвы.

Родители всегда — или почти всегда — хотят, чтобы их дети стали лучше, чем они сами. И Громов-старший, находясь в те весенние дни на фронте, в письмах раздумывал над тем, над чем и по сей день ломают головы новые поколения отцов и матерей: что будет делать его сын после школы, чем займется, кем придет в общество?

Первая мировая война не утихала. Она требовала все новых жертв. Михаил Константинович не хотел, чтобы сын оказался в окопах. Если он не поступит в высшее учебное заведение — и отец, и мать настроились на Московское высшее техническое училище, — то его погонят на фронт и тогда не быть Михаилу инженером, чего очень хотели родители.

Михаил оправдал родительские надежды, успешно сдав экзамены в училище. Об этом радостном событии, о житейских мелочах, о делах в Лосинке писали отцу на фронт всей семьей.

Но вскоре Михаил разочаровывается в избранной профессии. Встреча с художником Машковым чуть было не определила его будущее. Поступив в студию Машкова, он стал

серьезно заниматься рисованием, тем более что педагог находил в нем незаурядные способности.

В те же дни произошло еще одно событие, без которого — и пусть это никому не кажется странным — могло и не быть известного испытателя, летчика Громова. Об этом Михаил Михайлович рассказывает так:

„На бывшей Третьей Мещанской улице — ныне это улица Щепкина — возвышалось пятиэтажное каменное здание. Оно находилось напротив пожарной каланчи и резко выделялось среди других неказистых домов. Над его парадным входом я увидел бронзовый барельеф с изображением атлета и вывеску „Арена физического развития „Sanitas““. Мне захотелось немедленно туда зайти. Я позвонил. За дверью слышались удары штанг о дерево. Затем раздались чьи-то тяжелые шаги, щелкнул ключ, и дверь открылась.

— Я хочу вступить в клуб.

— Налево наше правление, спросите доктора Какушкина.

Я спустился в небольшую комнату. В открытую дверь увидел невысокий зал, оборудованный в подвальном помещении. Увидел помосты для штанг, фигуры атлетов, услышал удары тяжестей, судейские свистки, гул голосов, и мне еще больше захотелось попасть в этот клуб. Я разыскал Какушкина и четко сказал:

— Хочу вступить в клуб „Санитас“. Что для этого требуется?

Какушкин смерил меня медленным взглядом с ног до головы и ответил:

— Ничего особенного. Платите вступительный взнос, и я поведу вас в зал.

— Будете работать с дядей Сашей, — бросил мне на ходу Какушкин.

— А это кто? — спросил я.

— Это Бухаров Александр Васильевич. Он чемпион мира.

Вскоре, кажется на третий день, я начал заниматься

с Бухаровым тяжелой атлетикой. Он нежно относился ко мне. Позже я узнал, что он питал приязнь к людям, любящим спорт, гиревой особенно. А я начал с гирь.

Я тренировался усиленно. Увлёкся штангой. Через семь месяцев, в конце 1916 года, решил выступить на первенстве общества. Бухаров поддержал. Хорошо помню свое первое крещение в спорте.

В подвальном помещении собрались близкие и родные спортсменов. Не очень много людей вмещал подвал. Было тесно и душно. Судьи заняли свои места, и соревнования начались. Самая напряженная борьба разыгралась между мной и Коноваловым. Мы выступали в тяжелом весе.

Доктор Какушкин объявил повышенные весовые данные для штанги. Подходит Коновалов, подхожу я к снаряду — вес взят. Какушкин снова прибавляет. Я снова подхожу к блестящему грифу штанги, сжимаю его сильно, и штанга взлетает в воздух. Только что показанный результат Коновалова побит.

И все же борьба закончилась победой моего соперника. Я занял второе место. Но зато установил московский рекорд в жиме в полутяжелом весе.

Бухаров поздравил меня, обнял крепко и сказал:

— Вот и ты стал Геркулесом!”

Долгие годы не расставался Громов со штангой, спортом. В 1923 году стал чемпионом РСФСР. И об этом Михаил Михайлович рассказывает увлеченно:

„В зале творилось что-то невероятное. Свист, улюлюканье — это со стороны тех, кто не верил в покорение фантастического по тем временам веса — 290 фунтов, т. е. 118,75 килограмма. Крики, возгласы: „Михаил Михайлович, Миша, родной, давай” — со стороны тех, кто верил в меня.

И вот я на помосте. Крепко захватил гриф, сделал энергичный подсед — и снаряд на груди. Когда тащил штангу, стало страшно тяжело, но подчинялся только одной мысли: взять вес!..

Когда главный судья надел мне через плечо чемпионскую ленту, ко мне протиснулся Бухаров:

— Помнишь шестнадцатый год? Что я тогда говорил?..”

..Прошло много лет. Генерал Громов, выйдя в отставку, стал президентом Федерации тяжелой атлетики. Он возглавлял команду тяжелоатлетов на Олимпийских играх в Риме. Как президент он немало сделал для того, чтобы советский атлет Юрий Власов, выступавший в тяжелом весе, стал чемпионом Олимпийских игр, чтобы штангисты СССР заняли первое место...

Но вернемся в начало века.

Сосед Громовых, сам увлекавшийся авиацией, стал тогда невольным вдохновителем мечтаний Михаила о полетах. Комната у инженера была завалена книгами, чертежами. Он рассказывал о первых русских авиаторах — Уточкине, Россинском, о новых идеях развивающегося самолетного дела. Вместе они читали в газетах о подвигах первых русских военных летчиков. В воображении юного романтика они представляли в образе сказочных героев, беспечных и отважных, сеющих в рядах врага смятение своими храбрыми, даже залихватскими полетами.

В семейном кругу встретил Михаил Новый, 1917 год. Мать за праздничным столом вспомнила о его детских шалостях, рассказала, как однажды он „пустил в расход” шторы из реек. Эти рейки понадобились ему, чтобы построить маленькие летающие модели. Мать, обнаружившая изъяны в шторе, естественно, пожурила сына, отец же, узнав о происшедшем, спокойно сказал, что выбор материала он сделал правильный, но следовало попросить мать купить такую же штору, а не вытаскивать рейки тайком. Инцидент был исчерпан, но надолго запомнился.

После Нового года повалил снег, а потом, в феврале, наступила оттепель, будто ранняя весна проснулась и увела весь снег в реки да овраги. Солнечным днем, входя в учили-

ще, Михаил обратил внимание на пестрое объявление, висевшее рядом с огромной колоннадой, открывавшей полукружным парадный вход, и подошел к нему, чтобы узнать об очередной студенческой затее.

„Набираются охотники на авиационные курсы имени Жуковского, — прочитал Михаил. — Подготовка — шесть месяцев”.

„Надо идти в указанную аудиторию номер 18!” — тут же решил Михаил.

В небе, почти над головой, зарокотал самолет. Задрал голову, сразу определил: „Фарман-30”. В горле у него перекатился комок, сладко заныло под ложечкой. Миша не пошел, он побежал к ректору курсов.

Физически развитый юноша понравился врачебной комиссии, и он был зачислен на курсы, несмотря на то что до 18 лет ему не хватало двух недель, а это могло послужить серьезной причиной отказа. Так Михаил Громов решил свою судьбу.

Мать выслушала сообщение сына спокойно, а в конце длинного рассказа Миши улыбнулась и сказала:

— Я вчера отправила письмо отцу. Пусть он рассудит. Меня ты уговорил, быть по-твоему. Не думала, что твои самолетики так далеко тебя заведут.

Вскоре пришло письмо с фронта от отца. Он писал: „Если хочет учиться на курсах Жуковского — пусть учится; желает идти в авиацию — пусть работает в авиации. Лишь бы было у него настроение...”

Курсы Жуковского, как и большинство учебных заведений царского времени, не миновал дух казармы, солдатской муштры. Но зато какое наслаждение приходило к курсантам, когда с лекциями перед ними выступали сам Жуковский, молодые профессора, в будущем корифеи науки, — Ветчинкин, Микулин, Стечкин... Для Михаила то были самые счастливые часы занятий.

Жил теперь Громов не в Лосинке, а в Москве, на нынешней улице Радио, в доме № 17, арендованном Жуковским у купца Михайлова специально для курсантов¹. На втором этаже, в числе двадцати других, у самого окна стояла кровать Михаила Громова. Все свободное время он отдавал книгам, в основном по авиации. Не бросал он и спорт. Однажды, с разрешения начальника, Михаил притащил на курсы штангу и с мальчишеским задором показал, на что он способен. Кое-кто из курсантов после четких „жимов“, „толчков“ и „рывков“ Громова попробовал повторить то же самое. Но не тут-то было, и кто-то громко выпалил:

— Да это только слону под силу!

С тех пор и приклеилось к Михаилу прозвище Слон. Звали его друзья и Слоником, и Слонтиком.

Жарким летом 1917 года в городе было неспокойно. На курсах все чаще стали появляться военные. Их приводил усатый полковник Овсяк, преподаватель тактики. Военные почти не скрывали, что курсантам скоро предстоит уйти на фронт, на войну, по инерции повторяя: „За веру, царя и отечество“.

В один из дней июля начались практические занятия на аэродроме.

Трамвай довез курсантов до Петровского парка, в район нынешнего стадиона „Динамо“, на окраину города. Дальше шли пешком, в строю. Справа — Петровский дворец, слева — аэродром. Огромное, выцветшее поле, начинавшееся от теперешнего стадиона Юных пионеров и тянувшееся до соснового бора и деревни Всесвятское, с одноименной древней церковью, что до сих пор стоит рядом с метро „Сокол“, было кое-как огорожено колючей проволокой. Курсанты прошли мимо ангаров небольшого авиационного

¹ Теперь в доме по улице Радио, 17, находится мемориальный музей Н. Е. Жуковского.

завода „Дукс”, миновали ограду, отделявшую его от аэродрома Московской школы авиации, и попали в низенькое кирпичное здание.

Первое посещение аэродрома оказалось для Громова счастливым. Он часто вспоминает о нем. Сначала курсанты выслушали речи о важности авиации, о том, что ученики должны изучить самолет как можно скорее. Потом курсантам со словами „он вам покажет воздух” представили Бориса Илиодоровича Россинского.

Громов много слышал о Россинском, восхищался его полетами, но не предполагал, что знакомство с ним произойдет именно в день первого посещения аэродрома и так просто.

Затаив дыхание, впервые смотрел Михаил с такого близкого расстояния и на самолет. Он казался ему чудом техники, этот сотканный из жердочек, обтянутых мануфактурой, аэроплан. Таинственно выглядел мотор, подвешенный к хрупким, казалось, переключателям.

Россинский совершил два непродолжительных полета. Пока он летал, к курсантам подошел офицер и предложил тем из них, кто сдал первую часть теории на „отлично”, потянуть жребий, потому что летчик согласился „показать воздух” только двоим.

Тянул жребий и Михаил Громов. Тот день поистине оказался для него везучим: он первый полетит с Россинским!

Самолет стоял около ангара. Пилот ждал счастливицу, которому первому предстояло получить „воздушное крещение”. Громов шел к самолету с волнением. Россинский коротко познакомил его с устройством французского аэроплана и легко забрался в кабину, бросив Михаилу:

— Залезай!

Громов, схватившись за стойки, на руках поднял свое тело и оказался позади пилота.

Самолет разогнался и легко взмыл в небо. У Михаила от восторга дух захватило. Земля перед Громовым вставала

в самых неожиданных ракурсах, близкими казались и птичьи полеты. Впереди открывалась чудесная панорама Москвы, но надо было, как наказал Россинский, следить за „пульсатором масла” — прибором, по которому определяли равномерность подачи масла в мотор. Бросая взгляды на прибор, Михаил не переставал восхищаться тем, что видел.

На земле самолет обступили курсанты.

— Молодец, — сказал Громову Россинский. — Держались вы смело.

Спустя двадцать лет, уже после того как Громов стал известным летчиком и совершил со своим экипажем перелет через Северный полюс в США, Россинский рассказал журналистам:

— Я искренне, от всей души люблю Михаила Михайловича — нашего лучшего и культурнейшего летчика. Мне очень приятно и радостно, что именно мне привелось познакомиться Громова с воздухом. То, что еще в тысяча девятьсот семнадцатом году я обратил внимание на курсанта Громова, означает, что уже тогда Громов произвел сильное впечатление своей серьезностью и любовью к авиации. Я много раз встречался с Громовым, летал с ним и навсегда сохранил это первое, теплое впечатление. В полете я наблюдал за поведением своего пассажира. Он был симпатичен внешне. Своей складной фигурой и силой он imponировал мне как спортсмену. Он чувствовал себя спокойно, когда полетел со мной впервые, не боялся смотреть вниз на открывающуюся земную панораму, не забывал глядеть и на „пульсатор масла”, хотя, как я помню, большинство учеников этого не делало. Видя, что из ученика выйдет толк, я предложил ему заглядывать почаще на аэродром и летать со мной, ибо я работал испытателем машин на заводе „Дукс” и полеты совершал ежедневно.

Закончив курсы Жуковского, теоретическую часть их, Громов перешел в Московскую авиационную школу. Практи-

ка курсантов состояла в том, что они разбирали и собирали авиационные двигатели, занимались их отладкой, регулировкой. Сами строили в школе, точнее, собирали свой новый „Фарман-4”. Накануне самостоятельного вылета курсант должен был разобрать и собрать сначала двигатель „Гном”, а затем и самолет, то есть прощупать все детали и узлы своими руками. Не все выдерживали такой экзамен, который воспитывал у будущего летчика не только терпение, а главное — умение. Но самостоятельные полеты были еще впереди.

Собрав „Фарман-4”, ученики начали летать с инструктором.

„Вывозка” обычно проходила ранним утром, часов с шести, и заканчивалась в восемь, потому что самолетик боялся резких порывов ветра.

Наступил день, когда Громов впервые полетел не пассажиром. В воздухе инструктор Бобков дал Громову руль управления. Неудобно было, но все же здорово. Бобков сидел впереди, Михаил сзади, на маленьком стульчике.

Громов взял управление в свои руки и дал руль от себя, так как машина задралась, выровнял ее.

Потом инструктор передал ученику педали управления, и Громов впервые полетел сам. Вот когда он почувствовал самолет, испытал волнующую радость парения!

За две недели августа Громов налетал с Бобковым один час сорок три минуты, и инструктор решил выпустить Михаила в самостоятельный полет. Обычно ученик с учителем-летчиком летал не менее трех часов, а тут — час сорок три минуты. Рекорд! Бобкова предостерегали, но он все-таки выпустил Громова. Так Михаил первым среди курсантов ушел в самостоятельный полет и не подвел своего учителя.

Десять раз поднимался Громов в небо на „вуазене” — более усовершенствованной машине, а потом садился на аэро-

дром, и каждый раз на „отлично”. В восемнадцать с половиной лет он стал летчиком.

Вихрь Великой Октябрьской социалистической революции прервал занятия в Московской авиационной школе. Михаил Громов вместе с тремя своими товарищами Александром Надашкевичем, Артуром Раппом и Сергеем Николаевым поселился на даче у одной старушки в Петровском парке, чтобы быть ближе к аэродрому.

Начальник школы и офицерская элита, не пожелав быть красными летчиками, покинули аэродром. А курсанты, в том числе и Громов, вынуждены были круглосуточно охранять имущество, а более всего — самолеты школы, чтобы противники новых преобразований в обществе не использовали их в своих целях.

Обстановка была сложная. День и ночь многие сутки подряд оставался Громов на аэродроме. Спал урывками, на подмене. Первое время и летчики, и курсанты жили очень голодно. Потом начали обменивать свое немудреное имущество на конину. Некоторое время спустя снабжение авиационной школы немного улучшилось.

Когда в школу приехала комиссия, Громову одному из первых было высказано доверие. Выдержали экзамен и три его друга. Вместе с комиссией на аэродром приезжал Б. И. Россинский, без колебаний принявший революцию. Он сказал, выслушав ответы Михаила:

— Громов — наш летчик.

С установлением Советской власти в стране для девятнадцатилетнего летчика-инструктора началась новая, захватывающая, поднимающая настроение жизнь. Он оставлен в Московской школе красных военлетов, продолжает учиться сам и учит других, своих сверстников.

