



# Предисловие

**генерального директора ЦАГИ,  
члена-корреспондента РАН  
Кирилла Ивановича Сыпало**

**Н**едавно отметил 100 лет со дня своего основания форпост отечественной авиационной науки — Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н. Е. Жуковского (ЦАГИ). Велики заслуги ЦАГИ в успешном развитии ряда разделов науки в нашей стране, обеспечивших победу в Великой Отечественной войне, а в послевоенное время — безопасность и впечатляющий научно-технический прогресс в развитии народного хозяйства, рост общегуманитарной культуры народа.

«Золотой фонд ЦАГИ», созданного в 1918 г. отцом русской авиации Н. Е. Жуковским, представлен созвездием замечательных имен выходцев из института — выдающихся академиков. Вот лишь некоторые имена: С. А. Чаплыгин, М. В. Келдыш, С. А. Христианович, М. А. Лаврентьев, Н. Е. Кочин, А. А. Дородницын, В. В. Струминский, А. И. Макаревский, Г. П. Свищев, Г. С. Бюшгенс, Б. С. Алёшин, С. Л. Чернышев... С ЦАГИ тесно связаны яркие достижения других его сынов — авиаконструкторов с мировыми именами: А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, В. М. Мясищева, М. Л. Миля... В этом же ряду — замечательные летчики-испытатели института: Г. М. Шиянов, Н. С. Рыбко, М. Л. Галлай... и среди них как недостижимая вершина — Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации, профессор Михаил Михайлович Громов, которого еще в 1920-е гг. после выдающихся зарубежных перелетов французские летчики-ветераны, избравшие его почетным членом своего клуба, назвали лучшим летчиком мира. Это неофициальное звание закрепилось тогда за Громовым в прессе других стран, хотя главные достижения летчика — действительно мирового уровня — еще только предстояли.

Будучи во второй половине 1920-х гг. летчиком-испытателем НИИ ВВС, а с 1930 по 1941 г. шеф-пилотом ЦАГИ, Громов принимал самое активное участие в проведении первых испытательных полетов и в создании поистине исторического ряда самолетов АНТ-5, -6, -7, -9, -10, -13, -14, -16, -20, -25, -35, -42, -51. Автор настоящей первой большой книги о Громове и его сотоварищах известный ученый в области аэроупругости и историк авиации, главный научный сотрудник ЦАГИ Геннадий Ашотович Амирьянц справедливо пишет: «О каждом из этих самолетов, олицетворявших собой небывалый научно-технологический рывок нашей страны в 1930-е гг., в том числе обеспеченный усилиями ученых и инженеров ЦАГИ, написаны тома книг. Именно преданность высоким принципам, преданность друзьям и учителям, преданность авиации и школе ЦАГИ



были, кажется, доминантой жизни Громова. За всю долгую и яркую историю ЦАГИ, пожалуй, никто не поднялся до столь высокой оценки его деятельности, как Громов, писавший: «Единственным источником научного авиационного прогресса был и остается ЦАГИ».

Стержень личности Громова — многогранный талант и набор многих удивительных для одного человека качеств. Это мужество и храбрость летчика, знания и находчивость инженера, глубина и интуиция ученого (ученого в области техники, но также — психологии, физиологии, эргономики), смелость и дар провидца-гражданина, создававшего в сложных условиях важнейшие для будущего страны структуры (Летно-исследовательский институт и Школу летчиков-испытателей), это мудрость и масштаб философа, организованность и целеустремленность военачальника, такт и глубина педагога, азарт и воля спортсмена, пронизательность и чутье тренера, романтика и гармония, тонкий вкус, мастерство и богатая память музыканта, актера, художника. И главное, сверх того, — верность долгу и гражданская ответственность, преданность выбранному делу, любимой семье, уважаемым друзьям».

Можно было бы подумать, что большой, наполненный выдающимися достижениями жизненный путь М. М. Громова, не обделенного вниманием сильных мира сего (И. В. Сталин, Ф. Д. Рузвельт, У. Черчилль, Б. Муссолини...), богатой, многогранно одаренной художественной личности, наконец, мужчины, любившего и любимого женщинами, был усеян розами. Но это не так. Его жизнь (шекспировского размаха и накала!), при всех его выдающихся достижениях, не была лишена драматических и даже трагических обстоятельств. И об этом, малоизвестном и поучительном, весьма тактично рассказанном в книге, предстоит узнать читателю, заинтересованному в истинном, неприкрашенном жизнеописании героя, которым вправе гордиться не только ЦАГИ, но весь наш народ.

Конечно, Михаил Михайлович Громов — прежде всего выдающийся авиатор. Но весьма емко и концентрированно сказано в книге о многогранности уникальной личности Громова, в частности — словами прославленного народного артиста СССР И. С. Козловского: «Громов немало сделал разумного, доброго для нашей страны, культуры. Его поклон в дни войны живому Рахманинову останется в памяти... Громов — поэт, Громов — гражданин, Громов — воин. Но прежде всего — человеческое обаяние, и оно все объединяет. И пусть он будет для живущих примером человека, который нес высокое знамя человечности, мастерства и преданности Родине...»

# Предисловие

президента Федерации конного спорта  
Российской Федерации  
Марины Владимировны Сечиной

Эта книга посвящена выдающемуся сыну нашего Отечества — Михаилу Михайловичу Громову. Потомок дворянского рода, глубокий ценитель искусства, герой, послуживший верой и правдой своей стране и на войне, и в мирное время, оставивший после себя добрую память и яркую книгу воспоминаний, — вот портрет настоящего офицера. Такого, которого воспевали в своих романах классики русской литературы. Такого, кто следовал принципу «Жизнь — Отечеству, честь — никому!». Именно таков генерал Михаил Громов! И именно об этом настоящая книга главного научного сотрудника ЦАГИ, доктора технических наук Г. А. Амирьянца.



*М. В. Сечина и Н. Г. Громова*

Громов был самозабвенно предан главному делу своей жизни — авиации. Уже во время Гражданской войны он стал летчиком-инструктором, затем находился на летно-испытательной работе, стал инициатором создания Летно-исследовательского института, совершил ряд дальних перелетов, в годы Великой Отечественной войны командовал воздушными армиями, а после продолжил работу в авиационной промышленности СССР. При этом он был выдающимся спортсменом — в 1923 году стал чемпионом СССР по тяжелой атлетике в тяжелом весе. Спортивную форму Громов поддерживал всю жизнь, а уже в отставке, с 1959 по 1961 г. Михаил Михайлович даже занимал пост председателя Федерации тяжелой атлетики СССР.

Была у Громова и еще одна страсть — лошади. Корни любви к этим животным, как у многих, уходят в раннее детство — воспоминания о лошадях позже возвращали его в родное село Терёбино под Тверью, где жили его бабушка и дедушка, и где уже в семь лет он уверенно ездил на деревенских лошадях.

После войны, уже будучи прославленным на весь Советский Союз летчиком, он вернулся к лошадям. Это произошло на Центральном Московском ипподроме. Он участвовал в заездах под фамилией Михайлов (так как его настоящая фамилия была тогда слишком узнаваема). В своих воспоминаниях он подробно описывал свою езду на Новом Петушке и Гаити из Дубровского конного завода. К работе с лошадьми, как и ко всему, за что он брался всерьез, Михаил Михайлович подходил буквально с научной скрупулезностью.

Свою любовь к лошадям Михаил Михайлович разделял и с женой Ниной Георгиевной Байсковой (в девичестве), которая войдет в историю отечественного и мирового

конного спорта как единственная всадница, которая смогла показать возможности одной лошади (чистокровной верховой Диды) на высочайшем уровне в стипль-чезе, конкуре, троеборье и выездке именно под фамилией Громова. Фактически не являясь профессиональным конником, Михаил Михайлович активно — и весьма результативно — помогал Нине Георгиевне в тренировках, опираясь на научный подход и глубокий аналитический ум.

С именем Михаила Михайловича связана и еще одна легенда советского конного спорта — Александр Григорьевич Таманов. Пионер советского конного спорта, многократный чемпион СССР по конкуру и троеборью, судья и заслуженный тренер РСФСР, во время войны он служил адъютантом у командующего 1-й воздушной армии генерал-полковника авиации М. М. Громова. В тандеме с Тамановым, и не без участия Михаила Михайловича, начинающая спортсменка Нина Громова сумела так подготовить чистокровного Фиделио, что одержала на нем победу на чемпионате Москвы по троеборью.

В истории конного спорта нашей страны заметную роль сыграл и еще один летчик — любитель лошадей — Василий Иосифович Сталин. У сына вождя даже однажды случился открытый конфликт с Громовым. Василий, будучи тогда президентом Федерации конного спорта СССР, раскритиковал подход Громова к тренингу лошадей, обратив внимание на то, что его конь Фиделио II выступал под седлом Татьяны Куликовской на соревнованиях по конкуру в маршруте с высотой до 145 см в возрасте всего лишь двух лет. Отчасти это справедливо — Михаил Михайлович настаивал на раннем конкурном тренинге, но по современным меркам выступление лошади на турнирах в таком возрасте абсолютно недопустимо. Вася (как его тогда называли в среде конников) приказал арестовать лошадей Громова: Фиделио II и Диду, находившихся в конюшне ДСО «Пищевик». Однако Михаил Михайлович, применив, как бы мы сейчас сказали, административный ресурс (через помощь К. Е. Ворошилова, академика Т. Д. Лысенко и даже председателя Совета Министров СССР Г. М. Маленкова), отстоял и своих лошадей, и свою правоту. Авторитет Громова в те годы был огромен и позволял ему открыто высказывать свою позицию даже на самом верху. Так, например, именно благодаря его совместному ходатайству с еще одной прославленной летчицей Валентиной Гризодубовой был пересмотрен приговор по делу Сергея Павловича Королева. Отца советской космонавтики удалось выволочь из лагеря на Колыме. Естественно, что все эти темы весьма глубоко рассмотрены в книге Г. А. Амирьянца, героиней которой наравне с Михаилом Михайловичем Громовым по праву стала его жена.

Нина Георгиевна так писала о своем муже: «Важно отметить, что любовь к спорту любовью, но будучи творческим человеком во всем, он всегда привлекал науку, штудировал книги по физиологии, работы по биохимическим процессам, происходящим в организме спортсмена и лошади. Так им была создана особая, вобравшая в себя знание тренировок скаковой и беговой лошади, методика подготовки стипль-чезной лошади. Эта методика, внедренная на практике, показала правоту его выводов и рассуждений. К какому бы делу ни приступал Михаил Михайлович, он становился в нем профессионалом в самом высоком смысле этого слова и никогда — дилетантом».

# Предисловие

**участника боевых действий на Ближнем Востоке,  
члена Союза журналистов СССР, летчика-испытателя,  
руководителя российского фонда «Мир Сент-Экзюпери»  
Мстислава Степановича Листова**

Эта книга не только о великом летчике Михаиле Михайловиче Громе, это книга об авиации. Об авиации Советского Союза и нынешней, российской авиации. Это внушительный мировоззренческий и нравственный материал, отражающий многогранный образ и деятельность М. М. Громова, его выдающихся соратников и современников. Это огромный пласт во многом новой, интересной и поучительной информации. Чтобы осмыслить затронутые автором темы, надо книгу читать и перечитывать. Эта книга особенно ценна для тех, кто пошел и пойдет еще в авиацию, потому что в ней освещены малоизвестные страницы истории отечественной авиации после 1917 г. Книга воссоздает широкую панораму становления современной авиации.

В ней есть все: самолеты, конструкторы, летчики, ученые, военачальники, министры. И, разумеется, женщины. Книга весьма подробно рассказывает о верном друге, жене и единомышленнике главного героя Нине Георгиевне Громовой, о любви, о спорте высших достижений.

Автор книги доктор технических наук Геннадий Ашотович Амирьянц не навязывает читателю свое видение затрагиваемых событий как единственно верное и свои оценки тех или иных личностей как самые точные. Ценность книги как раз состоит в том, что она призывает читателя к размышлению и самостоятельному рассмотрению поставленных в книге важных и злободневных вопросов.

Читатель сможет найти в ней что-то интересное именно ему. Книга позволяет основательно расширить кругозор и юноше, начинающему жизнь, и специалисту как в области авиации, так и в области спорта, она привлечет внимание всех интересующихся историей нашей страны, жизнью и подвигами ее выдающихся людей.

Михаил Громов не был удостоен всех почестей, которые заслужил своей деятельностью. Признанный самым выдающимся летчиком-испытателем страны, он, как и Валентина Гризодубова (летчица № 1, по утверждению Громова), никогда не был «орденопросцем» и работал не ради званий и благ, а для своей страны, для близкой его сердцу авиации, внося неопределимый вклад в ее развитие и передавая свой уникальный опыт новым поколениям покорителей неба и космоса. На подаренной мне фотографии Михаил Михайлович написал: «У летчика-испытателя не страх, а чувство опасности — призыв к борьбе до конца!»