Весь 1918 год Михаил летал на „моране”. Утлая была машина, но инструктор выжимал из нее все, что она могла дать для учебных занятий. Самолетов не хватало, поэтому

Громов умело сохранял свою машину для будущих полетов.

Но однажды испытанный и верный „моран” все-таки не выдержал...

Во время учебного полета Михаил предложил своему ученику сделать над полем аэродрома несколько заключительных учебных упражнений. Ученик почти завершил их, как вдруг самолет сорвался в штопор. Громов мгновенно перехватил управление. Но „моран” не слушался. Вращаясь вокруг своей оси, он носом устремился к земле. Огромным усилием удалось Громову все же вывести машину из штопора. Не успел инструктор обнаружить неисправность, как самолет камнем полетел к земле. Однако летчик уловил ситуацию, и машина снова немалым усилием выведена из штопора. Михаил не потерял самообладания, сбавил газ и повел ее на посадку.

Красные военлеты, пройдя ускоренные курсы, отправлялись на фронт. Гражданская война ждала новые силы и от молодой авиации. Громова как наиболее подготовленного летчика-инструктора оставили в школе. Он вел группу учеников на „вуазене”, а сам в то же время осваивал более сложный „ньюпор” — молодой летчик хотел постичь тайну всех существовавших в то время самолетов.

Через некоторое время Громова и еще человек восемь молодых инструкторов передали в группу опытного инструктора А. И. Жукова.

Александр Иванович многое передал Громову: и то, как вести себя в сложных ситуациях, и то, как надо относиться к самолету, к технике вообще, если хочешь, чтобы она верно служила, и то, как собранно, не спеша оценивать обстановку в воздухе.

Жизнь подарила Громову в его юности не только Жукова, но и не менее опытных, смелых и дерзких летчиков, таких, как Веллинг, Агафонов, Братолюбов. И Веллинг, и Братолюбов после революции, каждый непродолжительное время —

непродолжительное потому, что Веллинг вскоре разбился, сорвавшись в штопор на самолете „юнкерс“, а Братолюбов погиб на фронте, — командовали Московской авиационной школой.

Братолюбов был мастером пилотажа. Он любил способных летчиков и одним из первых подметил в Громе черты истинного пилота.

Жил начальник школы на втором этаже в отдельной квартире, а летчики — на первом, в огромной комнате.

Как-то ранним утром, когда инструкторы усердно чистили зубы и сбрасывали еле заметную щетину на щеках, раздался громкий голос:

— А ну-ка, товарищи инструкторы, быстро всем одеться и — к моему ангару! Одежда — летная!

Когда все выстроились по команде „Смирно!“ у ангара, где стояли два новеньких английских истребителя „виккерс“, на которых летал только начальник школы, Братолюбов объявил:

— За образцовую службу я решил предоставить вам удовольствие пролететь на „виккерсе“. Каждый может пролететь, как ему нравится, но сначала полечу я.

После Братолюбова летали инструкторы. Летали размашисто, даже растянуто, с увеличенным промежутком времени между отдельными фигурами высшего пилотажа — осторожно летали. Громов же решил повторить в воздухе те фигуры, которые только что проделал сам начальник школы.

Михаил поднялся горкой, резко и быстро, в конце горки сразу сделал на миг вертикальный вираж влево, затем такой же — вправо. Потом без промедления — переворот влево, из него сразу в очень круглую петлю, из нее в правый переворот, еще одна петля, скольжение влево, вправо — и посадка.

Братолюбова явно обрадовал полет инструктора. Он пожал Громову руку, сказав при этом:

— Сегодня это лучший полет. Молодец! Поздравляю!

На всю жизнь запомнил молодой Громов этот полет, он стал отправной точкой многих его поисков. Именно тогда, в тот день, после похвалы опытного летчика, Громов почувствовал, что летать надо только так — смело, раскованно, увлеченно. Но для этого надо отлично знать машину, изучать ее постоянно, летать не слепо, а со знанием техники и своих собственных возможностей.

Осенью 1919 года белогвардейская кавалерия генерала Мамонтова стала угрожать тылу нашего Южного фронта. В те тревожные дни Владимир Ильич Ленин дал указание: „(Конница при низком полете аэроплана бессильна против него.)

т. Склянский! Не можете ли Вы *ученому* военному X, Y, Z ...заказать ответ (быстро): аэропланы против конницы? *Примеры. Полет совсем низко. Примеры.* Чтобы дать инструкцию на основании „науки”...”¹

Авиационная техника того периода находилась в стадии зарождения. Поэтому не приходится говорить о создании самолетов особого назначения. И все же указание вождя не осталось без внимания. Красные военлеты на разных фронтах гражданской войны штурмовали белогвардейские войска. Летал на штурмовку врага и начальник Московской авиационной школы красных военлетов.

Долго не мог Громов забыть Братолюбова, у которого многому научился и который поплатился жизнью практически из-за сломанной самолетной „ноги”... О последних днях своего учителя Михаил Громов рассказывал так:

„О прорыве конницы Мамонтова мы узнали из газеты. Потом в школу пришел приказ: организовать отряд из инструкторов и немедленно отправить в помощь на ликвидацию прорыва. Братолюбов собрал нас и объявил:

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 51, с. 43—44.

— Я назначен командиром воздушного отряда особого назначения, в котором будете участвовать вы. Остается решить, кого оставить в школе. Дело в том, что оставшийся должен уметь летать на самолетах любой системы. Кроме того, на ремзаводе „Авиароботник” выходят из ремонта совершенно разные конструкции самолетов, которые я испытывал. Теперь это должен делать кто-то другой и срочно направлять на фронт.

Недолго подумав, Братолюбов объявил:

— Я решил оставить Громова.

Приказ есть приказ. Я только попросил обещать, что, как только товарищи вернутся, меня отправят на самый боевой участок фронта.

После их отъезда работы оказалось так много, что спать приходилось часа четыре ночью и разве иногда часок днем. С улетами нужно заниматься на рассвете и вечером дотемна, а днем испытывать выходявшие из ремонта самолеты. Голодно было при этом невероятно.

Вскоре мы получили трагическое известие: Братолюбов, атакуя на истребителе конницу Мамонтова, был подбит пулеметным огнем, пуля попала в мотор. Он сел недалеко от неприятеля. Инструктор Женя Герасимов опустил рядом, чтобы взять его с собой, но при посадке сломал шасси самолета. Обоих тут же расстреляли.

Прорыв Мамонтова ликвидировали. Инструкторы вернулись, и вскоре я отбыл на фронт тоже. Но летать пришлось мало, так как я сильно заболел, долго пролежал в госпитале”.

После выздоровления Громов работал в войсках внутренней охраны, служил в городе Уфе. В архивах сохранился любопытный документ — донесение: „Командиру Второго авиационного крыла при ВОХР 1920 года 27 июня 23 часа 25 минут. Согласно Вашему личному приказанию сего числа я летал на аппарате системы „сопвич” по маршруту Уфа —

Стерлитамак — Уфа без посадки для разбрасывания литературы по деревням и селам от Демы до Стерлитамака и в самом городе Стерлитамаке. Приказание выполнил точно. Время подъема 19 часов 30 минут, время спуска — 23 часа. Продолжительность полета — 2 часа 30 минут. Наибольшая высота — тысяча метров. При разбрасывании — 600—700 метров. Количество сброшенной литературы — 1 пуд. Наблюдатель — товарищ Мотовенко. Расход горючего — 5 пудов бензина первого сорта и 30 фунтов касторки. Не могу не отметить великолепную работу мотора и отлично отрегулированного аппарата.

Красвоенлет М. Громов”.

— Да, — подтверждает Громов, — это мое донесение. Помнится открытая ровная площадка, которая весной 1920 года стала полевым аэродромом: здесь разместилось второе авиационное крыло приуральского сектора войск внутренней охраны республики. Домик, в котором дружной семьей жило несколько красных военных летчиков и авиаспециалистов, два стареньких, выдавших виды аэроплана — вот и все хозяйство нашего „крылатого” подразделения. Мы в то время участвовали в коммунистических субботниках на железной дороге, помогали крестьянам, отдавали часть своего пайка в фонд помощи детям и голодающим. Жизнерадостных, молодых ребят из второго авиакрыла хорошо знали и любили многие жители окрестных сел, но лишь немногим было известно, что присланы мы были для выполнения важнейшей задачи, поставленной перед авиаторами: авиация широко применялась для распространения агитационно-политической литературы. Враги очень боялись наших листовок. Один белогвардейский генерал сокрушался: „Красная Армия бьет и бьет нас листовками”. Это было ценным признанием. В листовках разъяснялась политика Советской власти, разоблачались и высмеивались наши враги, звучал призыв к борьбе с интервентами и бандитами.

Вскоре после завершения службы во втором авиационном крыле Михаил Громов возвращается в авиационную школу. Московский аэродром являлся в то время центром авиационной культуры. Кроме авиашколы там находились научно-опытный аэродром — НОА, психофизическая лаборатория, ремонтные мастерские самолетов, ангары завода № 1 — бывшего „Дукса”.

Потом здесь же стали строиться испытательные станции отечественных конструкторских бюро, первый авиагражданский порт. Все было на виду, доступно для изучения и летчикам-инструкторам.

Громов пришел в авиацию на заре ее становления. Все новое влекло его с особой силой, которая помогала преодолевать разного рода препятствия. Не опускались у него руки при неизбежных потерях, разочарованиях, даже гибель старших товарищей, друзей и учителей не могла выбить его из седла. Он ставил перед собой задачу летать так, как погибшие, летать лучше, чем они. Громов отчетливо понял, что в авиации все надо делать сознательно, а для этого необходимо воспитывать волю. Поставив перед собой задачу, надо уметь следить и за собой, и за тем, как ты продвигаешься к осуществлению поставленной цели.

В Московской авиашколе, а потом в Серпухове, куда весной 1923 года Громова с группой опытных инструкторов направили для обучения и экстренного выпуска учлетов, он серьезно размышлял над тем, как должен быть подготовлен настоящий летчик физически и психологически. И нашел теоретическое обоснование тому, что взял себе за правило с первых шагов своих по небесным дорогам. Прочитав труды Сеченова, Громов понял, что человек сможет надежно летать и управлять самолетом лишь тогда, когда научится надежно владеть и управлять собой. Этой аксиоме летчик был верен долгие годы, всю летную жизнь.

И уже тогда, обучая курсантов, он пришел к выводу, что

сложный комплекс действий по управлению самолетом надо осваивать по частям, по отдельным моментам, возникающим в полете: от начала до завершения. Последовательное освоение комплекса помогало более успешно, а главное — осознанно решать неожиданные задачи. Особое внимание уделял он тому, чтобы летчик во всех случаях, когда приходилось принимать внезапное решение, не терял необходимую скорость полета. Летчик будет хозяином положения в любой обстановке только тогда, когда сохранена скорость. Неопытные пилоты забывали об этом при разворотах или с опозданием реагировали на остановку двигателя, и это приводило к катастрофе. Поэтому так упорно вырабатывал он умение у своих подопечных предварительно продумать все особенности предстоящего полета от начала до конца, подготовиться ко всем возможным случайностям. Убедившись еще в одной аксиоме, он убеждал своих учеников: отправляясь в рейс, надо предвидеть опасные ситуации, учитывая конкретные условия, предусмотреть возможные варианты выхода из них. Совершенствуя свою психологическую подготовку к любому предстоящему испытанию, он и этой аксиоме следовал всю свою летную жизнь.

После памятного полета на „виккерсе” Громов начал серьезно заниматься надежностью полета. Эта проблема увлекала его все больше и больше. Здесь все зависело не только от подготовленности летчика, его опытности, физической силы, но и от состояния, конструкции машины. Желание заняться испытанием самолетов становилось все сильнее.

НОА — научно-опытный аэродром — находился рядом со школой. И Громов с завистью поглядывал, как другие летчики, а не он выводили на взлетную полосу новенькие, только что поступившие из-за границы машины и улетали на испытания.

Зимой 1924 года туда поступили из Голландии несколько истребителей „Фоккер Д-11”. Сопровождал самолеты представитель фирмы летчик Мейнеке. Испытывая истребители, пилоты НОА не могли выполнить чисто практически ни одной фигуры. У Громова, наблюдавшего за полетами, чесались руки...

Мечта стать испытателем переборола все приказы, уговоры, просьбы остаться в школе. Один за другим посылал Михаил рапорты по команде, неизменно повторяя одну и ту же строчку: „Прошу перевести в НОА на испытательскую работу”. В ней видел Громов и романтику, и спортивный интерес, и возможность творческого участия в прогрессе авиации.

Настойчивость летчика взяла свое. Громова перевели в НОА. Но тут наступила дружная весенняя распутица, и все полеты были приостановлены. Громов ждал погоды, начиная

каждое утро с пробежки по летному полю. Наконец от ветров и солнца земля на нем затвердела. Но вдруг снова пошли дожди, запасмурилось.

В один из апрельских дней в окне у Громова засинело небо. Обрадованный, он птицей покинул общежитие и вскоре очутился на аэродроме. Летной частью НОА тогда заведовал Василий Васильевич Карпов, или попросту дядя Вася.

Услышав рокот „фоккера”, на аэродроме собрались летчики НОА, многие из которых знали Громова, пришел и Мейнеке.

Громов попросил ознакомить его с системой охлаждения. Карпов объяснил быстро, в течение минуты. Всего на ознакомление с самолетом ушло не более пяти минут. Наконец раздалось вожделенное слово:

— Контакт?

— Есть контакт!

Едва оторвавшись от земли, самолет сразу ушел в вираж с крутым креном сначала влево, а потом, замкнув круг, вправо, снова вираж влево, затем спиралью с большим креном попеременно влево и вправо. Летчик показывал оставшимся на земле, как чисто можно выполнять виражи на этой машине. Проделав перевороты влево и вправо, петлю, бочки, штопор, Михаил на высоте ста метров делает попеременно скольжение в разные стороны и сажает самолет на полосу, сажает безукоризненно.

В жизни Громова то был первый настоящий испытательный полет. Вскоре НОА получил новые самолеты — „Фоккер Д-13” с двигателем в полтора раза сильнее, чем у предыдущего. Мейнеке, представлявший фирму на аэродроме, а точнее, сдававший самолеты НОА, спросил:

— Кто будет испытывать, принимать новые машины?

— Громов, — ответил ему дядя Вася.

— Тогда я спокоен, — обрадовался Мейнеке, — и завтра улетаю домой.

Новый самолет позволил Громову еще повысить искусство пилотажа. Впервые в СССР он выполнил на нем сложную для того времени фигуру — иммельман. Каскад виражей, фигур завершался петлей и лишь после нее — иммельман.

— Надежная машина, — доложил Громов.

Научно-опытный аэродром был своего рода контрольным и решающим органом при определении свойств самолетов, и Громову первому приходилось выводить в небо поступавшие сюда самолеты как иностранного, так и советского производства. Опытные заводские экземпляры тоже требовали испытаний. Советские конструкторы, начавшие строить отечественные машины, часто обращались за помощью и советом в НОА и по своему усмотрению приглашали летчиков на испытания самолетов.

Громова в Центральный аэрогидродинамический институт пригласили одним из первых. Потом он побывал на авиационном заводе № 1 — бывшем заводе „Дукс“, перестроившемся в войну на самолетостроение и сначала выпускавшем копии иностранных самолетов, а с 1923 года в его цехах начали собирать отечественные машины. Одной из первых там была собрана машина Н. Н. Поликарпова — его первый истребитель ИЛ-400, вошедший в серию как И-1.

Михаил Громов внимательно следил за развитием отечественной авиации, и не только следил: он принимал самое непосредственное участие в ее становлении, по нескольку раз в день поднимаясь в небо на обретающих новые качества и формы аэропланах.

В НОА занимались не только испытанием самолетов, большое внимание уделялось организации и осуществлению полетов в разных условиях. Громову первому пришлось изучать и выработать методику слепых полетов ночью, в тумане, в облаках. Наиболее интересными, пожалуй, были последние. Полеты те назывались „под колпаком“. Осуществляли их первоначально днем, в хорошую погоду.