Будучи широко образованным и творческим человеком, он любил и хорошо знал поэзию, музыку, живопись и не раз повторял четверостишие восточного мудреца:

*Ты обойден наградой. Позабудь.  
Дни вереницей мчатся. Позабудь.  
Небрежен ветер, в вечной Книге Жизни  
Мог и не той страницей шевельнуть.*



Встань, о, сын небес! и, правдой озарен,  
Порочное свое восчувствуй униженье;  
Дерзай на небесах, восторгом окрылен,  
Свое прочесть предназначенье!

Возри: для мирных стад разостлан в поле дерн,  
Орлам разверзнуты небесные равнины,  
Воздвиглися скалы для быстроногих серн,  
Для рыб изрылись вод пучины.

Но ты — природа вся тебе приносит дань:  
И суша, и моря, и огонь тебе послушны,  
Ты отражаешь гром, ты движешь океан,  
Летаешь в пропасти воздушны.

*А. С. Пушкин*

## Вступление

Эта книга посвящена выдающейся личности XX века Михаилу Михайловичу Громову. По существу, это — первая большая книга о нем, о его времени, о его сотоварищах. Среди них — известные летчики, государственные деятели, ученые, представители творческой интеллигенции. В значительной мере книга опирается на их воспоминания о Громове, а также на его книги, статьи, интервью. Особое место — и в жизни Михаила Михайловича, и в этой книге о нем — занимает его жена Нина Георгиевна. Именно ее воспоминания о муже, которыми она доверительно делилась со мною на протяжении более четверти века, являются основным стержнем книги. Все в книге — и хронологически, и по сути — построено вокруг воспоминаний, суждений, переживаний самого близкого к Громову человека. Так что в значительной мере — это также книга и о Нине Георгиевне. Она — четвертая жена Михаила Михайловича, и ей выпала судьба разделить с мужем самую драматичную часть его жизни. Но во многом благодаря именно ей (а она была по-своему выдающейся личностью) их семья оставила столь яркий след в жизни нашей страны.

Мировая история знает несколько поистине выдающихся семейных пар.

Марк Антоний и Клеопатра. Египетская царица Клеопатра, пережившая смерть своего мужа Юлия Цезаря, от которого у нее был сын, полюбила римского военачальника Марка Антония. Это был один из самых знаменитых романов в истории. Плодом горячей любви в течение многих лет совместной жизни влюбленных стали трое детей. Рим объявил Марка Антония предателем и начал войну с Египтом. Получив ложное известие о том, что его возлюбленная умерла, не выдержав боли, Марк Антоний бросился на свой меч. Он умер на руках Клеопатры, которая покончила с собой после смерти любимого...

Наполеон и Жозефина. Молодой генерал Наполеон Бонапарт влюбился в Жозефину де Богарне, вдову казненного аристократа, которая была на 6 лет старше его. Наполеон



женился на ней и, став императором Франции, сделал любимую жену императрицей. Но у них не было совместных детей, потому Наполеон развелся с Жозефиной и женился вторично на австрийской принцессе Марии-Луизе. Во втором браке родился долгожданный наследник, но Наполеон продолжал горячо любить Жозефину. Она сохранила титул императрицы. Умирая в изгнании на острове Святой Елены, Наполеон Бонапарт в числе последних произнес имя Жозефины. Она умерла раньше Наполеона на 7 лет...



*Генерал-полковник  
Михаил Михайлович  
Громов*



*Лейтенант  
Нина Георгиевна  
Громова*

Пьер и Мария Кюри. Они были первыми французами — нобелевскими лауреатами в области физики в 1903 г., супруги Кюри (наряду с Анри Беккерелем) являются первооткрывателями радиоактивности. Мария Кюри стала первой женщиной — нобелевским лауреатом в истории и первым дважды нобелевским лауреатом: в 1911 она получила Нобелевскую премию также по химии. Случилось это спустя 5 лет после трагической гибели в дорожном происшествии ее любимого мужа Пьера Кюри.

Список столь ярких семейных пар, в которых любовь соединила две выдающиеся личности, не столь уж велик и, к счастью, их истории не всегда драматичны, ведь речь, как правило, идет не о военных деятелях, политиках или ученых, нередко рискующих своими жизнями, а о деятелях искусства: Софи Лорен и Карло Понти, Федерико Феллини и Джульетта Мазина, Майя Плисецкая и Родион Щедрин, Нонна Мордюкова и Вячеслав Тихонов, Алла Ларионова и Николай Рыбников, Николай Губенко и Жанна Болотова... Все это — имена одинаково ярких мужчин и женщин, которых связывала большая любовь.

Мне представляется, что в этом ряду выдающихся семейных пар достойное место занимают Михаил и Нина Громовы. Они, в отличие от упомянутых выше личностей, занимались совсем разными делами, но каждый в своей области достиг впечатляющих высот. Участник выдающихся первых сверхдальних перелетов на Дальний Восток и по странам Европы, Михаил Громов еще в 1920-х гг. приобрел международную славу летчика № 1. Знаменитый летчик-испытатель, шеф-пилот ЦАГИ, он первым испытал около двух десятков опытных машин от малюток типа У-2 до гигантов типа «Максим Горький» или «летающей крепости» Пе-8. Мировое признание получил перелет в США самолета АНТ-25, экипаж которого установил громкие мировые рекорды дальности полета. Во время Великой Отечественной войны Громов командовал воздушными армиями. Перед войной он возглавил важнейший для страны Летно-исследовательский институт, а после войны создал легендарную Школу летчиков-испытателей. Как известный авиатор Громов пользовался доверием и уважением столь разных политических деятелей, как Сталин, Рузвельт, Черчилль, Муссолини...

Его будущая жена, Нина Громова, юной девушкой, студенткой МАИ, добровольно ушла на фронт. Вскоре она была направлена в Военный институт иностранных языков Красной Армии (ВИИЯ КА), куда поступила при огромном конкурсе. Освоила английский язык, и в качестве сотрудника Главного разведывательного управления (ГРУ) была направлена на работу переводчиком в Лондон, где после войны работала Организация

Объединенных Наций. Когда ООН перевели в Нью-Йорк, девушка не захотела ехать туда, вернулась в Москву и, закончив ВИИЯ КА, продолжила работу в ГРУ. Сибирячка Нина Громова еще в школьные годы увлеклась конным спортом. Это увлечение окрепло в Англии и особенно после возвращения на Родину. Будучи лейтенантом и чемпионкой Москвы, она познакомилась в конном манеже с генерал-полковником авиации Михаилом Грозовым. Их объединила фанатичная любовь к лошадям, любовь к животным вообще, любовь к художественному творчеству. Их объединила большая любовь друг к другу.

Михаил Грозов был не только выдающимся летчиком. Он был смолоду выдающимся спортсменом-тяжелоатлетом, а в 1930-е гг. стал профессором и серьезным ученым в области психологии летного труда, эргономики, организации летных испытаний. Он смог применить свои опыт и знания в качестве тонкого, умного наставника в подготовке жены к конным состязаниям высшего уровня. Не случайно, даря американским друзьям замечательные книги — мужа и свою, — Нина Георгиевна благодарно написала о том, что Михаил Грозов, сыграл исключительную роль в становлении ее как спортсменки, прежде всего в стипль-чезе. «Я горда тем, что он помог мне стать одной из лучших спортсменок страны XX века. Мы оба были фанатами конного спорта». Действительно, Грозова оказалась включенной в уникальный список ста лучших спортсменов Советского Союза и России прошлой столетия. Ее личные заслуги в спорте получили международное признание. В связи с этим она не была обделена вниманием самых высоких особ, в их числе — и королева Великобритании, и ее муж, и король Швеции, и С. М. Буденный, и К. Е. Ворошилов...

Нина Георгиевна с мужем были совсем разными в проявлении своих чувств. Она была в этом отношении весьма сдержанной и закрытой. Она могла захватывающе рассказать о трогательной любви своей и мужа к животным, но я не слышал ни единого слова о ее любви к Михаилу Михайловичу. Более того, она стеснялась показывать его письма, в которых, как она говорила, он не скрывал своих страстных чувств.

И в молодые годы, и в годы зрелые, даже в самом конце своей яркой жизни, полной многообразных достижений поистине мирового уровня, Михаил Михайлович с юношеским задором говорил: «Главное в судьбе человека — любовь!» Он не стеснялся громко, публично, печатно говорить о роли любви в своей (и не только своей) жизни. В одном из писем он написал: «Любовь — это главный, самый сильный человеческий и даже не только человеческий инстинкт. Самый волшебно-прекрасный. Это самое волшебное чувство. Оно породило и слово “счастье”, и слово “блаженство”. Оно фактор продолжения и сохранения рода человеческого (и всего прочего)...»

Главное в жизни Михаила Михайловича, по его убеждению, по его словам, была любовь... Нина Георгиевна говорила: «Михаил Михайлович был таков, что я просто счастлива, что не трепещу, не боюсь сейчас, когда ворошат архивы и все прочее, что к нему найдут единственную придирку — это любовь к женщинам. Ну, и бог с ним. Он мне говорил: “У меня не было любовниц, раз я женился, выбрал женщину, то все!” С первой женой он прожил 10 лет, со второй 10 лет, с третьей 10 лет, и со мной — почти 40...»

У Нины Георгиевны было табу в разговорах о своей любви. Хотя она признавалась, не называя имен, что первая любовь у нее была лет в семь... Она никогда не влюблялась в ровесников. Совершенно очевидно, что в нее-то влюблялись очень многие и очень высокопоставленные люди. Я спрашивал ее: «Влюбчивой девушкой Вы были? И в Вас, наверное, многие влюблялись?» Она скромно и искренне говорила: «Нет, меня это не интересовало. Мне некогда было. Я была постоянно чем-то увлечена: работой переводчиком, преподавателем, радиожурналистом, сценой, лошадьми...» Но она же сказала в конце своей жизни: «Удивительное счастье выпало на мою женскую долю...»

В сущности, предлагаемая вниманию читателей книга — это история негромкой любви Нины и Михаила Грозовых. Существенную часть книги составляют наши беседы

с Ниной Георгиевной, которые мы доверительно вели вплоть до последних недель ее жизни. Они приведены в последовательном, хронологическом порядке. Иногда, по поводу и даже без повода, они прерываются какими-то вкраплениями: моими собственными публикациями, публикациями других авторов по затронутым темам бесед, интересными письмами и суждениями участников рассматриваемых событий. При этом не исключены повторы в обсуждениях наиболее значимых обстоятельств яркой, наполненной уникальными событиями и встречами жизни Михаила Михайловича и Нины Георгиевны Громовых. Оправданием этому может служить то обстоятельство, что при этом всегда открывались какие-то новые и важные подробности.

В нашей книге весьма полно рассказано о многих выдающихся достижениях Михаила и Нины Громовых в разных областях. Но с болью рассказано и об их унижениях. Эти унижения касались не только отстранения генерал-полковника авиации, профессора Громова от любимого дела, которому была отдана вся его плодотворная жизнь. Трудно описать возмущение и досаду по поводу того, что Громовы, в сущности, национальные герои нашей страны, последние годы, и даже десятилетия, жили в весьма стесненных материальных условиях, можно сказать, — в бедности...

Михаил Михайлович Громов писал, что «прожил трудную и счастливую жизнь». Он совершал подвиги в небе и оставил добрый след на земле. В нем соединилось столько талантов, около него было столько выдающихся людей, что трудно представить личность более содержательную, более значительную и вместе с тем неразгаданную, непонятую и, по сути, недооцененную...

Практически то же самое можно сказать и о Нине Георгиевне Громовой, столь же многогранно талантливой личности, заслуги которой также еще предстоит понять в полной мере и оценить потомкам. Жизнь Михаила Михайловича и Нины Георгиевны Громовых — негромкий, но завораживающий пример бескорыстного, самоотверженного служения своей стране, высшим общественным идеалам, простой и благородной жизненной философии.

По сути, Нина Георгиевна, прожившая рядом с Михаилом Михайловичем около полувека, соединявшая в себе женское обаяние, бойцовские качества спортсмена-конника международного класса, мудрость педагога, и стала главным его товарищем — и любовью, и помощницей, и спасительницей.

Таким же, или чуть меньшим, примером может быть весьма яркий поучительный жизненный опыт других сотоварищей Михаила Михайловича Громова: это друзья юности, предыдущие жены, летчики, члены его экипажей, конструкторы, ученые, военачальники, спортсмены-конники, тяжелоатлеты, пятиборцы, государственные деятели и деятели искусства... О них, принеших нашей стране славу великой авиационной державы и составивших славу отечественного спорта, также рассказано в нашей книге...

Книга основана на документах. В основе ее рассказы и книги самого Михаила Михайловича, а также наши беседы с Ниной Георгиевной, воспоминания близко их знавших людей, отрывки из посвященных им и их сотоварищам книг, журнальных и газетных статей.

Автор, по существу, составитель книги-сборника признателен многим техническим помощникам в работе над ней. Это О. В. Киреевкова, М. Ф. Леонова, Е. Э. Назарова, О. В. Паньженская, О. А. Решетникова... Особая признательность первым критическим читателям рукописи книги К. С. Стрелкову, Б. Н. Колесову, М. С. Листову...