После тренировок начались настоящие ночные полеты. Несколько вылетов Громов совершил с Борисом Вахмистровым, своим никогда не терявшим присутствия духа, веселым и увлеченным другом, у которого на все случаи в жизни была одна излюбленная фраза: „Дон Педро был уже в пасти крокодила, как вдруг раздался выстрел...”

Начинались ночные полеты на самолете „Авро”. Сначала взлетали и садились на полосу, освещенную прожектором. Потом поднимались в полной темноте, а садились при свете фары, установленной на левом крыле. Дело то было небезопасное, но необходимое.

После „Авро” Громов пересел на более сложную машину — Р-1, продолжая полеты в темноте и в облаках.

Однажды ему и молодому штурману Спирину дали задание темной ночью удалиться от Москвы на семьдесят километров, развернуться и посадить самолет на аэродроме. Улетели, развернулись и, как потом уверял Спирин, оказались над Москвой — заблестела Москва-река. Но аэродрома Громов найти не мог. Решили кружить до рассвета. Начало всходить солнце. По контурам реки Пахры и силуэтам города определили, что они оказались близ Подольска. Дальше все было просто. Пилот „поймал” железнодорожную линию и, придерживаясь ее, полетел к Москве...

„Работа летчика-испытателя для меня, — вспоминает Громов, — стала захватывающе интересной. Не зная покоя, я пропадал на аэродроме, участвовал в поисках новых методов навигации в сложных условиях, испытывал самолеты новых конструкций. Немало поиска было в той работе...”

Идея дальних полетов не была самоцелью и появилась у Громова еще в начале двадцатых годов — в те дни, когда начальник авиашколы Борис Константинович Веллинг, общительный, всегда улыбающийся человек, совершил на „юнкерсе” перелет по маршруту Москва — Тбилиси — Каспийское море — Каракумы, пролетев более десяти тысяч километров

В сложных погодных условиях. Громов восхищался мужеством своего начальника, однако считал, что лучше совершать такие перелеты на своих самолетах. Зачем пропагандировать зарубежную технику? Свою надо строить...

А летом 1924 года, когда Громов проводил испытания радиосвязи одного из первых отечественных самолетов Р-1 с аэродромом, он понял, что с внедрением радиосвязи дальние перелеты становятся реальностью. И не ошибся.

Годом позже советские центральные газеты напечатали сообщение, заинтересовавшее не только специалистов, но и тех, кто увлекался авиационным и планерным спортом, развитием отечественной авиации. В сообщении говорилось: „Учитывая важность развития культурных и экономических связей СССР с дружественными ему народами Китая и Монголии, а также для укрепления связей с окраинными советскими республиками и областями Общество друзей воздушного флота и Российское общество „Добролет” организует в начале июня текущего года воздушный перелет Москва — Китай...”

Живо откликнулась страна на это официальное коммюнике. Общества ДВФ и „Добролет” начали сбор денег на покупку и строительство самолетов. Журналисты в своих статьях пытались найти ответ на вопрос: что ждет крылатых пионеров в таком полете? Кое-кто писал, что смельчаков ждут зеленые дебри необъятных лесов, великаны утесы, о каменную грудь которых разбиваются в быстром полете орлы, дымовая завеса горных туманов, алчные пески пустыни...

Между тем подготовка к перелету велась обстоятельная.

С решением правительственной комиссии о перелете Москва — Улан-Батор — Пекин летчиков ознакомили заранее. Громову, как представителю НОА, ЦАГИ доверило отечественный биплан Р-1А с отечественным мотором. На Р-1Б постройки московского авиазавода № 1 летел М. А. Волковойнов, на Р-2 — А. Н. Екатов, на АК-1 — А. И. Томашевский.

На двух „юнкерсах“, купленных на собранные деньги и названных „Правда“ и „Красный камвольщик“, летели И. К. Поляков и Н. И. Найденов. „Юнкерсы“ предназначались для писателей, журналистов и кинооператоров, для литературы и листовок. К отечественным самолетам пристроили по второму баку, чтобы беспосадочная продолжительность полета составила как минимум шесть часов.

Каждый летчик летел со своим механиком. Громов предложил это место Евгению Родзевичу.

Возглавил перелет И. П. Шмидт — военком Управления учебных заведений ВВС.

10 июня 1925 года на Центральном московском аэродроме собрались тысячи москвичей.

После отгремевшего медью оркестра „Интернационала“ раздалась команда: „По машинам!“ Один за другим взмыли в небо самолеты. Михаил по привычке взглянул на часы: они показывали половину десятого. На пути отважных летчиков лежали Казань, Сарапул, Курган, Омск, Новосибирск, Красноярск, Нижнеудинск, Иркутск, далее путь продолжался на Ургу (Улан-Батор), через пустыню Гоби — в Пекин.

Мерно, ровно работает мотор самолета. Громов у штурвала, позади него — механик Родзевич. Михаил иногда поглядывает вниз, на землю. По лощинам тянется туман, а сверху ярко светит солнце.

Михаил увеличил скорость самолета. Радовала звонкая и четкая мелодия мотора. „Эх, летать бы да летать, да любоваться просторами земли родной“, — подумал Громов и вдруг осекся, сбросив радостный душевный настрой: внизу начался дождь, разразилась буря. В такую погоду самолеты не летали тогда даже над московским аэродромом. Но Громову не было пути назад.

Над Байкалом строй самолетов распался. Каждый летчик должен был самостоятельно проявить находчивость, инициа-

тиву, смелость и мастерство. И каждый самолет летел своей дорогой, летел в одиночку.

Непогода, разыгравшаяся в тот день — синоптики не смогли ее предсказать — и затянувшаяся почти на неделю, разбросала самолеты экспедиции на большой территории. Громов и Волковойнов приземлились в Верхнеудинске, а затем вылетели в Ургу, где должны были собраться все.

Лишь к 9 июля экспедиция в полном составе собралась в столице Монголии.

Подлатали машины, подлечили ушибы и раны. Трудно сказать, как в степи, в полупустыне, без телеграфа, без радио с быстротой ветра передаются вести. В Ургу прискакали всадники из самых отдаленных аймаков, чтобы встретиться с „посланцами неба”, прибывшими из далекой Москвы.

Перелет между Ургой и первым на маршруте экспедиции китайским городом Калганом, над лишенной каких бы то ни было ориентиров пустыней Гоби, был самым тяжелым. Летчики с огромным трудом находили под собой караванные тропы и телеграфные линии, то и дело закрывавшиеся гигантскими песчаными бурями, самолеты непрерывно подвергались болтанке от восходящих с раскаленной земли воздушных потоков.

В пустыне Гоби один самолет потерпел аварию, но его пилоты, живые и невредимые, сумели в тяжелых условиях отремонтировать самолет и закончить перелет с честью.

Радушно встретила китайская столица советских летчиков — первую воздушную экспедицию из Москвы.

17 июля 1925 года газеты опубликовали постановление Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР: „Воздушная экспедиция Москва — Монголия — Китай, организованная Обществом друзей воздушного флота и Российским обществом „Добролет”, достигла своей цели — Пекина.

Экспедиция одержала блестящую победу над огромным расстоянием и преодолела чрезвычайные трудности пути длиной почти в семь тысяч километров. Ею пересечены Урал, сибирская тайга, озеро Байкал, горы Забайкалья и Монголии, пустыня Гоби и горный хребет...

Совершен полет большого исторического значения, выдающийся по своей общественно-политической роли и техническим результатам.

Сделан новый шаг вперед в развитии культурных и экономических связей Союза ССР с дружественными ему народами Монголии и Китая, в деле укрепления связей с окраинными советскими республиками и областями. Советская авиация и авиапромышленность дали новые доказательства своей технической мощи, советские летчики — новое подтверждение своей доблести и искусства.

В ознаменование заслуг героев перелета Москва — Монголия — Китай Президиум ЦИК постановил:

1. Наградить орденом Красного Знамени: руководителя перелета тов. Шмидта И. П., летчиков тт. Волковойнова М. А., Громова М. М., Екатова А. Н., Томашевского А. И., Полякова И. К., Найденова Н. И., бортовых механиков Кузнецова В. Н., Родзевича Е. В., Маликова Ф. М., Камышева Н. А., Михеева М. В. и Осипова В. В.

2. Присвоить почетное звание „Заслуженный летчик“: Волковойнову М. А., Громову М. М., Екатову А. Н., Томашевскому А. И., Полякову И. К. и Найденову Н. И.”.

Москва. Тихий сентябрьский вечер. Большой театр Союза ССР. Общественность столицы чувствует своих героев, отважных летчиков. В театре заняты все проходы, ни одного свободного места на балконах. В фойе гремит оркестр, кругом царит приподнятое настроение тех, кто собрался в прославленном русском театре. Участникам перелета вручают награды, произносятся заздравные речи. Громов не привык к такому шуму, к такой пышной торжественности, и ему

кажется, что в самолете было более уютно, чем здесь, в театре...

Наступает торжественный момент: Михаил Иванович Калинин вручает награды участникам перелета.

На груди у Громова засверкал первый орден в его жизни. Но он снова мысленно покидает стены театра...

Прибыв в Пекин, Громов и Волковойнов получили приглашение прибыть в Токио.

Из Москвы доставили новые моторы к самолетам, механики Родзевич, Кузнецов и пилоты Громов с Волковойновым занялись подготовкой к перелету.

Готовя машину, Громов готовился и сам. Он впервые в жизни решил совершить полет по компасу. Пробуя самолет перед вылетом, Громов не раз взлетал и брал курс на восток, на Токио вдоль прямой, как струна, железной дороги. С точностью до одного градуса выверил он направление полета. Прибор оказался безукоризненно точным и исправным.

Из маленького местечка Тайкю, что в Южной Корее, два советских самолета вылетели, за день до этого распрощавшись с Пекином, ранним утром. Громов впереди, за ним — Волковойнов. Приближаясь к горам, радовались солнцу. Но горы вдруг закрылись. На глазах у летчиков облака становятся все гуще, будто со всех сторон стекаются к вершинам, слоисто заволакивают хребты. Становится темно в кабинах самолетов. Сведений о погоде впереди нет никаких. Переговорить с Волковойновым невозможно — связи с ним нет. Возвращаться назад? Нет, Громов решает набрать высоту. Неожиданно — „дыра“ в облаках, а справа — Волковойнов. Громов знаками показал: только вперед. На втором самолете все поняли: Волковойнов качнул крыльями. Друг за другом самолеты нырнули в „дыру“, продолжая набирать высоту. Забрались выше двух тысяч. Облачно. Еще рывок вверх — и солнце!

Более получаса летел самолет Громова по компасу во мраке облаков.

Наконец открылся пролив с тысячью белых барашков, образуемых высокой волной. Самолеты устремились вниз. По всем расчетам, минут через тридцать должен появиться остров Цусима, а дальше — аэродром, где они могут приземлиться. Снижаясь, вместо скал и зелени острова увидел сплошную облачность.

Самолеты снова нырнули в облака, и Громов в разрывах между ними увидел скалы. Сверил по карте маршрут. Отклонение небольшое — километров двадцать. Взял резко вправо, Волковойнов — за ним. Над Цусимой лететь нельзя — запретная зона, могут обстрелять, садиться тем более нельзя, а облачность не уменьшается. Ни одного аэродрома впереди нет. Лететь надо до Хиросимы, огибая остров с востока.

Пошел дождь — еще одно испытание, не просто дождь, а тропический ливень. Словно из ушата полилась вода.

В просвете вдруг озарилась водная синь, и самолет Громова устремляется влево и вниз, ближе к берегу, чтобы, держась над водой и не нарушая границ запретной зоны, добраться до аэродрома Хиросимы. До воды — не больше пятнадцати метров, видимость не превышает метров пятидесяти. „Наш самолет, наш мотор, наш пилот...” — снова вертятся на языке слова плаката, вывешенного на московском аэродроме перед вылетом в Пекин.

Скорость — сто шестьдесят километров в час. Ливень не прекращается. Холодно — мотор прибавил почти сто оборотов. Летчику кажется, что в такую погоду только неведомая сила может нести самолет. Двигаться можно только вперед. Повернешь влево — напорешься на скалы, вправо — затеряешься в океане. Снизу вода, сверху вода, и кругом полумрак. И вдруг... Это спасительное „вдруг”! Светлеет, светлеет, становится совсем светло. Прекратился дождь, и показался аэро-

дром в Хиросиме. Дождь, на какое-то время прекратившись, полил вновь, как только самолет приземлился.

На другой день светило солнце, и в Токио удалось прилететь без приключений. У Фудзиямы советских летчиков встретили японские самолеты и приветственно сопровождали их до аэродрома японской столицы. Кинооператоры, находившиеся на одном из самолетов, оставили потомкам незабываемые и для Громова уникальные кинокадры: первый советский самолет над Токио...

А Волковойнов вынужден был сесть на пляже в запретной зоне. Далее лететь ему не разрешили.

И вот теперь, сидя в президиуме по случаю награждения членов авиаэкспедиции Москва — Пекин советскими орденами, Громов, вспомнив перелет из Пекина в Токио, незаметно увлекся новой идеей. Француз Аррашар, установивший рекорд дальнего перелета, не давал покоя.

Мысли обгоняют одна другую... Самолеты свои мы имеем. Моторы? Есть. Летчики? Тоже есть. Что же, почему не сможем? Надо думать...

Лишь поздней ночью опустел Большой театр. Уезжая домой, Громов — он к тому времени перебрался на Большую Дмитровку — думал об одном: семь тысяч — за три дня, за три дня...

Идея дальних скоростных перелетов все глубже проникала в его сознание.

Все заметнее набирала силу красnozвездная авиация Страны Советов. Новые марки отечественных самолетов уверенно завоевывали воздушное пространство.

Громов – один из первых в стране летчиков-испытателей. Он без устали поднимает в небо и заводские самолеты, и те, что поступают в научно-исследовательский институт, познает сокровенные глубины авиационного дела. Все чаще он обращается к специальной литературе – испытатель должен быть и конструктором, и инженером – словом, человеком, подготовленным к любой неожиданности в воздухе и на земле.

Наступило время, когда Михаил Михайлович стал по долгу задерживаться в конструкторском бюро Туполева. Андрей Николаевич пригласил его в свое КБ шеф-пилотом, и Громов старается ничего не упустить: от рождения чертежа до полета на новой машине.

Он летает мастерски, виртуозно, и его друзья порой не могут определить, где начинается труд Громова-летчика-испытателя и где кончается труд Громова-инженера, конструктора. Он профессионально исполняет свое дело: конструкторы получают исчерпывающие ответы на сотни тревожащих вопросов.

Летая неистово, самоотверженно, Михаил Михайлович Громов не забывает об Аррашаре. Он считает, что дальние, тем более беспосадочные, перелеты будут способствовать развитию авиационной техники.

Наконец готов цельнометаллический самолет АНТ-3. Испытан и проверен в воздухе. Он может соперничать с маши-

ной француза. Громов назначен в полет по столицам Европы. Вместе с механиком все тем же Евгением Родзевичем готовились крепко.

30 августа 1926 года АНТ-3 — „Пролетарий” — в три часа ночи, на рассвете, поднялся с московского аэродрома и полетел на Кенигсберг. Небо чистое, внизу — легкая пелена тумана. Примерно минут через сорок, в ста двадцати километрах от Москвы, прямо на пилота полилась вода. От неожиданности Громов вскрикнул:

— Что будем делать, Женя? Хватит ли воды до Кенигсберга?

— Должно хватить, — задумчиво ответил Родзевич. — Придется только отремонтировать расширительный бачок.

— Какой ремонт?.. У нас ведь всего три дня и почти восемь тысяч километров...

С болью в душе, с окаменевшим лицом, Громов пошел на разворот.

В пять утра самолет приземлился в Москве. Приехал раздосадованный Туполев и, сказав свое излюбленное „спокойно”, которое звучало — „спукойно”, — уехал.

Неисправность к обеду устранили.

И снова в три часа ночи старт.

Ровно три дня потребовалось Громову, чтобы, пролетев по маршруту Кенигсберг — Берлин — Париж — Рим — Прага — Варшава, вернуться в Москву. Молодая Республика Советов продемонстрировала свои неоспоримые достижения в авиации и обворожила Европу, как писала в те дни французская газета „Фигаро”, мужеством, красотой и спортивными качествами своих пилотов. Рекорд Аррашара остался позади. Французские летчики по достоинству оценили мастерство, достижение Громова. Они восхищались отвагой и пилотированием летчика, не известного ранее во Франции.

Михаил Громов как лучший летчик мира 1926 года был

избран после блестящего авиационного марафона членом французского клуба летчиков „Старые стволы”.

Не счесть проведенных Громовым испытательных полетов. Неоценим его вклад в развитие отечественной авиации. Среди всего этого, среди повседневного труда испытателя особо заметны его хладнокровие, точный расчет и серьезнейший подход к каждому полету. Летчик еще на земле старался определить состояние машины, предусмотреть все, что только можно было предусмотреть...

Весной 1927 года воздушный флот страны начал получать серийный боевой истребитель И-1 авиаконструктора Н. Н. Поликарпова. Мощный 400-сильный мотор впервые поднял этот самолет в небо вместе с летчиком К. К. Арцеуловым в 1923 году. Поднял, да и, как говорится, бросил на землю. Искалеченного пилота увезли в госпиталь. Тяжелые дни, месяцы переживал конструктор. Пришлось серьезно заняться продувкой модели истребителя в аэродинамической трубе МВТУ. „Она в точности повторила все движения самолета в воздухе, — писал Н. Н. Поликарпов, — приведшие к аварии. Это было поразительно”.

Повторные испытания завершились успешно, и самолет И-1 пошел в серию.

Испытания головной, уже серийной машины начал летчик Шарапов. Он поднял самолет в воздух и стал проверять его на вывод из штопора. Никакие усилия летчика не давали результата. Шарапов, смирившись с судьбой, летел к земле, сильно вытянув ручку на себя. В плоском штопоре самолет ударился о землю и раскололся надвое. Шарапова с переломами и ушибами отвезли в военный госпиталь.

И снова ломали головы конструкторы, ученые, испытатели. Ведь год назад Громов испытывал опытный образец, и самолет легко выходил из штопора. Что могло произойти с серийной машиной?

Громову предлагают провести повторные испытания

на вывод самолета из штопора. В назначенный день напротив Петровского дворца собрались конструкторы, инженеры, летчики. Громов, выбритый, подтянутый, безукоризненно свежий и отдохнувший, прибыл на аэродром в точно назначенное время и доложил о своем прибытии.

— Сегодня ты, Михаил Михайлович, полетишь с парашютом, — в ответ на рукопожатие сказал начальник аэродрома.

— Зачем он нужен? — попробовал отказаться Громов. — Он может снизить точность испытаний, сместив центр тяжести.

Однако парашют все-таки надеть пришлось.

Все готово к полету. Испытатель внимательно осмотрел самолет, переговорил с конструктором, с техниками и стал подниматься в машину.

Громов сел за штурвал, и быстроходная машина легко, стремительно ушла в утреннее небо.

Проходившие столь давно, более пятидесяти лет тому назад, испытания Михаил Михайлович Громов помнит до малейших деталей...

„...Набрал две тысячи двести метров, перевел машину в правый штопор, как и Шаратов. Отсчитал три витка и дал быстро левую ногу, немного позже — ручку до отказа от себя. Жду, считаю. Три витка, а самолет не выходит, а поднимает нос и начинает идти тарелкой, совершенно плоско. Жду, считаю витки. Еще семь. Опять ручку на себя, левую ногу не снимаю с педали. Самолет начинает круто штопорить. Все, как у Шаратова. Даю снова ручку до отказа от себя, и снова то же: тарелка. Еще несколько витков. И вовсе непредвиденное — заглох мотор. Все. Борьба дальше бесполезно. Преодолевая с большим трудом нелепое чувство необходимости покинуть самолет, бросаю управление.

Все действия представляются противоестественными. Но логика заставляла, голова соображала молниеносно, волнение ускоряло мышление, работавшее в этот момент как

никогда четко и быстро. Пробую подняться, чтобы сесть на борт кабины самолета. Не тут-то было. Казалось, я прилип к сиденью. Снял ноги с педалей, подтянул их к сиденью, положил локти на борт кабины и начал с неимоверным усилием постепенно выбираться из кабины, чтобы сначала сесть на ее борт. Как хорошо, что в те времена я тренировался со штангой. Сел на борт кабины, убедился, что держусь за кольцо парашюта, в последний раз взглянул на высотомер и на двадцать втором витке оттолкнулся от сиденья...

Секунды казались часами. Где самолет? Сосчитал: раз, два, три... Кольцо выдернуто. Самолета не видно. А что же парашют? В этот момент меня что-то сильно дернуло. Поднял голову: надо мной купол. „Ага, еще повоюем!” — подумал про себя. Я сидел в кресле, причем очень удобном, в воздухе. Удивительно и необычно. Впервые для меня и впервые в СССР 25 апреля 1927 года был совершен благополучный прыжок с парашютом из плоского штопора”.

„Болезнь” самолета оказалась старой. Из-за перегрузки серийной машины центр тяжести переместился. Но что такое „плоский штопор”, в те годы еще не знали. Подобные открытия приходили к людям нелегко, ценою немалых жертв.

„Громов родился в сорочке”, — говорили в тот день на аэродроме. Не надень он парашюта, и... В его многолетней испытательской работе то был единственный случай выброса с парашютом.

И кто знает, смог ли совершить Громов этот прыжок, не зайдя он в тот давний день 1916 года в подвальчик спортивного клуба „Санитас”...

Перейдя на работу в ЦАГИ, Громов проводил испытания почти всех опытных самолетов авиаконструктора А. Н. Туполева. За пятнадцать лет, вплоть до начала Великой Отечественной войны, Михаил Михайлович Громов испытал много опыт-

ных туполевских самолетов. Испытывал он и машины авиаконструктора Н. Н. Поликарпова.

Самолет У-2, или, как его стали именовать позже, ПО-2, известен широко и как „кукурузник”, как ночной бомбардировщик. „Кукурузник” потому, что он мог сесть на любом клочке колхозного поля. Этот самолет Михаил Громов поднял в первый испытательный полет на второй день после того, как ему не удалось вывести из плоского штопора поликарповский И-1.

На У-2 Громов вылетел уже без парашюта. Машина оказалась устойчивой, простой в управлении. Она обладала отличными летными качествами и долгие годы потом служила народному хозяйству и армии. Она оказалась лучшим в мире учебным самолетом. После нескольких дней испытаний летчик дал ему высокую оценку.

Разными были самолеты, которые доводилось испытывать летчику Громову, разными были и полеты, проводимые для проверки всех качеств новой машины.

Испытывая новые самолеты, Громов часто вылетал в дальние рейсы, проводя за штурвалом по десять—двенадцать часов кряду. К таким полетам он готовился загодя: прибегал к определенному рациону питания, предпринимал другие меры. Летал он без посадки в Ростов, Сочи, по маршруту Киев — Одесса.

Особые воспоминания связаны с доработкой нового четырехмоторного самолета Д. П. Григоровича. Громов буквально с первого полета увидел, что машина хорошая, но ее надо еще доводить до того состояния, когда она станет совершенно безопасной.

Испытания бомбардировщика подходили к концу. Самолет, ведомый Громовым, парил в московском небе. Пассажиры на нем оказалось немало. Инженеры, конструкторы, механики вновь созданного самолета чувствовали себя великолепно и, стараясь перекрыть гул моторов, передавали прямо

в уши друг другу свое ощущение полета. За перегородкой, у штурвала, — невозмутимый, сосредоточенный Громов. Но даже его чуть вытянутое, с серыми глазами и гладко зачесанными назад волосами лицо нет-нет да и озарит легкая, еле заметная улыбка. Придерживая штурвал, он перебирал в памяти недавние испытания АНТ-9. Запомнился ошеломляющий поступок главного конструктора. Туполев, кажется, после четвертого или пятого испытательного полета привез на аэродром свою семью и, сказав свое традиционное „спукойно”, велел всех „прокатить”. „Выходка” конструктора удивила испытателей и одновременно растрогала. Все поняли: у него сомнений в надежности машины и мастерстве пилота нет...

Громов спокойно вел бомбардировщик Григоровича.

Внизу Москва-река, зеленые поля и леса Подмосковья и ровный, дорогой сердцу испытателя гул моторов. Как вдруг... Надо заметить, что „вдруг” чаще всего появляется тогда, когда его не ждут и уверены в успехе. Вдруг механик кричит Громову:

- Михаил Михайлович! Пожар! Горим!
- Бензин закрыть! Моторы выключить!

Самолет стал терять высоту. Громов начал скользить, работая штурвалом, чтобы сбить пламя. До московского аэродрома не дотянуть. А в излучине Москвы-реки есть запасной — надо туда садиться. Скольжение, еще скольжение. За самолетом тянется черный шлейф дыма. Что-то крепко тряхнуло самолет. Громов бросает взгляд вправо: нет на месте мотора, он отвалился. Куда он мог упасть?.. Что случилось там, на земле?

Сели благополучно. Удивлению не было предела: оторвавшийся мотор застрял между двумя трубами на шасси, да, к счастью, так, что не мешал вращению колеса и не коснулся земли при посадке.

И еще был случай, но уже с АНТ-9.

Из Одессы, куда Громов срочно вылетел в испытательный рейс, назад, в Москву, он рассчитывал возвратиться без посадки. Еще бы: на борту самолета находились начальник ВВС РККА П. И. Баранов, главный конструктор А. Н. Туполев, его заместитель Е. И. Погосский и еще кто-то из начальства.

Портовый город провожал теплом и солнцем. Михаил Михайлович как всегда, сделав зарядку, приняв холодный душ, чисто выбритый и свежий, уже за два часа до вылета был у машины. Механики готовили ее вместе с летчиком, проверяли даже те узлы, которые обычно не проверяют неделями.

На полпути между Одессой и Киевом начался дождь. Непогода прижала самолет к земле. Компас не работал — он вышел из строя, еще когда летели из Москвы на юг...

Самолет летел над лесом. Громов знал, что вскоре он выйдет к правому берегу Днепра. Дождь усилился, полил как из ведра, но даже в шуме барабнящих о плоскости самолета струй воды он услышал какой-то не свойственный нормальной работе мотора звук. Напрягая слух, заметил, что начала падать скорость. Увеличив число оборотов, он надеялся удержать нужную скорость, но она продолжала падать.

Необходимо садиться. А кругом лес, и хлещет дождь. Он заставил работать двигатели на полную мощность, а скорость все равно вместо двухсот километров в час — только сто сорок. Закончился лес, показалась холмистая земля — опять мало радости... Наконец летчик увидел Днепр. Но сесть негде. Холмы на правом берегу мешают лететь, их надо обходить. А самолет снижается, плохо слушается пилота. Громов решает перелететь на левый, более пологий берег.

Перелетев Днепр, летчик заметил тропинку вдоль реки, а в конце — телеграфные столбы. Схватив цепким взглядом

длину площадки, резко пошел на снижение. И сел. Самолет остановился у самых столбов.

Выпрыгнув из самолета, Громов пошел осматривать моторы и увидел, что винты на концах разлохматились, — отошло в стороны полотно, обтягивавшее их.

Неисправность, а точнее, чью-то оплошность устранили почти все. В ход пошли перочинные ножи, оказавшиеся у кого-то в саквояже ножницы. Лохмотья срезали, забравшись друг другу на плечи. Через два часа, завершив под общий смех и шутки операцию „обрезания” лопастей винтов, самолет поднялся в воздух. Чтобы взлететь с крошечной площадки, пришлось слить половину бензина и несколько человек отправить до Киева на автомобиле.

В Москве Громова ждало радостное известие. Он вторично назначен в перелет на АНТ-9 по столицам Европы.

Полет этот, а точнее, экспедицию возглавил товарищ Зарзар. На борту самолета находились кроме него авиаконструктор А. А. Архангельский, писатель Михаил Кольцов, художник, его брат, Борис Ефимов, другие писатели и журналисты. Михаил Михайлович для того полета загодя выработал для себя строгий режим питания, приема воды. На трехмоторном самолете он был единственным летчиком. Второе кресло пилота занимал механик Русаков.

Девять тысяч километров за 53 летных часа пролетел АНТ-9 над городами и селениями Европы. Один раз, во Франции, произошла вынужденная посадка. Но весь полет прошел благополучно, с большим триумфом. Как давнего друга принимали Михаила Михайловича Громова французские летчики в своем клубе „Старые стволы”.

За „Крыльями Советов” Громов провел испытания „Максима Горького” — самого большого в то время в мире сухопутного пассажирского самолета. Тысячи москвичей, участвовавших в первомайской демонстрации, видели его

низко летящим над Красной площадью. Вел самолет Михаил Громов.

Впечатление было грандиозное: огромная птица выплыла из-за Исторического музея, а рядом летели казавшиеся совсем маленькими истребители.

Летные испытания „Максима Горького” завершились удачно. Это был еще один успех отечественной авиации. Главный авиаконструктор Андрей Николаевич Туполев говорил так:

– Трудно найти грань между Громовым-летчиком и Громовым-производителем. Он блестяще знает самолетостроение, он правая рука нашего конструкторского бюро. Мне трудно было бы вести свою творческую работу без помощи и постоянного общения с нашим шеф-пилотом Громовым. Ему мы обязаны очень многим: он испытывал огромное количество наших машин, он, наконец, испытал и сдал в эксплуатацию и „Максима Горького”.

Михаил Михайлович Громов интересовался всем, что было связано с авиацией. Он даже поближе перебрался к аэродрому и снял комнату рядом с ним, на Беговой улице. Но музыка, живопись, театры, посещение выставок также остаются неотъемлемой частью его жизни. Многие часы, вечера проводит Михаил Михайлович, углубившись в книги, журналы. Итальянцы, французы, американцы, англичане один за другим устанавливают рекорды беспосадочных полетов по прямой линии. В 1933 году французы Кодос и Росси пролетели 9104 километра. Рекорд полета по кривой еще больше. Его также установили французы: Боссутро и тот же Росси на самолете, который был построен специально для этой цели. Они пролетели 10 601 километр без посадки.

В конце 1933 года конструкторское бюро Туполева передало Громову на испытание новый необычный самолет — АНТ-25, которому сразу дали название „РД” — „Рекорд дальности”.

Создание этого самолета, точнее, его крыла — своего рода эпоха в истории мирового самолетостроения: конструкторы сделали необычно большой размах крыла и разместили в нем баки с горючим, тем самым решив две проблемы — увеличив запас прочности крыла и позволяя поднять в воздух достаточное количество горючего для сверхдальнего перелета.

Михаилу Михайловичу Громову шел уже тридцать пятый год. Он научился управлять своими желаниями и чувствами, по-прежнему строго следил за собой. Рядом с домом нахо-

дился ипподром, и Михаил Михайлович увлекся конным спортом, вспоминая свое детство: ведь и его не обошли стороной сельские сенокосы, уборочная страда, в которых он участвовал в те дни, когда уезжал летом в деревню к бабушке.

Но все силы, все помыслы, все основное время были отданы самолетам, подготовке к перелету. В испытательной работе он стал своего рода педантом. Михаил Михайлович обычно вникал не только в конструкцию и „характер” самолета, но и в мельчайшие детали предстоящего полета. Решал он нередко и четвертую задачу — досконально изучал маршрут, по которому ему предстояло лететь.

Вместе с Грозовым на установление рекорда летели давний товарищ штурман Иван Тимофеевич Спирин — летчик, изобретатель многих навигационных приборов — и Александр Иванович Филин — летчик-инженер, радиотелеграфист.

Занимаясь доводкой машины, каждодневно совершая испытательные рейсы, Михаил Громов установил, что самолет, предназначенный для сверхдальних беспосадочных перелетов, не показывает расчетных данных в скорости и дальности полета. Тогда конструкторы, стараясь добиться аэродинамической „чистоты”, предложили поверх гофрированной металлической обшивки натянуть еще одну — полотняную, покрыть ее аэролаком и отполировать. Вскоре расчетный эффект был достигнут.

Первый вылет на превышение рекорда французов оказался неудачным. Второй — тоже, хотя самолет и продержался в воздухе тридцать четыре часа.