Книга увидела свет благодаря бескорыстной материальной помощи в ее издании организаций и людей, болеющих за сохранение истинной истории нашей страны, за сохранение доброй памяти о наших героях.

# Национальный герой — великий и непознанный

**К**огда я познакомился с Ниной Георгиевной Громовой (а это случилось в конце прошлого столетия), меня интересовала исключительно личность легендарного шеф-пилота ЦАГИ Михаила Михайловича Громова. К горькому сожалению, его выдающийся вклад в становление нашей авиации, а следовательно, и нашей страны оказался неизученным и не оцененным по заслугам, а его имя истинного национального героя, в силу самых разных, субъективных и объективных обстоятельств, оказалось полузабытым на фоне героев новоявленных. Стремясь исправить очевидную для многих историческую несправедливость, я написал тогда большую статью о Громове «Национальный герой — непознанный и непризнанный». Не торопился ее публиковать и одной из первых показал ее Нине Георгиевне. Тогда же, с критического обсуждения этой статьи, началось наше общение с Ниной Георгиевной, все более свободное и доверительное. Сегодня, когда, к горькому сожалению, нет уже и Нины Георгиевны, я со всем основанием могу сказать: несмотря на ее природную скромность, сдержанность, закрытость, все более ярко, рядом с великим, недостижимым Громовым проявлялась и выростала в моих глазах совсем другая во многом столь же выдающаяся, независимая, самостоятельная личность Нины Громовой.

Казалось бы, о Громове известно все — из его замечательных книг. Но мое общение со многими знавшими его людьми показало, что недосказано им очень многое. О чем-то я писал в посвященных Громову главах своих книг «Летчики-испытатели. Михаил Нюхтиков со товарищи», «Четыре жизни Г. Ф. Байдукова», в книгах об С. Н. Анохине, других летчиках-испытателях, в журнальных публикациях. Но все-таки во многом нового Громова я узнал, общаясь именно с Ниной Георгиевной.

С самой первой нашей беседы и до последней в центре внимания был, естественно, Михаил Михайлович Громов. Но по нарастающей, в связи с обсуждением его яркой, драматичной жизни, все больше раскрывалась роль в ней Нины Георгиевны. Надеюсь, читатели также разделят со мной восхищение личностью Нины Георгиевны. Она прожила удивительную, яркую жизнь, но на закате дней основным смыслом жизни для нее стало сохранение памяти о любимом человеке, истинное величие и масштаб личности которого она осознала лишь в конце их совместной жизни и особенно после его смерти.

Ниже приведена та самая статья о М. М. Громове, с которой началось наше общение с Ниной Георгиевной.

Мало какой российский самолет и мало какой летчик нашей страны получили мировое признание — нетрудно убедиться в этом, заглянув в любые иностранные справочники и энциклопедии по авиации. В чем-то виноваты мы сами, в чем-то сказывается необъективность «судей» международного авиационного сообщества, но это факт: нас



*Михаил Михайлович Громов, 1925 г.*

отечественных самолетов 1920–1930-х гг. — от крохотных до гигантов. Он — один из наших первых героев и участников уникальных дальних перелетов, в которых, особенно в 1930-е гг., наряду с выдающимися качествами пилота и навигатора, Громов проявил и необыкновенную физическую силу. Это неудивительно, ведь в юности он был одним из лучших российских спортсменов-тяжелоатлетов и всю жизнь увлекался различными видами спорта. Блестящий знаток новейшей авиационной техники, глубокий специалист в области психологии и физиологии, тонкий ценитель литературы, музыки, театрального и живописного искусства, человек, встречавшийся и обсуждавший актуальные проблемы с самыми разными, выдающимися политическими деятелями, деятелями науки и искусства, Громов был героем-интеллектуалом. Он не имел высшего образования, но, будучи учеником профессора Н. Е. Жуковского, человеком на редкость организованным и целеустремленным, ежедневно работая над собой, смог стать высокообразованным человеком. Летчик, профессор в 36 лет, Громов во многом стал первопроходцем в науке о летных испытаниях, психологии летного труда, в эргономике. Несколько написанных им книг, даже небольших, ждала одинаковая судьба — они быстро становились настольными книгами летчиков и библиографической редкостью, ценимой не только авиаторами. Это — и несколько изданий книг его воспоминаний — «Через всю жизнь», «Заметки о летной профессии», «На земле и в небе», «Тому, кто хочет летать и работать лучше».

Трудно переоценить роль М. М. Громова как педагога и организатора — в самом широком смысле этих слов.

Мало кто знает, и об этом скромно умалчивал сам Громов, что он, еще будучи молодым человеком, принял весьма значительное, хоть и косвенное участие в создании головной научной организации отечественного авиастроения — ЦАГИ.

Своим созданием ЦАГИ во многом обязано его товарищу, другому ученику Н. Е. Жуковского по Императорскому Московскому техническому училищу (ИМТУ), Ивану Александровичу Рубинскому. Студент ИМТУ, слушатель теоретических курсов при ИМТУ, организованных Н. Е. Жуковским (их окончили свыше 200 летчиков, в том числе М. М. Громов) во время Первой мировой войны, осенью 1914 г., И. А. Рубинский ушел добровольцем на войну, поступив в 1915 г. «охотником» в действующую армию. Демобилизовавшись в январе 1918 г., Рубинский вернулся в Москву для завершения своего обучения в Московском техническом училище. Здесь у него возникла идея объединения научных работников и инженеров, связанных с проблемами авиации. По воспоминаниям Рубинского, его товарищ, знаменитый впоследствии летчик-испытатель М. М. Громов посоветовал ему обратиться по этому вопросу в правительство, а Н. Е. Жуковский рекомендовал привлечь к организации такого центра А. Н. Тупо-

не знают, никогда особо не любили и не любят поныне. Одним из редких исключений был в свое время Михаил Михайлович Громов. После выдающихся зарубежных перелетов Громова 1920-х гг. французские летчики-ветераны избрали его почетным членом своего знаменитого клуба и назвали лучшим летчиком.

Это неофициальное звание закрепилось тогда за Громовым в прессе других стран, хотя главные достижения летчика — действительно мирового уровня — еще только предстояли. Громов первым мастерски испытал около двух десятков разных типов





Плакат и фото М. М. Громова начала 1930-х гг. из книги Н. Н. Боброва «ЦАГИ»



лева. Осенью 1918 г. Рубинский направил в НТО ВСНХ официальное предложение о создании Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ). Предложение это было одобрено, и в декабре 1918 г. ЦАГИ начал свою работу под руководством «коллегии» в составе трех человек: Н. Е. Жуковский (председатель), А. Н. Туполев и И. А. Рубинский.

Пройдет совсем немного времени. Волею судеб И. А. Рубинский, получив прекрасную инженерную подготовку в ИМТУ, оказавшись в эмиграции, стал известным, глубоким и разносторонним ученым, сохранившим и приумножившим славу отечественной инженерной науки.



Самолет-разведчик, истребитель-бомбардировщик АНТ-7 (Р-6). Первый полет выполнил М. М. Громов 11 сентября 1929 г.



Истребитель АНТ-5 (И-4). Самолет испытывали М. М. Громов, А. Ф. Анисимов, А. Б. Юмашев в 1927–1928 гг.

Громов, став шеф-пилотом ЦАГИ, примет активное, определяющее участие в создании за короткий срок таких поистине исторических самолетов, как АНТ-5, -6, -7, -9, -10, -13, -14, -16, -20, -25, -35, -42, -51. О каждом из этих самолетов, олицетворявших собой небывалый научно-технологический рывок нашей страны в 1930-е гг., в том числе обеспеченный усилиями ученых и инженеров ЦАГИ, написаны тома книг.

Именно преданность высоким принципам, преданность друзьям и учителям, преданность авиации и школе ЦАГИ были, кажется, доминантой жизни Громова. За всю долгую и яркую историю ЦАГИ, пожалуй, никто не поднялся до

столь высокой оценки его деятельности, как Громов, писавший: «Единственным источником научного авиационного прогресса был и остается ЦАГИ». В ЦАГИ раскрылись многие выдающиеся таланты нашей страны и мира. Среди них одним из самых ярких, своеобразных и многогранных был талант летчика и человека Михаила Михайловича Громова. В институте всегда помнили и любили его. В стенной газете ЦАГИ, выпущенной к 80-летию Громова, летчик рассказал не только о своем позывном — «Стрела», но и о столь же целеустремленном девизе: «Сегодня сделать лучше, чем было вчера, сделать лучше других. Только вперед!»

Трудно переоценить значение предпринятого при прямом участии и во многом по инициативе М. М. Громова создания знаменитых впоследствии Лётно-исследовательского института (в 1940 г.) и Школы летчиков-испытателей (в 1946 г.).

Велики заслуги Михаила Михайловича в качестве военачальника, командовавшего в Великую Отечественную войну и воздушными армиями (впрочем, будучи по-военному организованным и строго дисциплинированным человеком, он тем не менее не стремился к карьерному росту в армии). Уйдя с должности заместителя Главкома Дальней авиации по боевой подготовке в гражданское ведомство — Министерство авиационной промышленности, он возглавил там Управление лётной службы.

Но столь огромных и, казалось бы, невозможных для одного человека, достижений не хватило, чтобы воздать должное Громову — как при жизни, так и после его смерти.

Становление Громова как личности, наделенной многими выдающимися качествами, было обусловлено и самовоспитанием, и воспитанием. Отец М. М. Громова, военный врач, был выходцем из семьи дворянской интеллигенции, а мать — из крестьян. Отец был



*Тяжелый бомбардировщик АНТ-6 (ТБ-3). Первый полет выполнил М. М. Громов 22 декабря 1930 г.*



*Пассажирский самолет АНТ-9 (ПС-9). Первый полет выполнил М. М. Громов 5 мая 1929 г.*

музыкально одаренным человеком, хорошо игравшим на разных инструментах, и он был мастером на все руки. Сын многие добрые качества унаследовал от отца. Впрочем, и мать, познакомившая своих детей — сына и дочь — с классической литературой, привившая им любовь к многогранному художественному творчеству, к природе, также оказала большое влияние на них.

Михаил с раннего детства полюбил собак, лошадей, живую природу. Рано он увлекся авиамоделизмом, а также музыкой, рисованием, декламацией. Юноша активно занялся, кроме всего прочего, тяжелой атлетикой. В 17 лет в 1916 г. он установил рекорд Москвы в жиме двумя руками (80 кг) на соревнованиях в полутяжелом весе, а в 1923-м стал чемпионом страны в тяжелом весе.

В неполные 18 лет Громов поступил на знаменитые впоследствии теоретические курсы авиа-



ции профессора Н. Е. Жуковского при Императорском Московском техническом училище. Это произошло случайно, но летчик никогда об этом выборе не сожалел. На курсах помимо Н. Е. Жуковского преподавали ученики профессора — выдающиеся в будущем ученые-авиаторы В. П. Ветчинкин, В. С. Кулебакин, А. А. Микулин, Г. М. Мусинянц, Б. С. Стечкин.

О каждом из них, не говоря уже о Жуковском, Громов вспоминал восторженно. Всего на курсах в его время обучалось 20 человек — многие из них, как и их учителя, стали известными деятелями отечественной авиации. После окончания теоретических курсов выпускников отправили в звании прапорщиков в Московскую летную школу. Некоторых из них, в том числе Громова, по завершении учебы оставили в школе в качестве инструкторов. Рядом с ними там работали замечательные летчики: А. И. Жуков, которого Громов назовет своим учителем, а также К. К. Арцеулов, Ю. А. Братолобов, Н. П. Шебанов...

В том же году Громова в числе лучших инструкторов командировали в Серпуховскую школу стрельбы и бомбометания. Именно тогда одним из его лучших учеников в школе стал Валерий Чкалов — летчик, как и человек, по словам Громова, напористый, храбрый, но грубоватый. В Серпухове Громов особенно сблизился с Б. Н. Кудриным, замечательным летчиком-испытателем, прекрасным пианистом, которого знал еще с курсов Жуковского. В Серпухове же зародилась (и продолжилась до конца жизни) искренняя дружба с другим музыкально одаренным человеком, замечательным планеристом и летчиком-испытателем Л. А. Юнгмейстером.

В 1924 г. Громов добился перевода сначала в родную Московскую летную школу и затем — на Научно-опытный аэродром (НОА ВВС) на Ходынке. С этого момента началась его главная работа в жизни — летчиком-испытателем. На Центральном аэродроме он впервые поднял в воздух многие опытные машины, здесь он приобрел новых замечательных друзей на всю жизнь: А. Б. Юмашева, Б. С. Вахмистрова, С. А. Данилина. Здесь рядом с ним продолжали работать старые друзья А. И. Жуков, К. К. Арцеулов, Я. Г. Пауль...