Но вот снова собрались в третий полет, приехал ставший в то время начальником ВВС вместо погибшего в авиакатастрофе П. И. Баранова Яков Иванович Алкснис.

Было раннее утро 12 сентября 1934 года. Стояла неожиданно холодная московская осень. Высокая стройная фигура

первой поднялась в кабину самолета. За Громовым направился Спирин, потом — Филин.

Отмашка — взлет разрешен. Десятки поднятых рук. Но Громов не видит ничего, кроме приборной доски, и ничего, кроме гула мотора, не слышит. Экипаж идет на одномоторном ширококрылом самолете на побитие мирового рекорда. Аэродром остался позади, далеко внизу. Не подведет ли машина на сей раз?

Сутки не вставал из-за штурвала Михаил Михайлович. Утром 13 сентября он почувствовал вялость в теле. Появилось неодолимое желание отдохнуть. Надо было бы позавтракать...

Ровно, монотонно гудит мотор, и гул его затягивает в дрему.

Громов обернулся, посмотрел на Филина. Тот слегка „клевал носом”.

— Завтракать будем? — спросил у него.

— Нет, — односложно ответил инженер.

Спирину легче. Он постоянно следит за маршрутом, связывается с аэродромами, запрашивает погоду, и на него не так сильно действуют монотонность полета и убаюкивающий гул.

„Надо брать себя в руки”, — подумал Громов и сразу же уже бодрым голосом обратился к Филину:

— Александр Иванович, раздайте экипажу бутерброды.

— Есть, товарищ командир! — откликнулся Филин, усилив воли сбрасывая с себя остатки дремоты.

Черный хлеб с семгой жевали долго. Чай оказался холодным, пришлось смириться. На высоте, где летел АНТ-25 — „РД”, стояли уже морозы.

Ночью в треугольнике Москва — Рязань — Тула — Москва, по которому летал самолет „РД”, разразился дождь. Ценность рекорда заключалась в том, что машина, не сходя с указанного маршрута, начав полет на высоте сто метров над землей с минимальной скоростью, должна была по мере выжигания

горючего подняться до шести тысяч метров. Поэтому, когда за стенками кабины появились серые тучи и застучали капли воды по обшивке, Громов перешел на полет по приборам и радиосигналам. Изменить маршрут по горизонтали либо по вертикали — значило отказаться от рекорда, на это Громов пойти не мог.

Вторую ночь экипаж перенес более стойко. Воспалены, покраснели глаза, налилось неведомой тяжестью тело, но Громов третьи сутки ведет самолет. К обеду 14 сентября он попросил еще раз подменить его. Филин сел за штурвал, а командир прилег на заднем сиденье. Забыть враз окутало сознание, и он крепко заснул.

Проснулся спустя час с небольшим. Мотор рокошет спокойно, равномерно. Громов закрывает глаза, но сон уже не идет. Мысли о том, как готовился к этому полету и как дважды он срывался, непрощенно овладевают им. Он вспоминал.

...Вместе со Спириным они обследовали тот треугольник на „кукурузнике“. В конце августа и в начале сентября дважды улетали из Москвы, садились в разных местах, на разных аэродромах, подбирали попутно подходящие площадки, проверяли грунт, покрытие, размеры, все наносили на карту...

Первый раз „РД“ вылетел утром 9 сентября. Светило незатуманенное солнце. Долетели до Рязани, сделали поворот на Тулу. Высота 300 метров. Внизу неожиданно за клубились тучи, земля спряталась. И началось неладное с мотором: сначала он задрожал, потом упали обороты, снизилась скорость, полетели искры. Пришлось развернуться и лететь назад: главное — спасти самолет, иначе пропадет идея дальних перелетов...

Вспоминать о том, как удалось обнаружить площадку, как шли на посадку с переполненными баками, как уныло плелись в деревню, искали почтовое отделение, чтобы сообщить в Москву Алкснису: „Рекорд не получился“, было

невесело, но промелькнувшие в сознании эпизоды первого вылета на рекорд прогнали остатки сна. Громов уже бодр, надо садиться к штурвалу, но что-то удерживает его в кресле второго пилота, и перед глазами мелькают „кадры” второй аварийной ситуации...

Садиться пришлось, как ни обидно было, на полдороге. Тридцать четыре часа лету остались позади, как снова забарахлил мотор: из выхлопной правой блока полетело, облизывая обшивку крыла, пламя, а из левого посыпались искры... О причине происшедшего догадаться было нетрудно — опять что-то случилось с подачей горючего, с карбюратором, но как устранить неисправность в воздухе?..

Снова нелегкая посадка, да еще ночью, на небольшой аэродром, когда ошибка в расчете привела бы к катастрофе, снова звонили в Москву, снова прилетал Алкснис. Он прошелся по полю, все осмотрел и сказал:

— Ну, знаете! Второй раз даже днем так сесть не удастся!

И вот теперь они летят снова. Громов поднялся, заменил Филина. За весь полет он не набрал и пяти часов сна.

12 часов ночи, между 14 и 15 сентября, экипаж побил мировой рекорд беспосадочного полета по замкнутой кривой. Спирин все проверил накануне, потом еще раз подсчитал, уточнил и радостно сообщил:

— Друзья, рекорд французов перекрыт!

Громкое, неожиданное „ура” на мгновение, казалось, заглушило гул мотора. Командир экипажа велел Спирину передать срочную радиограмму: „Я — „Стрела”, — начал отстукивать штурман. — Ворошилову, Алкснису. Счастливы донести о великой победе советской авиации. Мировой рекорд за Страной Советов...”

15 сентября с самого утра испортилась погода.

„Идите на Харьков”, — получил распоряжение командир и взял курс на юго-запад.

За 75 часов экипаж М. М. Громова пролетел 12 411 кило-

метров. Имя Громова, выдающегося летчика-испытателя, зазвучало на многих языках мира.

В Москву летчики вернулись на своем самолете. Спустя десять дней Михаил Громов стал восьмым Героем Советского Союза — семь летчиков, ставших Героями страны в том же 1934 году, получили это почетное звание за спасение челюскинцев.

А. И. Филин и И. Т. Спирин получили высшую награду — орден Ленина.

Впереди у Громова, после установления рекорда, будет еще не один дальний перелет, будет множество испытательных вылетов на самолетах конструкторов Туполева, Поликарпова, Сухого, Микояна, будет и немало риска в его работе. Кстати, он говорил: „Риск должен быть оправдан. Рисковать можно, рисковать не страшно, рисковать нужно ради чего-то очень важного”.

Громов готов к риску. Он ходит, как говорят, по лезвию ножа, а самого страшного — не допускает. Михаил Михайлович постоянно ищет новые методы в своей работе, продумывает все до мелочей, изучает каждый свой шаг, потому что твердо знает: риск в авиации, как, впрочем, в любом деле, должен быть всегда оправданным.

Писатель Марк Галлай, в прошлом летчик-испытатель, Герой Советского Союза, так рассказывает о Михаиле Громо-ве того периода:

„Он был одним из очень немногих тогда Героев Советского Союза, мировым рекордсменом, а главное — первым испытателем практически всех сухопутных самолетов, созданных за предыдущие полтора десятка лет в ЦАГИ конструкторским коллективом Туполева. Немало сделал Громов и для внедрения нового подхода к лётно-испытательной работе, подхода, нацеленного на исключение или по крайней мере на максимальное снижение роли интуиции в испытательном деле, на разработку таких приемов определения харак-



Перед полетом.
Середина 30-х годов

теристик самолетов, при использовании которых субъективные моменты, личные вкусы летчика, его настроение, даже в какой-то мере опыт и квалификация не могли бы повлиять на оценку и вытекающие из нее рекомендации. Сейчас эти принципы давно узаконены, во многом развиты, усовершенствованы и воспринимаются как аксиома, но в середине тридцатых годов находились в стадии своего становления. Такой подход резко контрастировал с существовавшим

ранее отношением к летной и тем более летно-испытательной работе как деятельности, целиком построенной на интуиции, на почти мистических, „богом данных талантах”, на „ощущении машины собственным телом” (причем, как принято было говорить, преимущественно не самыми близкими к голове его частями)... Легко понять, что сторонники этих традиционных взглядов, а их среди летного состава было не так уж мало, воспринимали новые веяния без особого восторга. Что же касается отношения к Громову как личности, насколько я мог наблюдать у большинства коллег, оно было уважительное, но холодноватое. Думаю, что последнему в какой-то мере способствовали и характер самого Громова и присущая ему манера поведения, суховатая, сдержанная... Не следует, конечно, думать, что Громов был в летном коллективе ЦАГИ единственным, кто понимал недопустимость подхода к новой технике со старых позиций. Новый, прогрессивный подход к испытательной работе разделяли и развивали такие летчики ЦАГИ, как Александр Чернавский, в прошлом радиоинженер, в значительной степени Борис Кудрин и, конечно, все „доморощенные”, подготовленные в ЦАГИ молодые летчики-испытатели...”

Идея дальних рекордных перелетов по прямой не покидала Громова. Рекорд французов по-прежнему не давал ему покоя. Михаил Михайлович знал, что не он один мечтает о дальних перелетах, рекордах во имя Родины. Интерес к рекордному полету по прямой сблизил его с Андреем Юмашевым — они оба были одержимы этой идеей, не раз обсуждали ее вместе. Сначала прочертили путь из Москвы через Черное и Средиземное моря, через пески Сахары и беспокойную Атлантику в Бразилию. То был самый первый вариант, продуманный план. По картам и книгам изучили они почти каждый километр пути.

Не менее интересным маршрутом показался друзьям и полет из Москвы через всю Европу, снова через свирепую Атлантику, в Северную Америку, с посадкой в Нью-Йорке.

Родился со временем и третий вариант дальнего полета: из Москвы в Австралию. Друзья срочно засели за литературу, специальные книги. В их рабочих шкафах появились объемистые папки с надписью „Москва — Австралия”.

О четвертом варианте — перелете через таинственные, полные опасностей просторы Северного Ледовитого океана, через полюс в Северную Америку — первым заговорил Громов. Заговорил несмело, но твердым голосом, ища поддержки у Юмашева. Андрей тоже об этом думал и очень обрадовался совпадению мыслей.

Продумывая окончательный маршрут, Громов и Юмашев пришли к выводу: чтобы побить рекорд французов и превзойти его, надо лететь через полюс, через Северную Америку в Бразилию.

Весна 1935 года началась для Громова неудачно: он оказался в госпитале. А в те дни у наркома тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе проходило совещание, на которое пригласили Андрея Юмашева. Нарком сказал, что правительство разрешило летчику С. А. Леваневскому совершить перелет через Северный полюс в Америку, и предложил Юмашеву лететь вторым пилотом. Андрей, хорошо помня, как последнее время готовились они к такому перелету с Гровым, решил, что по отношению к Михаилу это будет предательством, и отказался.

Пришло лето 1935 года. С. А. Леваневский, Г. Ф. Байдуков и Г. И. Левченко готовились к полету через полюс, а Громову приходилось довольствоваться больничной койкой. Он старался заглушить недовольство собой, пробовал отключиться от друзей, всячески отгонял от себя идею дальних полетов. Но вскоре спохватился, взял себя в руки и начал активно помогать врачам в лечении своего недуга.

Тем временем экипаж Сергея Леваневского отправился в полет. Долетев до просторов Баренцева моря, летчик обнаружил выброс масла из-под капота. Посоветовавшись с членами экипажа, Леваневский развернул самолет АНТ-25 — тот самый, на котором Громов установил рекорд дальности по замкнутой кривой, — и сел в Ленинграде.

Неудача Леваневского не остановила других летчиков. Вслед за ним разрешение у правительства о полете через Северный полюс просит Валерий Чкалов.

Валерию Чкалову в полете не отказали. Он получил принципиальное согласие, но перед этим, учитывая неудачу полета Леваневского, должен был совершить полет над северными морями из Москвы на Камчатку, чтобы еще раз убедиться в надежности АНТ-25.

В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Беляков совершили этот полет летом 1936 года в нелегких метеорологических

условиях и приземлились на острове Удд. За этот сложный, полный неожиданностей, смелый полет все члены экипажа были удостоены звания Героя Советского Союза.

А осенью М. М. Громов ведет уже новый советский пассажирский самолет АНТ-35, который перед этим испытывал на линии Москва — Ленинград — Москва, во Францию, в Ле-Бурже, на международный авиационный салон. В Париже Громов живет в одной гостинице с другими летчиками, в числе которых был В. П. Чкалов, и часто заводит разговор о полете через полюс. Неизменный его собеседник — Валерий Чкалов. Там же решили, возвратясь в Москву, обратиться еще раз в правительство с просьбой лететь двумя экипажами.

Первым пишет рапорт Валерий Чкалов. Громов сделал тот же шаг после выхода из госпиталя, где он на сей раз находился на профилактическом лечении.

На беседе в Кремле, на которой присутствовали И. В. Сталин, К. Е. Ворошилов, другие члены правительства, а также Я. И. Алкснис и конструктор самолета А. Н. Туполев, детали полета обсуждались подробно.

— Почему через полюс, а не через Гренландию? — спросил И. В. Сталин.

— Это наиболее короткий путь между СССР и США. В будущем этот маршрут может стать перспективным. Далее, пролетев путь из Москвы через полюс, через всю Северную Америку и приземлившись в районе Лос-Анджелеса, мы сможем установить новый мировой рекорд дальности, — ответил Громов.

Наступила тишина. Все ждали, что скажет И. В. Сталин.

— А как вы думаете это осуществить? — с расстановкой спросил он.

— Сначала взлетит Чкалов. Потом на ту же дорожку поставят мой самолет, и через полчаса я смогу взлететь.

Туполев и Алкснис поддержали этот расчет. И Сталин, подняв руку, сказал в заключение:

— Я — за.

Много лет прошло с той поры, но Михаил Михайлович помнит все подробности, предшествовавшие историческому полету, восстанавливает в памяти детали, анализирует возникавшие тогда ситуации...

Чкалов улетел первым. А должны были лететь вместе: двумя самолетами, двумя экипажами. Два одинаковых АНТ-25, предназначенных специально для дальних перелетов, готовились к трудному рейсу. Они, словно в зеркале, отражали друг друга.

Но однажды утром экипаж Громова, придя на аэродром, обнаружил, что мотор с их самолета снят. Им объяснили, что его переставили на самолет Чкалова как более надежный.

Чкалов улетает один. Громов, разочарованный, но не сломленный, остается со своим экипажем на аэродроме. Надо обкатывать новый двигатель.

Между тем самолет Чкалова садится в Портленде и не дотягивает до рекорда французов шестисот километров.

С той минуты, как Громов узнал о приземлении Чкалова, для него еще яснее становится цель: подготовиться надо так, чтобы оставить позади рекорд дальности французов. Осуществлению цели подчинены знания, опыт, умение и настойчивость всего экипажа. Громов занят машиной. Для облегчения веса самолета экипаж отказался взять с собой надувную резиновую лодку — на случай вынужденной посадки в океане, — ружье, соль, теплую одежду, запас продовольствия, запасное масло и прочее. Отсекли кусачками даже излишки болтов и болтиков, выступавших из гаек.

В конце концов тщательность отбора действительно нужных вещей приводит к тому, что члены экипажа оставляют на аэродроме пиджаки от парадных костюмов. Все твердо усвоили: килограмм бензина дает возможность пролететь дополнительно километр пути. Громовский самолет получил на 315 килограммов тяжелее чкаловского, но не за счет

снаряжения, а из-за горючего. Громов взял на борт бензина почти на 500 килограммов больше, чем Чкалов.

Общий вес самолета составил одиннадцать с половиной тонн, одного бензина — шесть тонн. Но на аэродроме в начале взлетной полосы уже была специально построенная покатаая горка — она должна помочь при взлете.

Вылет самолета по утвержденному маршруту назначен на 12 июля.

Когда оставалось сделать последний испытательный полет, возникли сомнения в его необходимости. Однако Михаил Михайлович, несмотря на отговоры, решил этот полет совершить, чтобы проверить расход горючего с самым малым весом, который должен быть в конце полета.