В 1925 г. Громов принял участие в первом выдающемся дальнем перелете советских летчиков по маршруту Москва — Пекин — Токио. Громов летел на самолете Р-1, на другом самолете Р-1 летел М. А. Волковойнов. На Р-2 командиром был А. Н. Екатов, а на самолете АК-1 — А. И. Томашевский. Замечательные летчики пилотировали также два немецких пассажирских самолета Ju 13. После многосложного, но успешного завершения перелета этой группы самолетов в Китай Громов и Волковойнов 30 августа 1925 г. продолжили перелет на своих самолетах Р-1 в Японию. Через несколько дней, 2 сентября 1925 г., Громов благополучно прибыл в Токио; Волковойнов в сложных погодных усло-



*Опытный самолет-разведчик АНТ-10, заводские испытания закончены в январе 1930 г. Испытатели: М. М. Громов, В. О. Писаренко, А. Б. Юмашев*



*Истребитель-перехватчик АНТ-13 (И-8). Первый полет выполнил М. М. Громов 12 декабря 1930 г.*



*Самолет P-1 с М. М. Громовым и Е. В. Родзевичем на борту перед посадкой на аэродроме города Окаямы, 1925 г.*



*М. М. Громов с японским летчиком Синьго, встретившим его в воздухе*

виях до Токио не долетел и вынужденно посадил самолет в районе Хиросимы. По словам Громова, «перелет из Китая в Японию был более трудным и рискованным, чем перелет из Москвы в Пекин». Помимо большого политического значения перелета, важной его чисто технической особенностью было то, что на самолетах P-1 (это были копии английских самолетов DH-9) были установлены первые серийно выпускавшиеся отечественные моторы M-5 мощностью в 400 л. с.

Вот что говорил Громов о том памятном перелете годы спустя: «Скверной была погода при перелете Москва — Пекин. Два самолета летели над Байкалом — Волковой и мой. Едва видим друг друга, горы закрыты дождем, пришлось продолжать полет на высоте 50 метров. Часа два кружились в пелене дождя... Из Пекина мы полет продолжили в Токио. Подлетаем к Хиросиме. Погода начала портиться. Идем на высоте 2 тысячи метров... Море бурное, дует сильный ветер, горы закрыты облачностью, идет дождь. Все аэродромы на другой стороне острова. А юг острова Кюсю — запретная зона. Идем среди облаков, высота уже 200 метров. Увидел я просвет между холмами, нырнул, а тут еще начался сильный тропический ливень. Мой P-1 чуть не налетел на трубу дома какого-то городка. Много таких “непредвиденных обстоятельств” в профессии летчика-испытателя. В такие минуты появляется не чувство страха, а чувство опасности. У меня в такие мгновения появлялись прилив сил, второе дыхание, как у спортсмена. Испытываешь волнение за товарищей, за самолет».

Летом того же 1925 г. француз Л. Аррашар за три дня совершил триумфальный перелет по городам Европы, преодолев 7400 км. Дальность полета до Пекина составляла около 6500 км, и Громов с готовностью встретил предложение руководства облететь за те же три дня ряд европейских государств. Вылетел он глубокой ночью 31 августа 1926 г. на самолете АНТ-3 вместе со своим механиком Е. В. Родзевичем, с которым летал в Пекин, в Токио и которого высоко ценил всю жизнь. Полет по маршруту Москва — Кенигсберг — Берлин — Париж — Рим — Вена — Прага — Варшава — Москва, протяженностью 7150 км, выполненный за 34 часа 15 минут летного времени, стал событием европейской авиации. Как раз по его завершении Громов был принят в клуб корифеев авиации «Старые стволы» в Париже. Именно с тех пор и до последних дней жизни за Громовым закрепилось в нашей стране беспорное звание «Летчик № 1».

Впечатляет простой (и неполный) перечень испытанных Громовым самолетов — до 1930 г. в НОА, а с 1930-го — в качестве шеф-пилота ЦАГИ в ОКБ А. Н. Туполева. В 1924 г. он провел испытания первого советского серийного истребителя конструкции

Н. Н. Поликарпова И-1, построенного на Государственном авиационном заводе № 1 (ГАЗ № 1) на базе самолета — свободнонесущего моноплана ИЛ-400а (истребитель с двигателем «Либерти» мощностью 400 л. с.). Вслед за К. К. Арцуловым, впервые поднявшим первый экземпляр самолета ИЛ-400а в 1923 г., а также летавшими на этом самолете летчиками-испытателями А. И. Жуковым и А. Н. Екастовым, Громов выполнил на этом самолете весь комплекс фигур высшего пилотажа. У самолета были большие проблемы со штопором. После тяжелой аварии самолета, пилотируемого сильно травмированным при этом Арцуловым, Громову, заменившему его, пришлось впервые в СССР



*М. М. Громов и бортмеханик Е. В. Родзевич у самолета АНТ-3 «Пролетарий» (Р-3), 1926 г.*

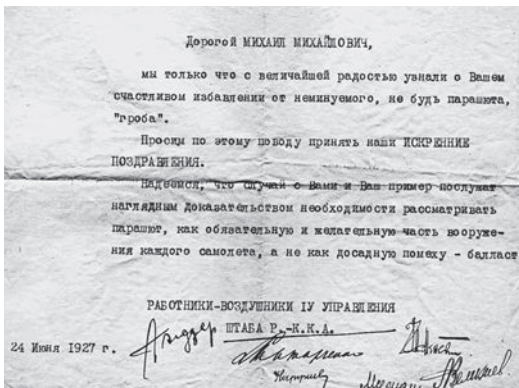


*Первый советский истребитель-моноплан И-1 конструкции Н. Н. Поликарпова, 1923 г.*

23 июня 1927 г. покинуть самолет из плоского штопора, используя парашют. Это стало возможным лишь благодаря самообладанию и хорошей физической форме летчика. Об этом своем единственном аварийном покидании самолета Михаил Михайлович говорил: «Только один раз мне пришлось покинуть самолет, вошедший в плоский штопор. Сделала я это на двадцать втором витке у самой земли, и стоило это мне невероятных усилий. Перегрузки были такими сильными — будто несколько человек прижимали меня к самолету. Если бы я не занимался спортом, то не выбрался бы из кабины самолета и погиб бы». Иностранная парашютная организация отметила спасение Громова, выдав ему учрежденный в то время золотой знак «Спасенному на парашюте в особых условиях».

Надо сказать, что пока не появилось так называемое бустерное управление с гидросилителями или электрическое управление, аэродинамические органы управления (элероны и рули высоты) летчикам приходилось отклонять руками, а руль направления — ногами. Нередко один летчик с этим не справлялся и вынужден был звать на помощь второго пилота. Хорошая физическая форма пилота имела особое значение в длительных, многочасовых и многосуточных перелетах в тесной кабине самолета.

Естественно, что при этом не менее важными были умение летать и ориентироваться в любых погодных условиях, готовность к любым неожиданностям — качества, в особой степени присущие опытному летчику-испытателю. «Готовый рецепт должен быть в голове обязательно и, по возможности, на все случаи жизни», — писал Михаил Михайлович.



*Письмо М. М. Громову от коллег, 1927 г.*





*Учебный биплан Н. Н. Поликарпова У-2 (По-2), поднят М. М. Громовым в январе 1928 г.*

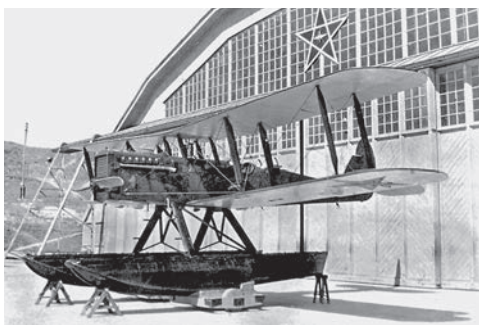
*Истребитель-полуплотораплан Н. Н. Поликарпова И-3, поднят М. М. Громовым в феврале 1928 г.*



Велик вклад Громова в испытания и доводку знаменитого впоследствии учебного (и боевого) самолета Н. Н. Поликарпова У-2 (По-2), который он поднял впервые в январе 1928 г. Месяц спустя, в феврале того же года Михаил Михайлович провел полные испытания совершенно иного самолета Н. Н. Поликарпова — истребителя-полуплотораплана И-3. Он стал первым советским истребителем, выпущенным крупной серией.

Вместе с этим самолетом, имевшим традиционную смешанную конструкцию из дерева, металла и ткани, на заводе № 1 в Москве строился серийно цельнометаллический легкий маневренный истребитель-полуплотораплан И-4 (АНТ-5), созданный в бригаде АГОС ЦАГИ, возглавляемой П. О. Сухим. Испытания прототипов самолета И-4 выполнили летчики-испытатели М. М. Громов, А. Б. Юмашев, И. Ф. Козлов.

За два года до этого, осенью 1926 г., Громов продолжил испытания морского варианта разведчика (на базе самолета Р-1) МР-1 усиленной конструкции после аварии исходного варианта самолета, испытанного летчиком-испытателем В. Н. Филипповым.



*Морской самолет-разведчик конструкции Н. Н. Поликарпова, испытания провел М. М. Громов осенью 1926 г.*



*Многоцелевой-полуплотораплан Н. Н. Поликарпова Р-5, поднят и испытан М. М. Громовым в сентябре — ноябре 1928 г.*

Все эти машины были относительно легкими. Но особенно велики заслуги Громова в испытаниях тяжелых машин и машин-гигантов. В 1929 г. он испытал трехмоторный пассажирский цельнометаллический верхнеплан А. Н. Туполева ПС-9 (АНТ-9), который считал, «безусловно, лучшим самолетом в Европе». Тем не менее дважды на этом самолете Громов совершал вынужденную посадку. В первый раз это случилось, когда на борту в качестве пассажиров находились А. Н. Туполев с сотрудниками, а также начальник Управления ВВС страны П. И. Баранов. Тогда из-за дождя проявился технологический дефект, приведший к недопустимому снижению тяги моторов. А вторая вынужденная посадка произошла во время трансевропейского перелета. 10 июля 1929 г. самолет, на борту которого появилась надпись «Крылья Советов», отправился в заграничное турне. На этот раз в экипаж

входили только Громов и механик Русаков. АНТ-9 вез группу авиаторов и журналистов. За месяц самолет «Крылья Советов» посетил Варшаву, Берлин, Париж, Рим, Марсель и Лондон.

Над Южной Францией на самолете возник бафтинг из-за самопроизвольно открывшегося лючка на центроплане. После сложной посадки на небольшом лугу, как рассказывали очевидцы, Громов, осмотрев самолет, спокойно сказал: «Ну, а я думал — гроб!» Различные варианты самолета АНТ-9, в том числе и боевые (бомбардировщики, разведчики, транспортники), использовались вплоть до войны. Самолет АНТ-9 долгое время оставался флагманом Гражданского воздушного флота СССР.

Летом 1931 г. Громов впервые поднял более крупный пассажирский самолет АНТ-14 «Правда» — пятимоторный высокоплан цельнометаллической конструкции с неубирающимся шасси. Тогда же рассматривался бомбардировочный вариант самолета с установкой бомбардировочного и пулеметного вооружения. Однако в серию АНТ-14 не пошел.

Начиная с 1925 г. на смену устаревшему самолету ТБ-1 ЦАГИ разрабатывал проект другого тяжелого бомбардировщика ТБ-3 (АНТ-6). Вскоре он стал одним из выдающихся самолетов своего времени. Он стоял на вооружении в 1930-е гг. и во время Великой Отечественной войны (в качестве ночного бомбардировщика и транспортного самолета). За всю войну, по некоторым сведениям, с небоевыми потерями включительно было выведено из строя менее сотни этих весьма живучих машин, оснащенных четырьмя пулеметами. К сожалению, несмотря на это, к настоящему времени из построенных 818 экземпляров не сохранилось ни одного. Первую опытную машину ТБ-3 впервые поднял в воздух в конце декабря 1930 г. шеф-пилот ЦАГИ Михаил Громов.

Параллельно с созданием в ЦАГИ цельнометаллического ТБ-3, постройка которого затягивалась из-за дефицита алюминиевых сплавов, в известном ныне тюремном конструкторском бюро ЦКБ-39 под руководством Д. П. Григоровича начали проектировать машину подобного же назначения ТБ-5, в конструкции которой использовались более доступные для массового серийного производства материалы.

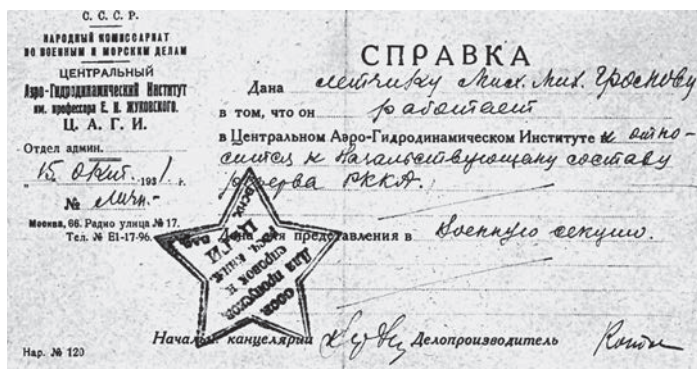
Этот громадный высокоплан с разнесенным вертикальным оперением был оснащен установленными под крылом с каждой стороны фюзеляжа тандемно двумя двигателями с двумя винтами: передним — тянущим и задним — толкающим. 30 июня 1931 г. летчик-испытатель Б. Бухгольц поднял самолет в воздух. После этого 27 августа 1931 г. ЦКБ влилось в ЦАГИ, и единую организацию возглавил Е. С. Пауфлер. Полеты на опытном ТБ-5 продолжались, и в них принял активное участие М. М. Громов. На его долю выпал аварийный случай, произошедший в воздухе в один из май-



*Магистральный пассажирский самолет ЦАГИ  
ПС-9 (АНТ-9)*



*Встреча участников трансевропейского  
перелета на самолете ПС-9 в Берлине*



Справка летчику ЦАГИ М. М. Громову,  
1931 г.