Самолет взлетел быстро, легко. Но все, кто наблюдал за полетом, удивились почти моментальному возвращению машины на аэродром. Вспоминая о тех насыщенных заботами о перелете тревожных днях, Громов рассказывал:

„После взлета, через полторы-две минуты, я заметил, что температура воды, охлаждающей двигатель, вдруг начала расти. Я проверил рычаг регулировки — он был в правильном положении. Однако температура быстро росла, и, когда она дошла уже до 95 градусов, я выключил мотор и удачно спланировал на аэродром. Причина, как выяснилось, была самой простой: один из болтов металлических тяг, соединяющих рычаг регулировки температуры воды со шторками радиатора, лопнул: он был с дефектом. Если бы я не сделал этого последнего полета, то после взлета с полным весом вода бы уже через полторы минуты закипела, мотор заклинило бы и, так как в это время высота полета не превышала бы 7 метров над землей, мы неизбежно разбились бы, и никто бы не смог определить причину катастрофы...”

Чутье испытателя, педантизм Громова спасли и дело огромной важности, и жизни летчиков.

Поломка устранена, поставлен новый болт. Загрузили

самолет, заполнили баки горючим и вечером поставили АНТ-25 на полосу.

Экипаж отправился на отдых. Спали все трое в одной комнате под номером 58. Легли часов в одиннадцать. Чтобы никто не побеспокоил летчиков, у дверей поставили часового.

В три часа ночи врач Александр Борщевский поднимает экипаж.

— Хорошая была ночь, — сказал командир экипажа.

Начинается туалет, одевание. Сначала натягивается шелковое, затем шерстяное белье, свитера из мериносовой шерсти, кожаные костюмы, подбитые гагачьим пухом.

Несмотря на очень раннее утро, на проводы экипажа приехали многие журналисты. Они с нетерпением ждут выхода экипажа.

Завтрак занимает немного времени.

Кавалькада машин, не в один, а в несколько рядов, движется к самолету.

На горке за деревянным барьером стоит самолет, вытянулись часовые. Рассвет еле брезжит. Постепенно рассеивается туман. Короткие минуты расставания, напутственные слова. К Громову осторожно протискивается небольшого роста человек. Он прикладывает руку к своей широкополой шляпе и просит летчика:

— Скажите несколько слов для иностранной газеты.

— Сказать можно, да лететь надо уже, — пробует отшутиться Михаил Михайлович.

Я. И. Алкснис последним прощается с летчиками. Крепко жав руку Громова, он напутствует:

— Вперед! И только по прямой!

Это девиз перелета.

Запущен мотор. Взвилась ракета. Старт!

Самолет так тяжел, что, несмотря на наклонную плоскость горки, начал разбег еле-еле. Секунды кажутся минутами. Но вот уже скоро конец дорожки... Толчки стали очень

мягкими. Юмашев наготове по приказу командира убрать шасси. И вот:

— Давай!

Конец дорожки мелькнул под самолетом. Оторвавшись от бетонки, он словно плывет над землей — так он перегружен.

Радиостанции мира передали: „Полет начался”. Во многих точках земного шара — на острове Колгуев, на мысе Столбовом, на острове Рудольфа, на севере и на юге США — спортивные комиссары готовы отметить пролет самолета АНТ-25.

С первых минут земля заволакивается туманом. Времени полет проходит вслепую. Первая радиограмма в штаб перелета приходит в 5 часов 10 минут. Самолет находился на высоте две тысячи метров над спокойной облачностью.

Много сложностей выпало на долю экипажа и того одномоторного самолета, на котором летели три отважных летчика. Даже спустя многие годы Михаил Михайлович не может вспоминать тот перелет без волнения.

...Словно наяву возникают перед ним фигуры Юмашева и Данилина. Слышится ровный гул мотора. Яркое светит поднявшееся с востока солнце. На несколько минут открывается суровая картина Баренцева моря, безжизненные скалы Новой Земли. Самолет снижается. Над островом Колгуев сбрасывают второй вымпел — свидетельство перелета. За Новой Землей — сплошная стена облаков. Самолет медленно набирает высоту. Земля Франца Иосифа отдельными вершинами возвышается над облаками. Самолет уходит вверх, набирая высоту. Экипаж пробивается в слепом полете через облака. В это время обнаруживается, что перестал работать термометр, указывающий на нагрев воды в системе охлаждения. Значит, полет осложнится. Но всю дорогу вырывает масляный термометр.

Наступает самое неприятное — обледенение, вещь страшная. Пока не поздно, надо забираться повыше. Там ниже тем-

пература, там холоднее, но влаги меньше и обледенение слабее. Скорее вверх!

Громов дает антиобледенитель на винт. Открывает окошко и видит побелевшую кромку крыла. Надо подняться еще выше, но вес самолета не позволяет это сделать. Высота падает — значит, обледенение усиливается. Снова антиобледенитель на крылья. Внезапно самолет оказывается снова в облаках. И так час сорок пять минут борьбы. Лететь нужно было на минимальной скорости, и, если бы предел допустимого летчик перешагнул, самолет неизбежно свалился бы в штопор.

Вдруг стена облаков кончилась, засветило солнце. Стекла отошли ото льда, освободилась от белого налета и кромка крыльев.

Северный полюс прошли на 14 минут раньше расчетного времени. Достигнута точка, неудержимо влекущая к себе пытливый ум человека. Отсюда путь только на юг. Здесь нет востока и запада.

В разрывы облаков видна мозаика ледяных полей, окаймленных синевой вод океана. Величественная ледяная пустыня в вечном движении. Связь с землей прерывается. Экипаж АНТ-25 полностью оторван от мира.

После полюса на пути снова возникает метеофронт, и снова обледенение, но не такое интенсивное, как в первый раз.

Через 45 минут благополучно миновали и это препятствие.

Перестает работать магнитный компас, и курс можно определить только по солнцу. Данилин не пропускает редкие минуты видимости, замеряет высоту стояния солнца секстантом. Это единственная возможность определить местоположение самолета и рассчитать курс.

За полюсом, ближе к островам Канады, все напряженно всматриваются в горизонт. Самолет точно выходит на остров Патрика, подтверждая штурманское искусство Данилина.

Острова, снова острова, потом тундра, озера. Пого-

да ухудшается — над Канадой АНТ-25 попадает в циклон.

Экипаж надевает кислородные маски, летчики ведут самолет по приборам. Это был самый тяжелый отрезок пути: все увеличивающаяся болтанка грозила сломать машину, угрожающе увеличивалось обледенение, из-за которого отказала радиосвязь. Отказал и показатель скорости — о ней можно было судить по вариометру и авиагоризонту...

Высота падала. Возникла опасность столкновения с горами. Но вот появилось в облаках окно, в нем показались горы и кучевые облака над ними.

О завершении этого памятного полета Михаил Михайлович Громов рассказал так:

„Заканчивается световой день, продолжавшийся пятьдесят часов, самый длинный и самый знаменательный день нашей жизни. Наступает ночь. Мы летим на юг по радиомаякам. Долго не видно Сан-Франциско. Но вот он появился, мерцающая мириадами огней. Нас ждут. Рекорд дальности побит, и на аэродроме собралась многотысячная толпа. Решаем лететь дальше и радируем об этом. К рассвету подходим к границам Мексики. Достигнута предельная точка маршрута. В тот день, когда были у Туполева, мы доказывали, что долетим до мексиканской границы и сядем в Сан-Диего, а он твердил: „Спокойно. Хотя бы до Сан-Франциско“.

Утренний туман закрывает прибрежную полосу вместе с аэродромами и городами Сан-Диего и Лос-Анджелес. Приходится выбирать площадку среди гор. Через 62 часа 17 минут полета производим посадку около городка Сан-Джасинто. Перелет закончен. Рекорд французских летчиков Кодоса и Росси превзойден более чем на тысячу километров.

Мы вступаем на американскую землю, и счастливая улыбка не сходит с наших утомленных, небритых лиц. Суровая стихия Арктики и напряженность борьбы сменяются

сияющей синевой южного утра, чувством легкости и полного удовлетворения. Дело сделано”.

Весть о новой победе советской авиации молниеносно облетела мир. Через несколько часов экипаж получил приветственную телеграмму от руководителей нашей партии и правительства:

„Громову, Юмашеву, Данилину. Поздравляем с блестящим завершением перелета Москва — Северный полюс — Соединенные Штаты Америки и установлением нового мирового рекорда дальности полета по прямой. Восхищены вашим героизмом и искусством, проявленными при достижении новой победы советской авиации. Трудящиеся Советского Союза гордятся вашим успехом. Обнимаем вас и жмем ваши руки”.

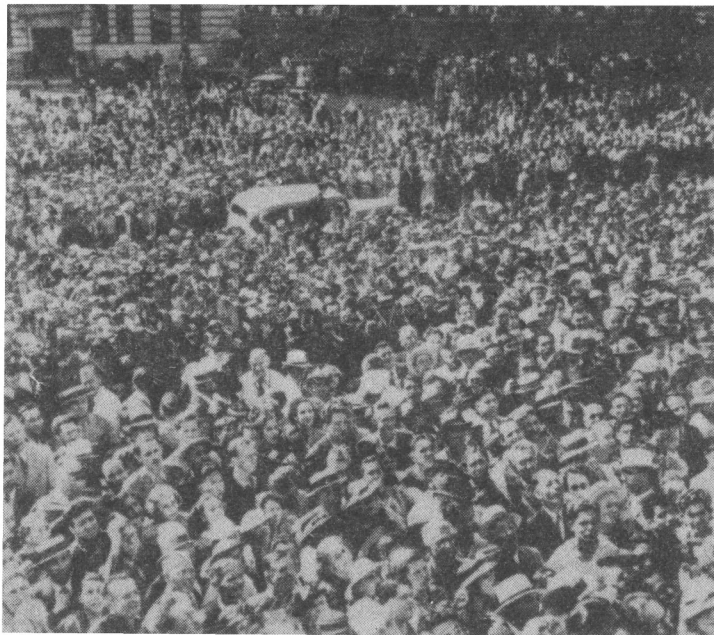
В 5 часов утра по местному времени летчики вышли из машины на пустынную лужайку. Аэропорт в Сан-Диего не смог их принять из-за плохой погоды. Так что местом посадки оказалось поле ранчо, а его хозяин — первым, кто встретил пилотов на земле Америки. Громов вручил ему записку и попросил сообщить посольству СССР о благополучном окончании полета.

Не прошло и двадцати минут, как самолет окружила огромная толпа местных жителей. Приветствия, восклицания восторга.

В тот счастливый день радиостанции мира передали последнюю итоговую информацию перелета Москва — Сан-Джасинто:

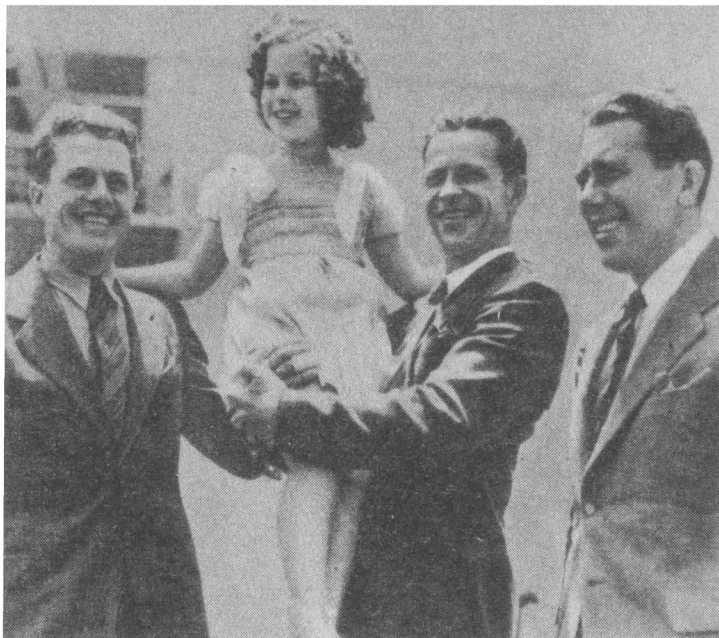
„15 июля 1937 года. 10 148 километров за 62 часа 17 минут. Маршрут: Москва — остров Колгуев — Новая Земля — остров Рудольфа — Северный полюс — остров Патрика — земля Бэнкса — Сиэтл — Сан-Франциско — Лос-Анджелес — Сан-Джасинто. Экипаж: Громов, Юмашев, Данилин. Самолет: АНТ-25, мотор АМ-34 с редуктором, 950 л. с.”

14 июля в США одновременно находились два советских экипажа, впервые в истории человечества совершив-



Так встречали в Лос-Анджелесе
героев перелета Москва —
Северный полюс — США.
1937 год

ших беспосадочные полеты через Северный полюс из Европы в Америку. Участников первого полета — Чкалова, Байдукова и Белякова — провожали из Нью-Йорка на Родину. А Громова и его товарищей бурно приветствовали жители небольшого поселка Сан-Джасинто. Тепло и радушно встречали на американской земле посланцев Страны Советов.



А. Юмашев, М. Громов
и С. Данилин в Голливуде.
На руках у Громова — Ширли Темпл.
1937 год

Михаилу Михайловичу Громову надолго запомнились встречи в Лос-Анджелесе и Голливуде. Экипаж принял мэра города и объявил решение муниципального совета о том, что все три пилота стали почетными гражданами города. В Лос-Анджелесе командиру экипажа вручили телеграмму от президента США:

„Ваши достижения вызывают большое восхищение, и я горячо поздравляю вас. Франклин Рузвельт”.

Знакомство с Голливудом, известной американской кинофабрикой, состоялось на второй день. От имени деятелей кинематографии США летчиков трогательно приветствовала шестилетняя звезда Ширли Темпл. Ее имя было хорошо известно в Америке уже в середине тридцатых годов. Ширли сопровождала экипаж повсюду в Голливуде, знакомила со знаменитыми актерами, режиссерами, продюсерами, рассказывала о ролях, сыгранных ею в кино. Было много смеха, шуток. Доброжелательное отношение чувствовалось повсюду. В том числе и на аудиенции у президента США Франклина Рузвельта, который принял летчиков перед их отъездом на Родину.

Советские газеты 14 и 15 июля вышли с подробными материалами о героях перелета. Громов хорошо помнит публикации тех дней. Особую радость доставило ему напечатанное тогда в газете „Рабочая Москва” письмо отца Михаила Константиновича:

„С нетерпением ждал я окончания перелета. И вот радостное известие получено. АНТ-25 благополучно совершил посадку. Не сомневался в успешном осуществлении задания сыном и его спутниками — Юмашевым и Данилиным.

Я доверяю знаниям и опытности сына. Был вполне спокоен, что он выполнит порученное дело, как подобает гражданину Советского Союза.

Не скрою, мне всегда были приятны задумчивость, мужество и серьезное отношение Михаила к любой работе... Если теперь посмотреть на старинный аэроплан, на котором учился летать мой сын, — мы, пожалуй, улыбнемся. Машина, на которой летали Россинский и... Михаил Громов, была составлена из хрупких жердочек, перевязанных проволокой. Это сооружение вмещало мотор и, с грехом пополам, авиатора. Сей летающий „гроб” изрядно нервировал не только

пилота, но и публику, со страхом и удивлением присутствовавшую на первых полетах. Тогда много труда стоило завести мотор. Заведенный, он хрипел, жужжал и в любую секунду мог замереть. Во все стороны от мотора снопами разлетались искры.

Вскоре я понял, что авиация для сына — не временное увлечение, что он всем своим существом полюбил редкую по тому времени профессию и приложит все свои силы, чтобы овладеть искусством пилотирования, стать знающим, технически грамотным летчиком.

С тех пор прошло много лет. Сын стал опытным пилотом, у нас появилось много усовершенствованных самолетов: самолеты многих конструкций успел испытать за это время Михаил.

Сегодня я в пятый раз испытываю большое счастье. Сегодня сын закончил пятый крупный перелет. На этот раз — из Москвы через Северный полюс в Америку без посадки. Вспоминаю первый перелет сына в Пекин. Я встречал его тогда на Северном вокзале. Перелет наших в Китай я считал пределом мечтаний. Там же, на вокзале, я напомнил сыну басню о древнем греке, которому сограждане сказали: „Умри, тебе нечего больше желать”. Сын улыбнулся своей мягкой улыбкой и ответил мне: „Поживи, отец, еще и не то увидишь. Мы еще не такие рекорды покажем”. Вот он их теперь и показывает. Да ведь он не один. Водопьянов, Чкалов, Молоков, Юмашев, Байдуков, Данилин, Беляков — много их, героев советской авиации.

Но разве мало есть мужественных летчиков за границей? Наверное, много. Почему же именно советские летчики, в том числе и мой сын, завоевывают один мировой рекорд за другим? Думаю, что тут дело не только в личных качествах пилота. Успех сына — это вместе с тем успех всей страны. Страна, правительство дали ему широкую возможность

совершенствоваться, развили в нем мужество и выносливость, дали сыну и его спутникам прекрасный аэроплан, снабженный всевозможными техническими приборами. Правительство позаботилось о том, чтобы экипаж и самолет были тщательно подготовлены к ответственному полету. А только в таких условиях и возможен успех.

Жду от Михаила дальнейших подвигов во славу Родины. Желаю ему и его спутникам, всем нашим героям дальнейших успехов.

Нам, старикам, остается только радоваться достижениям наших детей.

М. К. Громов”.

Не только газеты поместили в те дни множество репортажей и публикаций о рекордном перелете. О героях-летчиках звучали передачи по радио, отважных летчиков хотели видеть, их приглашали на заводы, в клубы, в молодежные и рабочие аудитории. На одной из таких встреч Михаил Михайлович Громов говорил:

— Я очень рад, что мне удалось в этом году поставить мировой рекорд дальности, но этот рекорд поставила вся страна. Наша молодая авиационная промышленность росла и крепла под руководством нашей партии. И мы не могли сделать этот полет иначе, как таким, какому нет равного в мире.

Готовили в тот период книги о героях перелета и ведущие издательства страны.

Когда в издательстве „Молодая гвардия” работали над книгой „Громов”, один из ее авторов, Евгений Иванович Рябчиков, попросил Михаила Михайловича высказать свои суждения о том, на что должны обращать свое внимание молодые пилоты, что главное в подготовке летчика.

Вопрос этот был задан М. М. Громову не случайно. Его работа над собой, интерес к исследованию психо-физиологических основ поведения человека в воздухе были уже тогда

широко известны. И потому по-особому весомо звучали советы, высказывания летчика № 1, как называли Громова иностранные газеты. Вот строки из того давнего обращения Михаила Михайловича к молодым пилотам:

„...Не надо смотреть на труд авиатора, как на труд легкий и только интересный. Труд пилота исключительно сложен, он требует от человека огромной выносливости, разностороннего развития, прекрасного знания авиации, географии, метеорологии, математики (и не только средней!) ...

С самого начала обучения ученик должен овладеть безукоризненной постановкой самоконтроля. Если человек лишен самокритичности, если он не может анализировать свои движения, свое поведение, — он никогда не будет хорошим летчиком...

Летчик должен привыкнуть в каждый момент полета следить за собой. Это избавляет его не только от ошибок, но и от излишней траты энергии. Пилот должен быть сам себе строгим и беспристрастным судьей.

Обучение авиационному искусству требует от ученика большой выдержки и внимания...

Сколько бы человек ни летал, он всегда должен приобретать новое: ни один полет не должен пропадать даром! Этого он сможет достигнуть только в том случае, если он наблюдателен, если он анализирует свое поведение в каждый отдельный момент полета.

Как бы ни казалось молодому летчику, что он прекрасно летает, пусть помнит, что этого еще недостаточно...

Нужно всегда быть строгим судьей самому себе, никогда не успокаиваться. Это умение следить за собой должно стать автоматическим. Только тогда можно совершенствоваться бесконечно. Человек, удовлетворенный собой, — погибший человек...

За свою авиационную практику я смог убедиться в том, какое огромное значение имеет спорт для совершенствования человека, для воспитания в нем летных качеств...”

В 1939 году Михаилу Громову исполнилось сорок лет. Он стал ведущим испытателем, вырос в крупного авиационного специалиста. Широко шагнула вперед и отечественная авиация. Не первый год страна располагала своими бомбардировщиками, истребителями, множеством пассажирских машин, своими моторами и своей огромной армией пилотов.

В середине и конце тридцатых годов в нашей стране получило бурное развитие опытное самолетостроение. В Москве, Ленинграде, Киеве, в других городах появились многочисленные конструкторские бюро. Создаваемые самолеты проходили испытания на слабо оснащенных, разрозненных лётно-испытательных станциях, не имевших твердого штата опытных летчиков-испытателей, ведущих инженеров, прибористов и совершенной приборно-измерительной аппаратуры. Неполноценная лётная доводка задерживала выход на аэродромы новых самолетов, приводила к частым авариям и катастрофам.

В Европе уже шла война. Немцы оккупировали много-страдальную Польшу, заняли в результате мюнхенского сговора Чехословакию, разбили французов и англичан в Нормандии, захватили Францию. На ряде европейских фронтов важную роль в разгроме хорошо вооруженных армий играла немецкая авиация.

А наша страна в то время только начинала перевооружение и обновление своих военно-воздушных сил. Предстояли срочные меры по отработке новых истребителей конструкции С. А. Лавочкина, А. И. Микояна, А. С. Яковлева, штурмовиков С. В. Ильюшина, бомбардировщиков А. Н. Туполева и

В. М. Петлякова. Множество проблем перевооружения ВВС нельзя было решить без широких летных испытаний и исследований. Именно это и волновало на рубеже сороковых годов группу ученых, инженеров, ведущих летчиков-испытателей.

Но наступило 22 июня 1941 года.

На третий день войны президент США Рузвельт заявил об оказании помощи СССР в борьбе с фашистской Германией, пообещав передать партию самолетов.

Спустя два месяца, в начале августа, группа известных летчиков во главе с М. М. Громовым отправилась в США Северным морским путем за самолетами „летающая крепость”.

Восемнадцать советских летчиков на двух гидросамолетах приводинились на западе США. Потом перелетели в Вашингтон, где начались торги по поводу американских бомбардировщиков В-24, обещанных воюющему с фашистской Германией Советскому Союзу.

Громов несколько раз вылетал на В-24 и откровенно похвалил американский самолет. Полетали на нем и другие летчики. Надо скорее возвращаться домой, чтобы помочь истекающей кровью Родине. Но вдруг в переговорах что-то застопорилось. Громов, ответственный за всю операцию, не мог добиться конкретного ответа на вопрос, в чем дело. Военное министерство, с которым он был в постоянном контакте, вместо В-24 предложило самолеты В-25.

Громов связался с консульством, находившимся в Лос-Анджелесе, с советским посольством. К специалистам подключились политики, пытаясь разгадать маневр американских военных чиновников.

Через неделю начались полеты на В-25. День Громов летает и садится, второй летает, третий... Самолет неустойчив, особенно на взлете. Может быть, он ошибается? Нет, ему верят. Но он все равно добивается, чтобы на машине полетали А. Юмашев и другие летчики. Да, его оценка точна. Самолет еще „сырой”, требует большой доработки, брать его нельзя.

За ужином один из высокопоставленных американских чиновников поинтересовался у Громова:

— Как вам удалось установить дефект двадцать пятой машины?

— Я летчик-испытатель, — ответил Громов, — и хорошо понимаю, какие нам сейчас нужны самолеты — в моей стране идет жестокая война.

— Мы вам дадим самолеты. Получайте В-25 и летите бомбить немцев.

— Нам нужны надежные машины, — подчеркнул Громов. — А В-25 — плохие самолеты.

— Дело ваше, но В-24 мы дать вам не можем.

— Почему?

— На нем установлено секретное оборудование.

Не один день продолжались переговоры, но конца им не было видно. И тогда решили обратиться к президенту США и просить его о помощи.

Встреча советских летчиков с Франклином Рузвельтом состоялась в начале декабря. Направляясь к нему, Громов вспоминал, как четыре года назад, после перелета, один министр на приеме у президента говорил: „Десять лет дипломатических отношений не могли бы сделать столько для сближения наших народов, как ваш полет”. Рузвельт горячо поддержал министра, захлопав в ладоши.

„Интересно, что скажет президент теперь?” — думал Михаил Михайлович, поднимаясь на второй этаж Белого дома.

Франклин Рузвельт радушно встретил Громова и тех, кто его сопровождал. Комната, в которой он находился, совсем не изменилась и по-прежнему больше походила на покои богатого спортсмена-рыболова, чем на кабинет президента. Стены украшали картины, изображавшие рыболовные снасти, тунцов, сцены из жизни рыбаков.

Рузвельт помнил предыдущую встречу, перелет двух

советских самолетов через Северный полюс, убежденно говорил о солидарности американцев с советскими людьми в их войне против фашизма, обещал поддержку, помощь. Однако „крепость” В-24 советские летчики так и не получили. Они улетели домой с пустыми руками.

На третий день после возвращения М. М. Громов, доложив Верховному Главнокомандующему о результатах неудавшейся миссии, обратился к нему с просьбой:

— Хочу получить задание и отправиться на фронт.

Сталин делает несколько шагов вдоль длинного стола, о чем-то думая.

— Вам надо ехать на Калининский фронт заместителем командующего ВВС фронта, — говорит он.

Громов думает по-иному. Авиация у него в крови, он сумеет разобраться в любой ситуации и на земле, и в воздухе, но командного опыта маловато.

— Не выше дивизии, пожалуйста, — просит он.

— Поедете в 31-ю смешанную истребительно-бомбардировочную дивизию, — заключает Сталин. — Присмотритесь к взаимодействию авиации и наземных войск и сообщите свои соображения. Повнимательней присмотритесь.

Ровно через три месяца комдив Громов, человек точный, собранный, уравновешенный, послал докладную в Москву. В ней он изложил свои первые наблюдения, сделав вывод, что дело с взаимодействием авиации и наземных войск обстоит не совсем благополучно. Наземные части работают по одним целям, а авиационные части — по другим, без взаимодействия. Так воевать нельзя, заключал Громов, необходимо всеми силами добиваться четкого, заранее продуманного взаимодействия всех родов войск.

Проходит очень немного времени, и Михаила Михайловича вызывают в Москву. После разговора с И. В. Сталиным М. М. Громов назначается командующим 3-й воздушной армией на Калининский фронт. С июня 1943 года он становится



**М. М. Громов —
генерал-полковник авиации,
командующий 1-й воздушной
армией. 1943 год**

командующим 1-й воздушной армией Западного фронта.

Громов часто бывает в полках, дивизиях, проверяет материальную часть соединений, интересуется моральным духом летчиков, учит, воспитывает их, обращая особое внимание на подготовку ведущих групп и их заместителей. Немало времени уделяет он управлению боевыми действиями: помогает формировать новые авиационные подразделения в своей воздушной армии. В частности, выезжает на учения во вновь созданную и переданную ему 1-ю штурмовую дивизию, которой командовал Н. П. Каманин, Герой Советского Союза, участник спасения челюскинцев.

Проверить боевую подготовку летчиков на учения приехали К. Е. Ворошилов, Г. К. Жуков, А. А. Новиков, А. В. Ворожейкин, А. И. Шахурин, Н. Н. Воронов и другие военачаль-

ники. Судьи были весьма строгие. И тем не менее полки заслужили хорошие оценки. Командиры корпусов и дивизий, принимавшие участие в летно-тактическом учении, были приняты Верховным Главнокомандующим. Из выступления И. В. Сталина стало ясно, что он хорошо осведомлен о состоянии дел в авиации, о положении во вновь созданных корпусах и дивизиях, знаком с итогами только что прошедших учений. Особое внимание было обращено на управление авиацией по радио, на соблюдение точности по времени и местоположению при нанесении бомбовых ударов.

Учебно-боевые полеты неизменно занимали внимание Михаила Михайловича Громова — его незаурядный опыт испытателя помогал находить оптимальные решения. Он в самых сложных условиях старался находить время на то, чтобы научить летчиков воевать. Обычно на это уходило не менее месяца. В полках и дивизиях создавались специальные группы, выделялись для обучения летчиков боевым действиям опытные командиры, разрабатывались программы. Спустя небольшое время начинались учебно-боевые полеты.

Но, несмотря на курс обучения, потери в личном составе и самолетах были по-прежнему велики. Одна из причин заключалась в слабом, порой неумелом прикрытии штурмовиков истребителями, а также в шаблонном использовании нашей штурмовой авиации. Элемент внезапного нанесения бомбовых и штурмовых ударов по врагу с нашей стороны почти полностью отсутствовал. Волновало это положение и штаб, и командующего 3-й воздушной армией генерала Громова. В начале 1942 года он проводит совещание, на котором обсуждается вопрос боевого применения авиации и снижения потерь. В совещании участвовали командиры авиакорпусов В. Г. Рязанов, В. А. Судец, Е. М. Белецкий, В. В. Степичев, командиры дивизий и полков.

М. М. Громов сделал серьезный доклад, в котором подвел итоги боевой деятельности авиации Калининского фронта

за три месяца. Он подчеркнул, что летчики оказали большую помощь войскам фронта в районе Великих Лук и города Белого, уничтожив резервы врага, много живой силы и техники, но, к сожалению, и сами понесли большие потери.

Подробный анализ действий всей фронтовой авиации, мнение товарищей по общему делу, командиров, штабных работников подсказали немало верных решений в дальнейших операциях летчиков, более четком применении авиации. Ей же в ту пору, особенно в первые два года войны, особенно бомбардировочной и дальнебомбардировочной, приходилось не столько сокрушать промышленные и военные объекты в тылу врага, сколько активно работать в тесном контакте с наземными войсками. Важно было во что бы то ни стало остановить наступление сухопутных войск противника, не дать ему продвинуться в глубь страны, а затем отбросить его назад. Выбивать танки, уничтожать механизированные колонны, артиллерию, жечь на стоянках фронтовую и дальнюю авиацию немцев — вот от чего в большой степени зависел в то время успех боевых действий наших войск.

Фронт жил боями, старался избегать неудач, стремясь к продвижению вперед и нанося немалый урон врагу. Перед воздушной армией ставились разные по трудности боевые задачи, выдвигались новые требования.

Шли фронтовые недели, месяцы. Воздушная армия Громова в нелегких условиях штурмовала фашистские позиции, прикрывала наши войска, вела зачастую неравные воздушные бои, уничтожая вражескую авиацию. Однако гибли и боевые соратники, но все больше опыта приобретали оставшиеся в живых.

Ставка Верховного Главнокомандования не обещала большой помощи, резервов, так как основные стратегические задачи решались на других направлениях.

Надо было теснить, гнать врага с родной земли, используя все резервы, какими располагал фронт. Поэтому командо-

вание, планируя одну из боевых операций, пошло на хитрость. У Духовщины на Смоленщине, нащупав с помощью разведки слабое место у противника, командование решило создать впечатление, что наступление пойдет в прежнем направлении, в обход города слева, а на самом деле подготовить и нанести главный удар в обход города справа.

Громов в деталях запомнил ту операцию, потому что был одним из ее инициаторов и исполнителей.

Надо было добиться такого положения, чтобы враг поверил в ложный замысел. И вот началось. Там, где войска готовились к удару, развернулись земляные работы, подразделения стали „зарываться” в землю, имитируя оборонительные работы. Усилили свои действия наземная и наша воздушная разведки. В разведку Громов посылал самых умелых и внимательных летчиков.

На другом участке, на ложном направлении, армейский корпус активизировал свои действия. И здесь важную роль должна была сыграть воздушная армия, которой командовал М. М. Громов. От ее действий зависело многое. Главное — заставить противника поверить в истинность начавшегося ложного наступления и не дать ему разгадать замысел командования.

„Вместе со своим штабом мы тщательно отработали весь план воздушной операции и довели его до каждого летчика, до всех, кому предстояло его осуществлять, — вспоминает Громов. — Я сам побывал в эскадрильях, беседовал с летчиками, сделал два или три разведывательных вылета.

Чтобы запутать немцев окончательно, контрудар на ложном направлении наши войска нанесли днем раньше. А всю ночь перед этим „работала” авиация. Две тяжелые авиадивизии бомбили непрерывно район южнее Духовщины. Войска противника в том месте были сосредоточены особенно плотно. Совершив налет, самолеты возвращались на аэродромы, брали новый боезапас и поднимались снова в ночное небо.