Михаил Михайлович  
Громов

ских дней 1932 г. Когда самолет находился на высоте 800 м, неожиданно началась сильная тряска. Оказалось, что левый задний двигатель сорвался с моторамы и угрожающе повис, зацепившись за шасси. Воздушный винт пробил фюзеляж, и самолет загорелся. Громов немедленно приказал перекрыть питание двигателей и начал планировать со скольжением. Ему удалось сбить пламя и посадить самолет на аэродроме завода № 22 в Филях. В серию самолет ТБ-5 не пошел.

Давней, потаенной мечтой Громова как летчика был беспосадочный кругосветный перелет. Еще в конце 1930-х гг. он участвовал в испытаниях самолетов Бюро особых конструкций (БОК), оснащенных герметической кабиной. Особенно много он сделал в работах по развитию в этом направлении проекта самолета на основе испытанного им АНТ-25 («Рекорд дальности» — РД).



Тяжелый бомбардировщик ТБ-5, 1931 г.

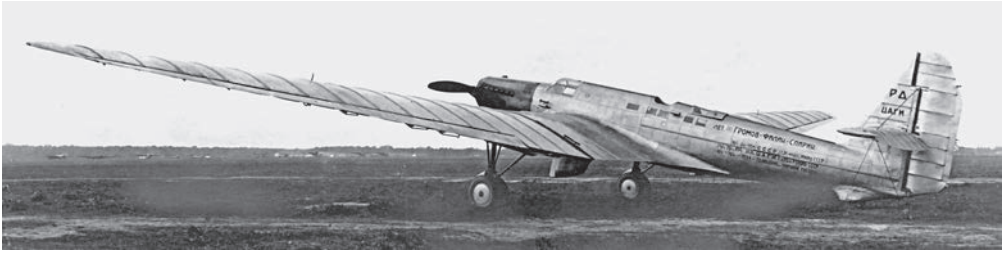


Пассажирский самолет АНТ-14 «Правда». Первый полет выполнил М. М. Громов 14 августа 1931 г.

Предложение о постройке специального самолета для установки рекордов дальности беспосадочных полетов, по некоторым сведениям, исходило от К. Е. Ворошилова и стало известно в ЦАГИ в декабре 1931 г. Как рассказывал Громову конструктор уникальной машины А. Н. Туполев, предложение о создании самолета, способного приблизиться к мировому рекорду дальности полета, установленному в 1933 г. французскими летчиками Кодосо и Росси (9104 км), исходило от самого И. В. Сталина. Громов загорелся этой работой и задачей выполнения дальнего перелета, в частности через Северный полюс.

Постройка самолета, разрабатывавшегося ЦАГИ бригадой П. О. Сухого, началась летом 1932 г. Первый полет самолета выполнил 22 июня 1933 г. экипаж, возглавляемый М. М. Громовым. Он же выполнил





*Рекордный самолет АНТ-25 («Рекорд дальности» — РД).  
Первый полет выполнил М. М. Громов 22 июня 1933 г.*

10 сентября 1933 г. первое испытание самолета-дублера с двигателем М-34Р, оснащенным редуктором. Особенностью моноплана АНТ-25 было использование дюралевого гофрированного крыла очень большого для того времени удлинения ( $\lambda=13,1$ ). Как известно, именно этот безразмерный геометрический параметр (отношение квадрата размаха крыла к его площади) во многом определяет аэродинамическое качество самолета — отношение подъемной силы к сопротивлению. Чем больше удлинение, тем качество самолета выше и больше дальность его полета.

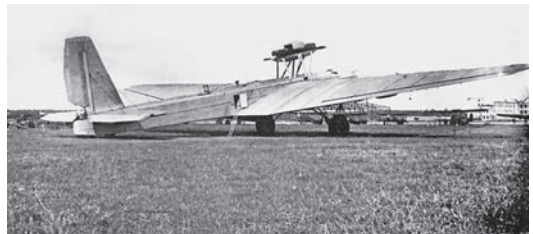
10–12 сентября 1934 г. Громов со вторым пилотом А. И. Филиным и штурманом И. Т. Спириным установили на этом самолете (с третьей попытки, после двух вынужденных посадок) неофициальный мировой рекорд продолжительности и дальности полета по замкнутому маршруту над европейской частью Советского Союза. К этому времени совместно с инженерами ЦАГИ (прежде всего с М. А. Тайцем и Д. С. Зосимом) Громов выявил в самолете АНТ-25 многие дефекты, что позволило не только резко повысить его надежность, но и увеличить дальность полета.

Примерно в то же время, в 1934 г., Михаил Михайлович впервые поднял в небо и испытал знаменитый «пропагандистский» восьмимоторный самолет-гигант АНТ-20 «Максим Горький». Он был построен на базе тяжелого бомбардировщика ТБ-4 (АНТ-16). Самолет АНТ-16, впервые поднятый М. М. Громовым в июле 1933 г., не строился серийно ввиду невыполнения тактико-технических требований. Опытный самолет АНТ-16 был передан ЦАГИ для совместных с НИИ ВВС испытаний, направленных на решение вопросов, связанных с постройкой «Максима Горького». Технический совет, которому поручили определить лицо будущего самолета и разработать технические требования, возглавил начальник ЦАГИ Н. М. Харламов.

АНТ-20 отличался от ТБ-4 (АНТ-16) тем, что мог нести большую на 1500 кг полезную нагрузку и имел вдвое меньшую длину разбега при взлете (всего 300–400 м). На АНТ-20 использовалось новое крыло, имевшее большую площадь и удлинение. Впервые для тяжелого самолета была применена



*Пассажирский самолет АНТ-35 (ПС-35),  
впервые поднят в небо М. М. Громовым в 1936 г.*



*Тяжелый бомбардировщик АНТ-16 (ТБ-4).  
Первый полет выполнил М. М. Громов в 1933 г.*



электродистанционная система управления. Пилотажно-навигационное оборудование самолета обеспечивало его эксплуатацию днем и ночью, в том числе ночные посадки на неподготовленной местности. 17 июня 1934 г. М. М. Громов выполнил на АНТ-20 первый полет. В том же году М. М. Громов и Н. С. Журов на этом самолете установили два мировых рекорда, подняв грузы массой 10 и 15 тонн на высоту 5000 м. На самолете во время визита в СССР совершил полет Антуан де Сент-Экзюпери.

После катастрофы «Максима Горького» было решено построить второй, улучшенный экземпляр самолета — шестимоторный АНТ-20бис. За счет повышения мощности моторов (М-34ФРНВ) стало возможным отказаться от неуклюжей тандемной установки двух моторов сверху фюзеляжа. Самолет был построен в 1938 г., и испытывал его также М. М. Громов. Единственный экземпляр самолета использовался в качестве пассажирского и транспортного, пока не потерпел катастрофу в декабре 1942 г.

Вследствие большого напряжения в испытательной работе в середине 1930-х гг. у Громова обострились проблемы с застарелой болезнью, и Михаил Михайлович оказался в госпитале с язвенным кровотечением. Пока он находился шесть недель на излечении, у известных летчиков С. А. Леваневского, а затем у Г. Ф. Байдукова с В. П. Чкаловым созрела мысль совершить перелет в Америку через Северный полюс на самолете АНТ-25.

Было хорошо известно о планах Громова совершить сверхдальние перелеты на АНТ-25: в Австралию, Южную Америку, а также Северную Америку (по маршруту Москва — Нью-Йорк, но через Атлантику), хотя годы спустя, он говорил также о своем желании перелететь в США через Северный полюс: «Кто ж об этом не мечтал».

После неудачной попытки Леваневского Сталин дал добро на такой перелет экипажу Чкалова, Байдукова и Белякова, но прежде предложил ему совершить дальний перелет на АНТ-25 внутри страны — по так называемому Сталинскому маршруту. Чкалов к этому времени стал одним из лучших летчиков-испытателей страны, главным образом, самолетов-истребителей. Выходец из простого народа, «русский богатырь», молодой коммунист, он стал олицетворением успехов народной власти в новейшей области техники. Но его опыт в испытательной работе, особенно по тяжелым машинам, в частности по АНТ-25, был несоизмерим с громовским.

Естественно, что самолюбие Громова было задето. Мало того, что он был учителем Чкалова. Михаил Михайлович не раз заступался за своего ученика. Однажды, когда талантливый летчик был уволен из военной авиации за недисциплинированность, Громов вместе с А. Б. Юмашевым обратился даже к начальнику ВВС Я. И. Алкснису. Благодаря этому Чкалов получил возможность работать и достиг больших высот в качестве летчика-испытателя. Именно Алкснис, кстати сказать, принял самое активное участие в подготовке сверхдальних перелетов на самолете АНТ-25, и ему-то была хорошо



*Агитационный самолет АНТ-20 «Максим Горький».  
Первый полет выполнил М. М. Громов в 1934 г.*



Слева направо: А. И. Филин, М. М. Громов,  
И. Т. Спириин, 1934 г.



Слева направо: А. Б. Юмашев, М. М. Громов,  
Е. К. Стоман, 1937 г.

известна роль Громова в испытаниях и доводке этого самолета. Уже после того как было принято решение о перелете в США экипажа Чкалова, Сталин и руководство страны встретились с выписавшимся из госпиталя Громовым — на следующий день после его письменного обращения к вождю. Заметив очевидную несправедливость в отношении Громова, руководители страны согласились с предложением летчика: было решено, что почти одновременно с экипажем Чкалова, со сдвигом в полчаса, для перелета в Америку по тому же маршруту на втором самолете АНТ-25 стартует экипаж Громова. Главное, что было принято во внимание при таком решении, — заслуги Громова в испытаниях и доводке самолета АНТ-25.

После этого Михаил Михайлович оперативно провел необходимые испытания нового экземпляра мотора. Убедившись в его высокой надежности и экономном расходе топлива, совершенно неожиданно для себя Михаил Михайлович узнал накануне старта, что мотор с его самолета снят и переставлен, как ему сказали (в чем Громов сомневался) на самолет Чкалова. Чкаловцы улетели в Америку 18 июня 1937 г., даже не попрощавшись с теми, кто должен был лететь рядом с ними. Эта обида не проходила у Громова никогда.

О том, почему был снят их мотор, Громов не раз спрашивал впоследствии у соседа по даче Г. Ф. Байдукова, которого уважал и как человека и особенно как летчика. Но ответа так и не получил. Сам же Громов и его экипаж, стартовавшие 12 июля 1937 г. после летной проверки еще одного, нового экземпляра мотора, выполнили перелет в США, превзойдя не только достижение экипажа Чкалова (8504 км по прямой за 63 часа 25 минут), но и превысив более чем на 1000 км два официальных мировых рекорда дальности полета. Экипаж Громова пролетел за 62 часа 17 минут 11 500 км (10 148 км по прямой).

Конструкцией необыкновенного самолета очень заинтересовались американские инженеры. Его разобрали и подвергли тщательному изучению. Предлагали даже купить



Самолет-разведчик и легкий  
бомбардировщик АНТ-51. Первый  
полет выполнил М. М. Громов в 1937 г.

Самолет АНТ-25 М. М. Громова  
в Сан-Джасинто, США, июль 1937 г.

его, но им в этом было отказано. В 1937 г. самолет был доставлен в разобранном виде теплоходом в Гавр, откуда другим теплоходом был переправлен в Ленинград.

Между прочим, некоторые американские авторы посчитали самолет АНТ-25 военным разведчиком. Это не так. Но известно, что КБ Туполева разработало примерно в то же время самолет-разведчик и легкий бомбардировщик АНТ-51 (СЗ); его первым поднял в воздух М. М. Громов 25 августа 1937 г. (Мы еще вернемся к описанию деталей исторического перелета с различных точек зрения.)

Поражает интенсивность и разнообразие работы ЦАГИ и конструкторов во главе с А. Н. Туполевым в 1930-е гг. 20 августа 1936 г. М. М. Громов впервые поднял в воздух пассажирский самолет АНТ-35 (ПС-35).

При всей важности машин, испытанных Громовым прежде, особое место в их ряду занимает четырехмоторный тяжелый бомбардировщик дальнего действия Пе-8 (ТБ-7, или АНТ-42). Технические требования на АНТ-42 были выданы ЦАГИ в начале 1930 г. Летом 1934 г. началось проектирование ТБ-7 под общим руководством А. Н. Туполева силами бригады № 1 Конструкторского отдела сектора опытного самолетостроения (КОСОС ЦАГИ), возглавляемой В. М. Петляковым. Постройка двух первых опытных самолетов-прототипов осуществлялась в Москве на заводе опытных конструкций (ЗОК) ЦАГИ. 27 декабря 1936 г. первый прототип АНТ-42-1, пилотируемый М. М. Громовым, совершил первый полет с Центрального аэродрома.