По два-три вылета, с позднего вечера и до раннего утра, совершили летчики. Я в ту ночь не сомкнул глаз. Удастся ли обмануть врага? Кто хитрее: мы или они? Даже если не удастся, размышлял тогда я, все равно мы их крепко побьем.

В четвертом часу ночи, на рассвете, ко мне не вошел, а ворвался начштаба и еще с порога возбужденно сообщил:

— Товарищ командующий! Немец поверил! Прямо под наши бомбы он стягивает войска, оголяя город справа...

На войне Михаилу Михайловичу не раз приходилось самому руководить боевыми действиями авиации. Поэтому проводя всевозможные фронтовые оперативки, совещания командного состава армии, он призывал командиров творчески подходить к любому заданию штаба армии и фронта и сам стремился к этому, показывал пример, участвуя в разработке и осуществлении ряда операций. Об одной из них рассказал фронтовой товарищ Громова генерал А. К. Богородецкий:

„Дело было летом 1942 года. Фронт проходил тогда по смоленской земле. Все помнится, будто вчера было: противник насаждает, атакует, наступает. И вдруг захлебнулась одна атака, вторая. Наступление приостановлено. Это сделали пикирующие бомбардировщики, направленные штабом армии. Громов внимательно следит за происходящим, анализирует, исследует. Возвращаясь на аэродром, немцы садятся за обед ровно в 13 часов — они известные педанты, даже на фронте. И наш командующий приказывает: удар по аэродрому надо нанести в 13.10 или в 13.15. Пройти вдали от вражеского аэродрома, дойти до линии фронта, сбросить по одной-две бомбы и, возвращаясь домой, устремиться на аэродром, нанести сокрушительный бомбовый и штурмовой удар по гитлеровцам.

Замысел удался. Обед на аэродроме был в разгаре. Шла заправка самолетов. И тут на головы врага посыпались сначала осколочные, потом зажигательные бомбы. Затем на переполошенных немцев кинулись штурмовики. Половины само-

летов, свыше ста летчиков недосчитались фашисты. Через три дня этот аэродром заняли наши войска”.

Наступил июнь 1943 года. Две противоборствующие гигантские военные армады готовились к крупнейшему во второй мировой войне, как покажет потом история, сражению на Курской дуге. 1-й воздушной армии Громова, а также 2-й и 15-й воздушным армиям уже на той стадии подготовки к битве отводилась важная роль: летчики должны были методично наносить удары по дальним гитлеровским аэродромам, чтобы уменьшить налеты немецкой авиации на Горький, Саратов, Ярославль.

День за днем уходили авиаэскадрильи, прикрываемые истребителями, в дальние рейсы. Днем и ночью работала авиация. Не смыкал глаз командующий, работал круглосуточно штаб.

Прошло три дня. В сообщении от 10 июня 1943 года указывается, что воздушные силы трех армий подвергли мощным ударам 28 вражеских аэродромов, расположенных на центральном и южном участках фронта. В результате операции на аэродромах противника было уничтожено 234 самолета и сбито в воздушных боях 246 машин. Успех операции благоприятно повлиял на обстановку в воздухе к началу битвы на Курской дуге.

И вот наступили дни Курской эпопеи. 1-я воздушная армия во время этого сражения действовала в направлении Орла. Она прикрывала 11-ю гвардейскую армию, которой командовал И. Х. Баграмян, и всячески содействовала ей в той исторической битве, нанося удары по врагу с воздуха между Орлом и Брянском. М. М. Громов с 12 июля и до начала августа не покидал КП И. Х. Баграмяна, руководя боевыми операциями своих летчиков в полном взаимодействии с наземными войсками.

В составе 1-й воздушной армии действовал авиационный полк „Нормандия”, которому командующий уделял

много внимания, координируя боевые действия французских и советских пилотов. В жарких боях на Курской дуге участвовал Пьер Пуйяд, заменивший вскоре на посту командира полка „Нормандия” погибшего Жана Тюляна.

Обо всем, что происходило во французском полку, о его потерях, нуждах и материальной части, новом пополнении и тренировках хорошо знал командующий армией М. М. Громов. Он бывал в полку регулярно, держал постоянную связь с командиром 303-й авиадивизии Г. Н. Захаровым, куда входили французские летчики. Правительство Франции наградило М. М. Громова высшей наградой — командорским крестом ордена Почетного Легиона.

Фронтовые дороги... Навсегда врезались они в память генерал-полковника авиации в отставке Михаила Михайловича Громова.

Часто погода не благоприятствовала полетам. Дожди день ото дня все больше и больше насыщали землю влагой, она раскисала, не успевала высыхать.

Но летали в любую погоду. И когда на КП раздавался звонок из штаба фронта, когда возникала срочность в авиационных действиях, М. М. Громов и его помощники задавали обычно только два вопроса: сколько самолетов? какой квадрат?

Летом 1944 года генерала Громова перевели в Москву. Его назначили начальником Главного управления боевой подготовки фронтовой авиации. Не раз в годы войны думал Михаил Михайлович о будущих летчиках-испытателях. Он знал: кончится война, и не фронт, а народное хозяйство будет нуждаться в авиации. Перестроятся заводы и будут выпускать самолеты для гражданского флота. Он знал: на смену моторной придет реактивная авиация, вместо боевых одноместных истребителей на трассы выйдут самолеты-гиганты, способные взять на борт сто, двести и более пассажиров. Все эти машины надо будет испытывать, „доводить до ума”. Потребуется опытные кадры.

Тогда же, в 1944 году, по инициативе Громова были впервые организованы курсы повышения квалификации летчиков-испытателей. Среди них оказалось много фронтовых летчиков. Спустя три года открыла двери и пригласила в свои стены первых слушателей Школа летчиков-испытателей, детище генерала Громова...

Радостно, возбужденно, хотя у него спокойный и уравновешенный характер, встретил Михаил Михайлович День Победы. Москва ликовала. Расправляла плечи страна, и столица, прихорашиваясь, готовилась к Параду Победы.

23 июня 1945 года все газеты страны опубликовали приказ Верховного Главнокомандующего:

„В ознаменование победы над Германией в Великой Отечественной войне назначаю 24 июня 1945 года в Москве на Красной площади парад войск Действующей армии, Военно-Морского Флота и Московского гарнизона, — Парад Победы.

На парад вывести: сводные полки фронтов, сводный полк Наркомата обороны, сводный полк Военно-Морского Флота, военные академии, военные училища и войска Московского гарнизона.

Парад Победы принять моему заместителю Маршалу Советского Союза Жукову.

Командовать Парадом Победы Маршалу Советского Союза Рокоссовскому...”

Генерал-полковник авиации, заслуженный летчик СССР Михаил Михайлович Громов во время парада находился в группе военачальников страны на одной из гостевых трибун. Празднично, нарядно и торжественно выглядела в тот долгожданный день Красная площадь.

Порядок построения сводных полков, выстроившихся с восходом солнца квадратами на подходе к Красной площади, напомнил присутствующим размещение одиннадцати

фронтов Красной Армии на полях сражений от Ледовитого океана до Черного моря.

Громов внимательно и зорко смотрел за прохождением войск по исторической Красной площади. Первыми шли воины Карельского фронта, за ними — Ленинградского, Прибалтийского. Затем на площадь вступили представители всех родов войск Белорусских фронтов — 3-го и 2-го. Во главе каждого сводного полка шел командующий фронтом или его заместитель.

На брусчатку площади выходят воины 1-го Белорусского фронта, и Громов напрягает зрение. Его воздушная армия воевала в составе этого фронта, многое у него связано с ним, с его военачальниками, командующими армиями, родами войск, командирами полков, с кем приходилось взаимодействовать в боевой обстановке, громя ненавистного врага. Впереди сводного полка идет В. Д. Соколовский, заместитель командующего фронтом, впоследствии Маршал Советского Союза. За ним — шеренга советских военачальников: маршал бронетанковых войск С. И. Богданов, ближе к Мавзолею, через два человека от него, — командующий легендарной 62-й армией, позднее также удостоенный звания Маршала Советского Союза, В. И. Чуйков. Для Громова нет незнакомых в том генеральском строю, что идет впереди сводного полка. Вон, подняв голову и чуть повернув ее к Мавзолею, четко ставит ногу командующий 1-й гвардейской танковой армией, в последующем маршал бронетанковых войск, М. Е. Катукон. Воины несут множество прославленных в боях знамен полков и соединений фронта. Сверкая обнаженными шашками, пешим строем проходят у Мавзолея конники. Ведет их гвардии майор, Герой Советского Союза, потомственный донской казак В. Я. Бирюков. Его грудь украшают восемь орденов, много медалей. И наконец, за конниками идут летчики. Громов всматривается в знакомые и незнакомые лица воздушных асов и радуется их четкому,

безукоризненному шагу. Они бесстрашно громили гитлеровцев с воздуха. Сегодня им аплодируют на земле.

Тысячетрубый оркестр внезапно смолкает. Со всех сторон несется резкая, четкая дробь барабанов. На площадь вступает необычная колонна. Двести советских воинов несут наклоненные к земле знамена и штандарты разбитых и разгромленных немецко-фашистских частей и соединений. Это трофеи советских войск. Они добыты в жестоких, победных сражениях. Вот колонна поравнялась с центральной трибуной и замерла на мгновение. Сделан поворот направо, и бойцы бросают к подножию Мавзолея, на мостовую поверженные фашистские знамена и штандарты. Таков бесславный конец „блицкрига”, таков результат разбойничьего похода гитлеровцев на Восток.

Этим и завершили свое прохождение по Красной площади войска Действующей армии. Затем началось шествие воинов Московского гарнизона, курсантов военных академий и училищ, боевой техники. Весь Парад Победы длился два часа.

Демонстрацию трудящихся Москвы на Красной площади из-за сильного дождя, начавшегося неожиданно, пришлось отменить.

Все промокли насквозь, промокли до нитки. Но настроение от этого ни на йоту не ухудшилось. Ничто не могло в тот день испортить его. Ликовала Москва, ликовала страна, празднуя трудную победу. И Громова переполняло чувство гордости за армию-победительницу, за воздушный флот, с которым он породнился в свои неполные восемнадцать лет.

И снова лето, снова я у Михаила Михайловича Громова.

Открыта настежь балконная дверь. В ее проеме виднеется Дом Совета Министров РСФСР, высотное здание СЭВ.

Гостиная квартиры Громовых обставлена просто. Старинный диван красного дерева соседствует с большим столом. Справа в углу — рояль „Стейнвейн”. На стене, напротив рояля, в раме под стеклом, висит редкий рисунок Л. Пастернака „Рахманинов за роялем”. В левом углу около балкона растет роскошный кактус, в правом стоит телевизор, рядом — кресло и столик с телефоном. Немало часов проводит в этом кресле Михаил Михайлович.

Прямо из гостиной дверь ведет в другую комнату, где стоит его рабочий стол, заваленный бумагами, письмами.

И еще — книги, много книг. Авторская надпись на одной из них, посвященной И. М. Сеченову, гласит:

„Выдающемуся летчику нашей эпохи, глубокоуважаемому Михаилу Михайловичу Громову, открывшему значение научных идей И. М. Сеченова для сложнейшей деятельности авиаторов, для становления личности совершенного Человека, — от одного из авторов этой книги с самыми сердечными пожеланиями”.

Михаил Михайлович, как и много лет назад, по-прежнему работает над собой, восхищается совершенством, любит прекрасным. И продолжает писать свои мемуары.

Снова тот редкий в сегодняшней жизни Громова день, когда он дома — и один. Я невольно подумал о том, сколько людей побывало в этой гостеприимной квартире. Сколько интересных бесед, суждений слышали эти стены. И я уверен, что каждый, уходящий отсюда, уносил с собой подаренный хозяином заряд бодрости, частицу его влюбленности в прекрасное, в самую жизнь.

Высокий, стройный, широкоплечий, с орлиным взглядом и с мужественным лицом, гладко зачесанными назад, тронутыми сединой волосами, Михаил Михайлович спокойным, уверенным шагом легко прохаживается по комнате.

За плечами у Громова большая и сложная, подвергавшаяся опасности жизнь летчика-испытателя. Собственно, об этом и книга. Он воистину рыцарь пятого океана, первооткрыватель, эпоха в нашей отечественной авиации. Трудно представить Громова в отрыве от его главной жизненной линии, ибо человек и славен, и живет, и становится личностью, когда по-настоящему занят делом, увлечен им.

Но Громов невероятно богат талантами. Было бы у него побольше времени, он одновременно достиг бы многих высот. Однако он больше всего любил летать — и он отдал себя небу. И все же в течение всей жизни он находил и находит время для того, чтобы наслаждаться жизнью, интересующими его занятиями. Когда мы говорим о социальном оптимизме советских людей, то лучшего примера, чем Громов, не сыскать. Он увлекался психологией, философией, искусством. Его влекли театр, живопись, музыка. Он играет на гитаре, балалайке, скрипке, фортепьяно, рисует. Будь у него желание, он мог бы стать спортсменом-профессионалом высокой категории.

— Жизнь вокруг прекрасна, ее можно открывать бесконечно, — говорит Михаил Михайлович. — Но для этого нужно смолоду развивать, духовно обогащать себя, не быть „узковидящим“. Не всегда это легко. Повседневная суета отодвигает „на потом“ думы о прекрасном, мы становимся слишком рациональны. И порой необходимо огромное усилие воли, чтобы заставить себя работать над собой же. Представьте, насколько расширяет мировосприятие, обогащает умение видеть, понимать, чувствовать увлечение музыкой, литературой, живописью. И чем раньше это придет, тем лучше. Молодость, к великому сожалению, не знает, что самая большая пропажа — это время.

Громов умел его беречь, умел его „прессовать“, умеет его ценить и сегодня:

— С годами человек обогащается, становится мудрее, и в этом смысле каждый прожитый год — богатство. Вообще вторая половина жизни мне кажется более интересной. Человека губит не старость, а духовная пустота и одиночество... Но уповать на то, что мудрость вот так просто придет с годами — тщетная надежда. Знаете, какой в жизни самый сложный экзамен? Испытание временем. Ибо оно одно, строгий, неумолимый судья, выносит окончательное решение — состоялся ли человек. Совершить героический поступок — еще не значит стать личностью, доказать свою „состоятельность”. Личность утверждает себя на протяжении всей жизни.

Михаил Михайлович Громов с честью выдержал испытание временем.

СОДЕРЖАНИЕ

СТРАНИЦА ПЕРВАЯ.	
Год 1967-й	5
СТРАНИЦА ВТОРАЯ.	
Годы 1916-й – 1923-й	16
СТРАНИЦА ТРЕТЬЯ.	
Годы 1924-й – 1925-й	33
СТРАНИЦА ЧЕТВЕРТАЯ.	
Годы 1926-й – 1933-й	44
СТРАНИЦА ПЯТАЯ.	
Год 1934-й	54
СТРАНИЦА ШЕСТАЯ.	
Годы 1935-й – 1937-й	62
СТРАНИЦА СЕДЬМАЯ.	
Годы 1939-й – 1945-й	78

ИБ № 3580

Сдано в набор 01.03.83.
Подписано в печать 29.06.83.
А 00426.

Формат 70 x 108 1/32.
Бумага типографская № 1.
Гарнитура „Пресс-Роман”.
Печать офсетная.

Условн. печ. л. 4,20.
Условн. кр.-отт. 4,73.
Учетно-изд. л. 4,35.
Тираж 200 тыс. экз.
Заказ № 3230. Цена 20 коп.

Текст набран в издательстве
на наборно-печатающих
автоматах.

Политиздат. 125811, ГСП,
Москва, А-47, Миусская пл., 7.

Ордена Ленина типография
„Красный пролетарий”
103473, Москва, И-473,
Краснопролетарская, 16.

Григорий Иванович Резниченко

ВСЯ ЖИЗНЬ – НЕБУ

Заведующий редакцией *А. И. Котеленец*

Редактор *Л. Г. Беляева*

Младший редактор *Т. А. Царева*

Художник *А. А. Брантман*

Художественный редактор *О. Н. Зайцева*

Технический редактор *Т. Н. Хилькевич*