По многим параметрам Пе-8 опережал зарубежные самолеты аналогичного класса. Английские тяжелые бомбардировщики уступали Пе-8 по максимальной дальности и высоте полета. Германский Фокке-Вульф 200 «Кондор» уступал Пе-8 по всем параметрам. Даже американские тяжелые дальние бомбардировщики — Боинг В-17 и Консолидейтед В-24 «Либерејтор» — в довоенный период уступали Пе-8 по большинству параметров. Но их характеристики, в отличие от Пе-8, постоянно совершенствовались.

Эффективность массированного боевого применения американцами «летающих крепостей» В-17 изменила скептическое порой отношение руководства ВВС и страны к ТБ-7, производство которого мелкими сериями в тяжелейших условиях военного времени неоднократно прерывалось и возобновлялось. Общее число изготовленных машин составило 93 экземпляра (включая два прототипа). К концу войны удалось несколько увеличить парк самолетов Пе-8.

Серийное производство бомбардировщика ТБ-7 началось в 1937 г., но полностью оно было развернуто на казанском заводе только в 1939 г. Серийное производство бомбардировщиков В-17 американцы начали в июле 1939 г. Характеристики этого самолета, повторимся, постоянно совершенствовались, как и возрастал интерес к нему военного руководства нашей страны. В апреле 1936 г. на совещании в УВВС Я. И. Алкснис предложил купить в США техническую помощь для освоения производства «4-х моторного бомбардировщика “Боинг”». С фирмой начались переговоры, которые



*Тяжелый бомбардировщик АНТ-42 (ТБ-7, Пе-8).  
Первый полет выполнил М. М. Громов 27 декабря 1936 г.*

не увенчались успехом. Летом 1941 г., когда после нападения Германии на СССР США предложили нам свою военную помощь, президент Рузвельт пообещал Сталину в том числе и тяжелые бомбардировщики. В надежде на приобретение В-17 в начале войны в США Сталиным была направлена делегация специалистов под общим руководством М. М. Громова (а также А. Б. Юмашева и Г. Ф. Байдукова в качестве руководителей двух групп), доставленная по трассе Северного морского пути летающими лодками на Аляску. Но американцы отказались предоставить В-17 Советскому Союзу. Против передачи тяжелых бомбардировщиков резко выступил генерал Арнольд, ссылаясь на нехватку их в авиации самих США. В качестве второго аргумента выдвинули наличие на борту «летающих крепостей» секретного оборудования, в частности бомбардировочных прицелов.

Тяжелые бомбардировщики были остро необходимы советской авиации. Выпущенных Пе-8 не хватало для вооружения даже одной дивизии. Стали собирать и восстанавливать брошенные В-17 и В-24, а затем доукомплектовать ими полки 45-й авиадивизии дальнего действия, тогда единственного в нашей стране соединения четырехмоторных бомбардировщиков. Несмотря на все трудности, к 1 июля 890-й полк имел на вооружении девять Пе-8, девятнадцать В-25 и двенадцать В-17. Они дислоцировались на аэродроме Балбасово под Оршей.

Михаил Михайлович не любил говорить о войне, тем более о своих военных заслугах командующего ВВС Калининского фронта (до мая 1942 г.), командующего 3-й воздушной армией (май 1942 — май 1943 г.), командующего 1-й воздушной армией (май 1943 — июнь 1944 г.).

С гораздо большим желанием он говорил даже не об испытанных им многочисленных опытных машинах, а о своих воспитанниках: «Когда я работал в ЦАГИ, учил летать других летчиков-испытателей. Эти годы педагогической работы научили: летчик должен предвидеть до полета очень многое, почти все...»

Громов не был профессиональным военным. Но за эти заслуги он был удостоен в 1943 г. ордена Суворова. Этим орденом награждались командиры Красной армии за выдающиеся успехи в управлении войсками. Если учесть, что Михаил Михайлович не имел не только военного образования, но и вообще высшего образования, можно утверждать, что он достиг таких знаний и умений в совершенно новой для себя области с помощью природного ума и самообразования.

После войны, в 1947 г., будучи заместителем Главкома Дальней авиации, генерал-полковник Громов горячо поддержал чрезвычайно смелый и весьма тщательно проработанный проект самолета для беспосадочного облета Земли за 150 часов на дальность 25 000 км инженера ЦАГИ Б. А. Кирштейна. Эта история, столь богатой на события жизни Громова, история о бесстрашии профессионала и патриотизме гражданина, о романтической целеустремленности летчика, о его могучей силе и... бессилии, малоизвестна. Стоит рассказать о ней подробнее.

Но прежде отметим вот что. Самолет АНТ-25 стал предметом тщательного изучения в США (на этот счет есть авторитетное мнение туполевских специалистов). Это



*Самолет АНТ-25 В. П. Чкалова  
в Портленде, США, июнь 1937 г.*



естественно, потому что он показал совершенно исключительные качества — как аэродинамические, так и прочностные, — продемонстрировал небывалую экономичность и надежность. Самолет этот в Штатах пришлось разбирать, поскольку на Родину его решили доставить в разобранном виде. Есть сведения, что анализом конструкции самолета АНТ-25 тщательно занимался молодой в ту пору, а впоследствии выдающийся американский авиаконструктор Кларенс «Келли» Джонсон, автор проектов знаменитых самолетов фирмы «Локхид», в частности, Р-38 «Лайтнинг», U-2, SR-71.

Кстати, параметры самолета-шпиона U-2: форма в плане, размах крыльев, удлинение, ферменная конструкция основного силового элемента крыла — лонжеронов — практически те же, что у самолета АНТ-25. На основе самолета АНТ-25, имевшего еще название «РД» («Рекорд дальности»), у нас в стране еще до войны велись, как известно, разработки самолета для облета земного шара.

О возможности и привлекательности такого полета писал еще в 1936 г. в газетной публикации (в порядке обсуждения), озаглавленной «Москва — Нью-Йорк через океан», М. М. Громов: «...Советская техника накопила сейчас достаточный опыт для проектирования такого самолета, который сможет пролетать без посадки до 25 тысяч км. Однако такой самолет поставил бы советских пилотов в очень затруднительное положение... Трудно было бы выбрать на земном шаре трассу такой исключительной протяженности».

Г. Ф. Байдуков утверждал: «После похорон Чкалова М. М. Громов и я предложили в память Валерия Павловича совершить перелет вокруг земного шара по северному маршруту, пересекающему оба полюса. Для выполнения этой задачи мы обратились с просьбой к правительству обязать нашу авиационную промышленность создать два самолета с гермокабинами и дизельными моторами, которые могли бы обеспечить огромные дальности полета на высокой крейсерской скорости и потолке более 10 000 м. Предложение было принято, и 5 января 1939 г. постановлением СНК СССР были утверждены два экипажа будущих БОК-15 из трех человек во главе с Громовым и Байдуковым. Определялся и срок готовности — к 1 мая 1939 года».

По расчетам конструкторов БОК-15 должен был совершить беспосадочный полет дальностью порядка 24 000 км с расчетной крейсерской скоростью до 240 км/ч. Для достижения таких показателей необходимо было использовать дизельный двигатель.

Именно на этом поддерживаемом высшим руководством страны пути подготовки к сверхдальним рекордным перелетам находились, в частности, предпринятые перед войной создание и летные испытания в Смоленске самолетов Бюро особых конструкций (БОК), оснащенных герметическими кабинами и дизельными моторами.

На авиационном заводе в Смоленске строили два самолета БОК-15, предназначавшиеся для экипажей М. М. Громова (совместно с А. Б. Юмашевым и С. А. Данилиным), а также Г. Ф. Байдукова (совместно с И. Т. Спириным и А. В. Беляковым). Предполагалось, что в 1939 г. на них будет выполнен ряд перелетов, в том числе и по объявленным кругосветным маршрутам американцев Уильяма Поста и Говарда Хьюза.



*Высотный самолет БОК-15, построенный в октябре 1939 г.*



*Макет самолета Б. А. Кириштейна*

Первый из двух строившихся самолетов БОК-15, пилотируемый летчиком М. М. Громым, поднялся в воздух уже после ареста главного конструктора самолета Чижевского — 23 октября 1939 г. До середины следующего года продолжалась их доводка, но перелет так и не состоялся. Уже шла Вторая мировая война.

Известно также, в частности, по воспоминаниям Г. Ф. Байдукова, о том, что полет вокруг земного шара готовился также в первые послевоенные годы. Впрочем, он не был связан с проектом Б. А. Кирштейна; во всяком случае, в беседах со мной Г. Ф. Байдуков ничего не говорил об этом проекте. Возможно, дело было в том, что за поддержкой своего сверхсмелого начинания Б. А. Кирштейн обратился именно к М. М. Грому.

Проект Б. А. Кирштейна, представлявший самолет цельнодеревянной конструкции массой 26 тонн, с одним дизельным мотором АЧ-30, крылом размахом около 42 метров и ламинаризованным аэродинамическим профилем, Громов сразу оценил как вполне реализуемый, и вместе с конструктором обратился за поддержкой к И. В. Сталину. 48-летний Громов видел себя пилотом уникальной машины, дававшей возможность достигнуть — пусть ценой чрезвычайно большого риска — фантастического результата, к которому стремился всю жизнь, результата, который после тяжелейшей войны прославил бы нашу страну мирным достижением мирового масштаба.

Было несколько заседаний комиссии экспертов высшего уровня по рассмотрению проекта дальнего самолета. В экспертную комиссию, которую возглавлял доктор технических наук И. В. Остославский, входили также авиаконструкторы С. В. Ильюшин, М. Л. Миль, доктора технических наук Т. М. Мелькумов, Г. Н. Абрамович, В. Н. Матвеев, генерал-майор И. Ф. Петров и др. Политическое решение руководства страны, естественно, должно было опираться на их мнение. Ученые в пору, когда головы летели даже за малейшие промашки, были осторожны, и Грому с самого начала пришлось настойчиво доказывать, что основные критические замечания и сомнения скептиков в целом неосновательны. Пришлось доказывать многое. В частности, надо было убедить, что достаточно обоснован выбор деревянной конструкции самолета. Кирштейн был отличным авиамodelистом и видел чисто технологические преимущества дерева как конструкционного материала перед металлом. Это касалось, прежде всего, качества поверхности и точности выдерживания профиля крыла. Выполнение заданных весьма жестких требований обеспечивалось использованием толстой обшивки крыла, состоявшей из склеенных между собой продольных реек и приклеенных к ним листов фанеры. Другой основной силовой элемент крыла — лонжероны в виде длинных конических труб — также относительно проще было изготавливать из клееной фанеры, нежели из металла. Вопросы веса конструкции при всей их важности имели второстепенное значение. Особое значение имела простота конструкции, возможность быстрого изготовления самолета с высоким аэродинамическим качеством на любом авиационном заводе.

Немало сомнений было связано с дизельным мотором АЧ-30. Он был создан и нашел применение еще в войну. Конструк-



*Б. А. Кирштейн в кабине планера*



*Схема лонжеронов крыла в виде конических труб*

тор мотора Алексей Дмитриевич Чаромский перед войной четыре года провел в «шарашке», хотя был известен как один из лучших двигателистов, создателей Центрального института авиационного моторостроения. Чаромский был высшим авторитетом в стране в области дизельного моторостроения, и он без колебаний поддержал Кириштейна и Громова.

Сохранились следующие пометки, сделанные рукой Михаила Михайловича 15 октября 1947 г. на первом заключении комиссии:

«1. Мотор может быть доведен до гарантийной работы в 150 часов, и это не неразрешимая задача;

2. Комфорт? Ни в какой степени не может явиться причиной, препятствующей в рекордном случае, — это легко доказать примерами уже имевших место случаев в длительных перелетах;

3. Ненадежность конструкции ничем не доказывается;

4. Рекордные специальные самолеты никогда и нигде не использовались как военные или гражданские... Рекордные самолеты нужны для разрешения проблемных специальных вопросов... В этом их ценность и быстрейший сдвиг техники в определенном целеустремленном направлении...

...В задачу комиссии не следовало вносить принципиальную необходимость рекорда, а следовало определить техническую возможность, которая налицо имеется и комиссией, в сущности, подтверждается. Такие дальние самолеты и всех стран мира пока летают на указанных принципах».

После вторичного рассмотрения экспертная комиссия с некоторыми оговорками практически одобрила проект и дала рекомендации для начала рабочего проектирования самолета. Но нашлись влиятельные, свехосторожные и ревнивые скептики среди известных конструкторов, а также функционеров Министерства авиационной промышленности, сумевшие постепенно, тихо загнать чужой для них и опасный проект в тупик... Авиаконструктор О. К. Антонов, работавший в то время в Новосибирске, и академик М. В. Келдыш (в ЦАГИ), хорошо знавшие конструктора Кириштейна и его смелый проект, не сомневались в его реализуемости, но зная также «кухню» на самом верху, предостерегали энтузиастов: «Не пробуйте!»

Нина Георгиевна Громова, супруга летчика, не знала об этом проекте почти ничего (в вопросах, касавшихся работы, Михаил Михайлович был всегда замкнут и немногословен даже с самым близким человеком). Но, как она вспоминала, однажды, году в 1948-м, к ним на дачу приезжали конструкторы А. Н. Туполев и А. А. Архангельский. Запомнился итог их разговоров с мужем: в стране послевоенная разруха, сейчас не до рекордных перелетов. Громов видел, что материальные издержки поддержанного им проекта самолета предельно простой конструкции, оснащенного вполне освоенным дизельным мотором, ничто по сравнению с важностью достигаемого результата. Чтобы убедиться в этом, возможно, после тех самых споров на даче, Громов, как рассказывал мне уже Кириштейн, продиктовал текст письма, переданного в августе 1948 г. в Кремль:

«Товарищ Сталин!

В настоящее время разработан эскизный проект специального рекордного самолета, способного выполнить беспосадочный кругосветный перелет. Проект дважды рассмотрен экспертной комиссией Министерства авиационной промышленности, признавшей, что проект свидетельствует о возможности такого перелета.

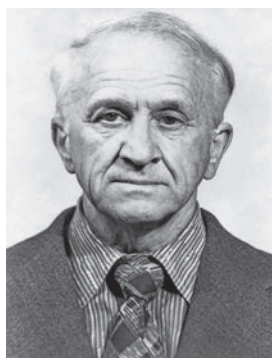
Нужен ли сейчас нашей стране самолет для совершения беспосадочного перелета вокруг земного шара?

Инженер ЦАГИ Б. А. Кириштейн  
Герой Советского Союза М. М. Громов».





*М. М. Громов, 1946 г.*



*Б. А. Кирштейн,  
1970-е гг.*

В конце августа 1948 г. Громова и Кирштейна пригласили на расширенное заседание к министру Вооруженных Сил СССР Н. А. Булганину, которому Сталин поручил разобраться с инициативой Громова и представить свои предложения. Одним из тех, кто на совещании горячо поддержал инициативу, был, по воспоминаниям Кирштейна, Г. Ф. Байдуков. Явно положительно был настроен и военный министр, не скрывавший заинтересованности правительства перелетом. Несмотря на очевидную осторожность и критические замечания А. Н. Туполева и С. В. Ильюшина,

а также министерских чинов авиационной промышленности по стоимости, срокам реализации проекта и т. д., Булганин обещал всемерную помощь...

Громов когда-то в войну говорил Сталину, что считает себя слугой народа и готов работать там, где нужно стране. Борясь за беспримерный, но рискованный проект, он опять-таки думал не столько о себе, сколько о своей стране. О ней в самом конце своей замечательной книги воспоминаний, подводя главный итог, он напишет пронзительные слова: «Больше всего на свете я люблю свою Родину со всеми ее достоинствами и недостатками...»

После совещания у Булганина до Громова, понявшего вскоре бессмысленность новых усилий, окольными путями стала доходить информация о каких-то положительных решениях наверху, но постепенно и умело разговоры о проекте стали заглушаться... По всей видимости, этот его «холостой выстрел» был настолько обиден Громову, что он об этом удивительном проекте никогда не говорил (в отличие от аналогичного проекта БОК, о котором упомянул в книге своих воспоминаний).

Лишь спустя почти 40 лет, в декабре 1986 г., впервые был выполнен беспосадочный перелет вокруг земного шара. Его за 9 дней совершили Джина Йегер и Дик Рутан на оригинальном самолете «Вояджер». Подобно Ю. А. Гагарину в космонавтике, они вписали в историю авиации свои имена...

Десятилетия в конце своей жизни официальными властями Михаил Михайлович был отлучен от авиации. С 1949 до 1955 г. он возглавлял Управление летной службы Министерства авиационной промышленности. Задачами Управления было обеспечение летных испытаний опытных самолетов, а также подтверждение высоких летных характеристик и надежности серийно выпускаемых самолетов. Многие летчики-испытатели сохранили об этом периоде работы Громова, не говоря уже о его собственной уникальной карьере испытателя и участника выдающихся перелетов, самое доброе, порою восторженное воспоминание. Один из выдающихся советских летчиков-испытателей Юрий Гарнаев, чрезвычайно трудно пробивавшийся в испытатели, благодарно говорил: «Когда передо мной закрывали двери, Громов впускал меня через окно». Михаил Михайлович предъявлял исключительно жесткие требования к людям, стремившимся в испытатели. Военный летчик Гарнаев в 1945 г. провинился и был осужден, работал после освобождения из заключения слесарем в Летно-исследовательском институте (ЛИИ), техником,



*Аэродром Летно-исследовательского института (ЛИИ)*

парашютистом и даже заведующим клубом. Громов сумел оценить настойчивость Гарнаева в достижении поставленной цели — вернуться к летной работе, — а главное, сумел увидеть его талант яркого, универсального испытателя...

У Громова было хорошее взаимопонимание с такими руководителями авиационной промышленности, как А. И. Шахурин и особенно М. В. Хруничев. Осложнения наступили, когда в 1953 г. Хруничева на посту министра сменил П. В. Дементьев. Генерал-полковник Громов имел неосторожность возражать министру (в ту пору генерал-лейтенанту) в вопросах, в которых разбирался лучше кого бы то ни было — в летных испытаниях. Дементьев более всего был озабочен бесперебойным, массовым выпуском (даже в мирное время) самолетов на серийных заводах, Громова же беспокоило также достижение и строгое подтверждение высокого качества выпускаемых самолетов. Дементьев заставил Громова уйти. Уйти в 56 лет, причем так, что ни один Генеральный конструктор, в том числе А. Н. Туполев, ни один руководитель, в том числе начальник ЦАГИ, не предложили ему работы. Многим ему обязанный С. П. Королев, будучи уже всесильным, о Громове также не вспомнил. Как не вспомнили генерал-полковника авиации и незаурядного военачальника военные. Как не вспомнили профессора Громова академические круги. В каком-то смысле он, человек гордый, неспособный кому-то жаловаться на свое, в сущности, бедственное положение, оказался «чужим среди своих». Никто из летчиков-испытателей, даже военных, не имел столь высокого генеральского чина, как он, но сам Громов не считал себя человеком военным — скорее гуманитарием: музыкантом, театралом, художником... Он глубоко интересовался проблемами психологии, генетики, спорта высших достижений, но для специалистов в этих областях он оставался, прежде всего, знаменитым летчиком. Громов ни в чем не довольствовался малым — даже в старости. Обиды человека, который еще в 1930-е гг. был удостоен высших международных наград и титулов, а теперь забытого в собственной стране, униженного как морально, так и материально, можно только представить. Однажды, правда, позвонил сам Леонид Ильич Брежнев и поздравил с днем рождения...

Михаил Михайлович не был обделен добрыми друзьями, талантливыми и преданными, о которых с такой любовью и открытостью он писал в своих воспоминаниях. Грело душу уважение многих ярких личностей в авиации, таких как С. Н. Анохин, М. А. Нюхтиков, В. К. Коккинаки, Р. И. Капрэлян, В. В. Решетников... Но это только уси-

ливалось переживания хоть и «железного», но ранимого Громова от чьего-то предательства (было и такое), а главное, — от сознания собственной невостребованности для большого, достойного и, главное, любимого дела в авиации. Важной представительской роли, которую он играл в общественной жизни страны, в любимых видах спорта (в тяжелой атлетике и конном спорте), ему, профессионалу высочайшего уровня прежде всего в авиации, было, очевидно, недостаточно. В итоге резко обострились проблемы с сердцем, настроение упало настолько, что Михаил Михайлович оказался даже на грани самоубийства. Спасли мудрость и тепло семьи: жены Нины Георгиевны и дочери Софии... Спасла любовь к природе и искусству. Спасла привязанность к лошадям и собакам, отвечавшим пониманием, лаской, преданностью...

Финал его уникальной жизни, наполненной столькими событиями, встречами с многими выдающимися личностями, достижениями в самых разных областях, напоминает чем-то судьбу самолета АНТ-25. Американцы уговаривали советскую сторону оставить (за большие, надо думать, деньги) этот самолет в качестве музейной реликвии в США. Этот отказ можно было бы назвать вполне благоразумным, если бы не одно обстоятельство (повторявшееся много раз, годы спустя с другими нашими реликвиями). Вместо того чтобы сохранить этот самолет как национальную гордость, как начало национального музея авиации, этот совершенно уникальный самолет послужил мишенью на полигоне для отработки прицельного бомбометания. Непонятно, чего в этом больше — предельной ограниченности власть предрежащих или их цинизма.

Так и в своей жизни Михаил Михайлович Громов постоянно оказывался под прицельным обстрелом: во-первых, власти, не готовой простить ему ни дворянское происхождение, которое он не скрывал, ни его беспартийность (в довоенный период); во-вторых, некоторых завистников и конкурентов из близкого окружения, не способных простить ему его феноменальные, признанные международными организациями достижения в качестве летчика-испытателя и обладателя уникальных мировых рекордов; в-третьих — некоторых его командиров на фронте, видевших в нем угрозу своей военной карьере. Наконец, особенно болезненным для Громова оказалось противостояние со всесильным министром авиационной промышленности П. В. Дементьевым.



*Слева направо: М. М. Громов, А. Б. Юмашев, С. А. Данилин, 1937 г.*



*С добрыми друзьями-конниками А. А. Дорнером и В. В. Беляковым, 1954 г.*



Около полувека назад звания «Заслуженный летчик-испытатель СССР», учрежденного Президиумом Верховного Совета СССР 14 августа 1958 г., первыми были удостоены С. Н. Анохин, Б. К. Галицкий, М. Л. Галлай, В. К. Коккинаки, А. Г. Кочетков, М. А. Нюхтиков, Ф. Ф. Опадчий, Н. С. Рыбко, Г. А. Седов, Г. М. Шиянов. Все они в той или иной мере — ученики Громова, естественно, почитавшие его первым летчиком-испытателем страны. Но его в этом списке самых-самых не было! И. В. Сталин любил В. П. Чкалова и назвал его великим летчиком нашего времени, но был сдержан и строг с его учителем Громовым! Г. Ф. Байдуков, биограф и друг Чкалова, сам блестящий пилот и многогранная личность, отдавая должное замечательному летчику Чкалову, открыто признавался тем не менее, что их общим богом был Громов. Георгий Филиппович говорил: «Он видел нас насквозь, но не давал никому и малейшего повода подумать об этом». Байдуков сознавал, что Чкалова и его самого, людей из простого народа, вознесли именно за то, что на их примере можно было показать, что дала советская власть человеку из самых низов. Громов, не скрывавший своего дворянского происхождения, беспартийный (до 1942 г.), всегда сторонившийся власть предержащих, во многом был противоположностью им. Более того, он мог вступить в спор с этой властью, когда вытаскивал из Колымы таких людей, как С. П. Королев. Сталин заботливо накрывал пледом у себя на даче на юге «уставшего» и прикорнувшего на скамейке после застолья рубаху-парня Чкалова. Громов же, человек совершенно другого масштаба, интеллигент, интеллектуал, никогда не был так приближен к всесильному вождю, который хоть и уважал его и ценил, но всегда был с ним только на «Вы». При всей своей богатырской стати почти античного героя, при всем своем вкладе в становление авиации страны и утверждение ее славы, при всех своих заслугах в победе над фашизмом Громов оставался в тени. Более того, нередко слышал несправедливые, незаслуженные укоры.

Мы, по обыкновению своему, не воздали должного живому Громову. Он прожил удивительно яркую жизнь, полную драматических, а в последние годы и трагических событий. В одной из американских книг об «отважных мужчинах» есть такие строки:



*М. М. Громов, 1940-е гг.*



*М. М. Громов, 1920-е гг.*

«Громов был больше, чем опытный, искусный пилот. Он был мечтателем, смотревшим на землю сверху, как и должен смотреть на нее авиатор, летающий на большие расстояния». Да, он был романтиком. Но мало кто так прочно стоял на земле, мало кто так много знал и умел, мало кто так чувствовал и ценил возвышенное. В полном соответствии с нешуточным (а, может, и шутливым) «предписанием» Э. Хэмингуэя для настоящих мужчин, у Громова было четыре жены, и он всегда стремился быть при этом порядочным в личной жизни. Он совершал подвиги в небе и оставался скромным на земле. В нем соединилось столько талантов, около него было столько выдающихся людей, что трудно представить более содержательную, более значительную и более неразгаданную личность. Казалось, такие люди — главное богатство страны, и о них должны быть написаны тома. Но давно уже на сцене другие герои. Можно лишь надеяться, что время достойного признания Михаила Михайловича Громова еще придет.

Вот и вся моя статья. В дальнейшем у нас будет возможность узнать об описанных эпизодах жизни Громова от него самого — из малоизвестных его публикаций в печати и его интервью...

Основное же внимание мы уделим взгляду и оценкам описанных событий и личности Нины Георгиевны Громовой. Прежде чем рассказать о наших беседах с ней, приведем краткое описание ее жизни.

Родилась она в 1922 г. в Семипалатинске в семье военнослужащего. Поступив в первый класс школы в Прокопьевске, в Кузбассе, в 1930 г., она сменила семь школ в разъездах с родителями по Западной Сибири. В 1940 г. окончила с золотой медалью среднюю школу в Калининe, после чего с родителями переехала в Ростов-на-Дону. Еще в 9-м классе калининской школы Нина увлеклась конным спортом, вольтижировкой и конкурном, а в Ростове продолжила освоение основ высшей школы верховой езды, получив первый разряд по конному спорту (в конкуре).

В 1941 г. Нина Байскова поступила в Московский авиационный институт. С началом войны вместе с другими добровольцами-студентами МАИ она участвовала в строительстве оборонных сооружений во фронтовой полосе за Брянском, а также работала на Химкинском авиационном заводе № 84.

В 1942 г. в Алма-Ате, куда был эвакуирован МАИ, она закончила курсы фронтовых медсестер. Во время практики прошла строгий отбор в курсанты Военного института иностранных языков. В мае 1942 г. в связи с поступлением в институт она была призвана в армию и после двух лет напряженной учебы на отделении английского языка была направлена на работу военным переводчиком в Управление внешних сношений Генерального штаба Вооруженных сил СССР.

С января по апрель 1946 г. в составе военно-правительственной делегации СССР Нина Громова работала в Военно-штабном комитете Совета Безопасности ООН на его первой сессии в Лондоне. В 1946 г. она окончила Военный институт иностранных языков Красной Армии, сдав государственные экзамены экстерном. В качестве военного переводчика проработала в Генштабе до декабря 1947 г.

После этого, закончив военную службу, в течение 15 лет Нина Георгиевна работала преподавателем английского языка в Московском институте стали и сплавов.

Всю свою жизнь она была тесно связана и со спортом высших достижений, и с драматическим искусством.

Вот лишь некоторые из наиболее значимых спортивных достижений Нины Георгиевны. В 1950 г. она стала победителем Всесоюзных соревнований по конному троеборью. Она была первой женщиной, допущенной к участию в стипль-чезе наравне с мужчинами, и в 1950–1951 гг. вместе с Дидой побеждала и устанавливала рекорды в скачках с препятствиями на 4000 и 6000 м, последний из знаменитых ее рекордов (7 минут 47,7 секунды)

не побит и поныне. В 1953 г. она стала чемпионкой СССР по выездке, а в 1956 г. была единственной женщиной в составе команды СССР по выездке на Олимпиаде в Стокгольме. Перед Олимпиадой 1960 г. в Риме Громова на Диде входила в тройку лучших спортсменов выездки в СССР. Она готовилась выступить на Олимпиаде, но вынуждена была уйти из спорта в связи с обострившейся болезнью М. М. Громова.

Тренерскую работу Нина Громова начала в те же 1960-е гг.: сначала в ДСО «Пищевик», а затем в ДСО «Урожай». В 1977 г. по приглашению Виктора Угрюмова Громова переехала в белорусскую Ратомку, став тренером сборной республики. В том же году на первых Всесоюзных юношеских соревнования сборная Белоруссии под руководством Громовой и Угрюмова заняла 1-е место в выездке. В 1980-е гг. по приглашению Лаймы Шелалене Громова стала тренировать команду Литвы в поселке Яшюны близ Вильнюса. Многие известные спортсмены-конники нашей страны признательны Нине Георгиевне за ценные уроки высшего профессионала.

Став по завершении спортивной карьеры также судьей международной категории, Громова участвовала в судействе многих международных соревнований по выездке. Она стала первым представителем от СССР во вновь созданном международном Комитете по выездке. Курировала работу Комитета, в который вошли также немецкий генерал Хорст Нимак и шведский полковник Густав Ниблеус, президент Международной федерации конного спорта (FEI) герцог Эдинбургский Филипп. Опытная спортсменка и судья, глубокий тренер и человек большой общегуманитарной культуры, Громова активно участвовала во внесении рациональных поправок и дополнений в международные правила по выездке.

Автор десятка статей и пособий по конному спорту и судейству, Н. Г. Громова становится международно признанным авторитетом в этой области.

В декабре 2016 г. Громова стала первым Почетным президентом Федерации конного спорта России. В марте 2017 г. Громова в возрасте 95 лет села в седло на манеже Большого Международного Конного Клуба «PRADAR». В 2017 г. по ходатайству этого клуба, поддержанному президентом Федерации конного спорта России М. В. Сечиной, решением Министерства спорта России Н. Г. Громовой было присвоено звание заслуженного мастера спорта России.

Через всю свою жизнь Нина Георгиевна пронесла любовь не только к конному спорту, но также к драматическому искусству.

В МАИ в 1941 г. она стала активным участником драматического кружка, а в 1945 г. — чтецкого коллектива при клубе Московского военного округа. Впоследствии и вплоть до последних лет жизни Нина Георгиевна не менее увлеченно работала в студии художественного слова Московского Дома ученых.

В 1960 г. она окончила курсы радиожурналистов при Госрадиокомитете, но эта работа не заинтересовала ее, и с 1961 г. в течение 15 лет она работала преподавателем английского языка в Московском институте стали и сплавов (МИСиС).

Член партии, до конца преданный ее идеалам, человек высокой общей культуры, глубокий интеллигент, Нина Георгиевна всегда вела активную общественную работу. Вот и в институте вместе с такими же увлеченными коллегами она создала Университет культуры, в котором возглавила факультет изобразительных искусств.

Как бы ни были важны другие ее достижения, главным событием для нее стала встреча и около четырех десятков лет совместной жизни с Михаилом Михайловичем Громовым. У него было немало добрых сотоварищей, но выдающуюся, неповторимую роль в его жизни сыграла именно она.

# Оглавление

Предисловие генерального директора ЦАГИ, члена-корреспондента РАН Кирилла Ивановича Сыпало .....	5
Предисловие президента Федерации конного спорта Российской Федерации Марины Владимировны Сечиной .....	7
Предисловие участника боевых действий на Ближнем Востоке, члена Союза журналистов СССР, летчика-испытателя, руководителя российского фонда «Мир Сент-Экзюпери» Мстислава Степановича Листова .....	9
Вступление .....	11
Национальный герой — великий и непознанный .....	15
Беседы с Ниной Георгиевной Громовой .....	39
Апрель 1999 г. ....	39
25 января 2000 г. ....	80
Первая жена Громова — Ксения Братолобова .....	81
Вторая жена Громова — Ксения Иванова .....	83
Третья жена Громова — Нина Кухаркина .....	96
Литературный вечер Нины Георгиевны Громовой .....	100
15 мая 2004 г. ....	106
Валерий Павлович Чкалов .....	108
Интервью каналу НТВ .....	110
Петр Васильевич Дементьев .....	114
15 декабря 2004 г. ....	118
Исповедь .....	119
1 февраля 2005 г. ....	127
«Удивительное счастье выпало на мою женскую долю...» .....	130
Александр Александрович Зиновьев. ....	143
Михаил Михайлович Громов и Сергей Павлович Королев. ....	146
Константин Константинович Арцеулов. ....	151
Сергей Николаевич Анохин. ....	159
Николай Сергеевич Загудаев .....	164



<b>27 апреля 2006 г.</b> .....	167
Марк Лазаревич Галлай. ....	168
Валентина Степановна Гризодубова .....	171
<b>30 апреля 2007 г.</b> .....	180
<b>4 июня 2007 г.</b> .....	181
<b>14 ноября 2007 г.</b> .....	182
Легенда о разводе .....	183
«Не казаться, но быть великой авиационной державой» .....	188
<b>21 ноября 2007 г.</b> .....	198
<b>28 декабря 2007 г.</b> .....	201
Громов: «Что такое человек?» .....	202
Громова: «Хочу похвастаться...» .....	206
<b>Февраль 2008 г.</b> .....	210
«Часть сердца...» .....	210
О будущем Национальном центре авиационной промышленности .....	218
«Традиция — это передача огня...» .....	224
<b>Январь 2009 г.</b> .....	226
Валерия Валерьевна Чкалова. ....	227
Громов и Чкалов — крылья Родины .....	237
<b>Февраль 2009 г.</b> .....	259
Василий Андреевич Степанченко .....	262
Боль до конца жизни .....	267
<b>Март 2009 г.</b> .....	269
<b>Март 2010 г.</b> .....	278
<b>Декабрь 2010 г.</b> .....	279
<b>Февраль 2011 г.</b> .....	280
«Врачи его загубили...» .....	282
Завещание .....	288
Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) .....	290
<b>11 декабря 2011 г.</b> .....	295
«Читала Некрасова...» .....	295
Феликс Иванович Чуев .....	301
«У мужа был сложный характер...» .....	305
Институт военных переводчиков .....	307
<b>Январь 2012 г.</b> .....	322
Лошади: любовь всей жизни .....	323
«Я не понимала, что такое ГРУ...» .....	330
«Покружила меня жизнь...» .....	333
«Я все время была в высоком мужском окружении...» .....	336
<b>Март 2012 г.</b> .....	343
«Авиация в прорыве вражеских укреплений» .....	350

О военных годах .....	365
Родство душ .....	374
<b>Май 2012 г.</b> .....	376
Щедрость судьбы .....	384
«Возьми мою руку в свои ладони...» .....	387
«Его скрытность налагалась на мою скрытность...» .....	389
<b>27 июля 2012 г.</b> .....	394
«Успела сказать ему...» .....	394
Олимпиада в Стокгольме .....	396
Письма М. М. Громова Нине Георгиевне .....	400
Канал «Культура»: «Судьба летчика-испытателя Громова» .....	402
Взаимная любовь .....	405
Вторая встреча с президентом Ф. Рузвельтом .....	410
<b>Октябрь 2012 г.</b> .....	421
Документ и вымысел .....	421
Фильм «Полярный гамбит» .....	426
<b>Декабрь 2012 г.</b> .....	428
<b>Январь 2013 г.</b> .....	431
Андрей Борисович Юмашев .....	432
«Рекорд дальности» .....	437
Через все круги: и рая, и ада .....	447
<b>Март 2013 г.</b> .....	451
<b>Май 2013 г.</b> .....	452
Георгий Филиппович Байдуков .....	456
«Я на это очень спокойно смотрю...» .....	460
Василий Васильевич Решетников .....	467
Михаил Васильевич Водопьянов .....	475
Арсений Дмитриевич Миронов .....	479
Григорий Александрович Седов .....	484
Дело жизни: иностранные языки и конный спорт .....	487
<b>Октябрь 2013 г.</b> .....	493
Сибирячка .....	493
Василий Иосифович Сталин .....	498
Памятники М. М. Громову .....	505
<b>Ноябрь 2013 г.</b> .....	512
Ржев чувствует М. М. Громова .....	512
Яков Иванович Алкснис .....	516
<b>Декабрь 2013 г.</b> .....	522
Громов и Экзюпери .....	530
<b>Январь 2014 г.</b> .....	543
Наш след в Америке .....	544

<b>Апрель 2014 г.</b> .....	554
<b>Май 2014 г.</b> .....	562
9 мая 1945 года .....	563
<b>Август 2014 г.</b> .....	567
«Михаил Громов — наш земляк» .....	573
Громов: «Три дня над Европой» .....	576
<b>Декабрь 2014 г.</b> .....	578
«Пора нам перестать врать...» .....	580
<b>Январь 2015 г.</b> .....	582
Соединение льда и пламени .....	583
«Жалею о недоговоренности с мамой...» .....	586
Андрей Николаевич Туполев .....	590
Сергей Владимирович Рахманинов, Игорь Иванович Сикорский .....	592
<b>Февраль 2015 г.</b> .....	595
Фильм «Люди, сделавшие землю круглой» .....	596
<b>Май 2015 г.</b> .....	599
<b>Декабрь 2015 г.</b> .....	601
Письма М. М. Громова жене К. А. Ивановой .....	604
Виталий Адольфович Эмерик .....	606
<b>Март 2016 г.</b> .....	615
<b>Март 2017 г.</b> .....	619
Фильм «Звездное эхо Громова» .....	619
Механик Евгений Родзевич .....	624
Лошади бывают и бездарными .....	627
«Трижды спасала его...» .....	630
<b>Август 2017 г.</b> .....	632
Почетный президент Федерации конного спорта России .....	636
<b>Декабрь 2017 г.</b> .....	639
<b>Февраль 2018 г.</b> .....	640
<b>Март 2018 г.</b> .....	645
«Философ подвига, теоретик героизма»? .....	646
Главное богатство — любовь .....	648
Смысл дела и стержень личности М. М. Громова .....	659
Смысл дела и стержень личности Н. Г. Громовой .....	685
Эпилог. Счастливый четверг в Сан-Джасинто .....	695
 <b>Литература</b> .....	 725
<b>Именной указатель</b> .....	727