





Е. М. Рубина, Э. М. Телятникова

ЧЕРЕЗ МАТЕРИКИ И ОКЕАНЫ

Жизненный и боевой путь
генерал-майора авиации
Максима Николаевича Чибисова

Издание 2-е, исправленное и дополненное

УДК 82-94
ББК 84
P823

Рубина Е. М., Телятникова Э. М.

P823 ЧЕРЕЗ МАТЕРИКИ И ОКЕАНЫ. Жизненный и боевой путь генерал-майора авиации Максима Николаевича Чибисова. Издание 2-е, исправленное и дополненное. – М., «Паулсен», 2021. – 456 с.

ISBN 978-5-98797-250-2

В книге представлена развернутая биография М. Н. Чибисова (1906–1989) – выдающегося советского авиатора, военачальника, командира спецгруппы по перегонке ленд-лизовских гидросамолетов типа «Каталина» из США в СССР. Максим Николаевич – исследователь Арктики, начальник Управления полярной авиации (1947–1951), деятельность которого в значительной мере скрывалась под завесой секретности, а потому до настоящего времени не получила должного отображения в публикациях.

Документальной основой книги стали его личные дневники, сохранившиеся в семье, а также материалы, находившиеся в закрытых архивах и лишь недавно рассекреченные.

Насыщенная яркими событиями и неординарными ситуациями, жизнь генерал-майора авиации М. Н. Чибисова представляет интерес для широкой читательской аудитории, прежде всего – для тех, кто интересуется военной историей, а также историей нашей страны в целом.

Авторы выражают благодарность всем, кто помогал в работе над книгой: Ахобадзе Виктору Викторовичу и Виктории Леонидовне, Головкову Александру Сергеевичу, Почтарёву Андрею Николаевичу, Рубину Андрею Борисовичу, Рубиным Максиму Андреевичу и Ксении Андреевне, Телятникову Кириллу Константиновичу, Филимоновой Любове Кирилловне и Филимоновой-Рубиной Елене Юрьевне.

Особую благодарность авторы выражают: Грегори Гагарину, американскому коллеге и другу М. Н. Чибисова, за огромную помощь в проверке фактов, связанных с ленд-лизовским проектом «Зебра», Мишину Никите Анатольевичу за идейную и финансовую поддержку этого издания, Рощупкину Владимиру Тимофеевичу за научную и литературную редакцию рукописи, а также Болосову Андрею Николаевичу за кропотливый труд по поиску новой исторической информации, фотографий и составлению списка участников спецгруппы М. Н. Чибисова по перегонке гидросамолетов из США в СССР в 1944–1945 годы.

УДК 82-94
ББК 84

**Замечания и уточнения автор с благодарностью примет
на адрес электронной почты rubinaem@mail.ru**

*Посвящается прямым потомкам
МАКСИМА НИКОЛАЕВИЧА ЧИБИСОВА:
внучке Ксении Рубиной;
внукам Максиму Рубину и Кириллу Телятникову;
правнукам Борису Рубину, Димитрию и Феодору Мишиным;
правнучкам Дарье и Анне Рубиным;
правнучкам Софье и Татьяне Телятниковым*

История создания книги

Мы, дочери генерал-майора авиации Чибисова Максима Николаевича – Эмилия Максимовна Телятникова и Елена Максимовна Рубина, – написали эту книгу, чтобы сохранить память о нашем отце для его потомков – внуков и правнуков, а также для всех, кто интересуется недавним прошлым нашей страны – драматическими, трагическими и героическими страницами ее новейшей истории.

Наш отец был выдающимся авиатором, отважным воином и военачальником в годы Великой Отечественной войны. Он командовал спецгруппой, перегонявшей авиатехнику из США в СССР по программе ленд-лиза. В послевоенное время возглавлял Полярную авиацию и на этом посту был одним из руководителей высокоширотных воздушных экспедиций, в ходе которых были совершены выдающиеся открытия в Центральной Арктике. Обладая незаурядным педагогическим даром, он в разные периоды своей службы воспитал несколько поколений военных летчиков.

Можно долго перечислять его заслуги перед Отечеством, его подвиги, совершенные на войне и в мирное время, его профессиональные таланты и человеческие достоинства. Но для нас, его дочерей, он прежде всего – дорогой и любимый человек.

Книгу о нашем отце мы решили написать много лет назад, опираясь на его дневники, в которых он зафиксировал свои воспоминания о годах детства и юности, хронику учебы, службы в Военно-морской авиации, другие эпизоды своей биографии. В этих дневниках отобразились многие значимые для нашей страны события, участником или свидетелем которых Максим Николаевич Чибисов был в разные периоды своей жизни. Материал дневников органично дополнила рукопись, в которой наш отец описывал опыт своего последнего перелета из США на Родину в октябре 1945 года. К сожалению, в 80-е годы эту статью ему не позволили опубликовать по соображениям секретности.

ISBN 978-5-98797-250-2

© Рубина Е. М., Телятникова Э. М., 2021
© ООО «Паулсен», макет, 2021

Кроме того, в нашем распоряжении оказалась масса различных предметов, напоминавших о жизни и службе генерал-майора Чибисова и бережно хранившихся у его младшей дочери – Елены Рубиной. Среди них – личная книжка летчика Чибисова М. Н. с записями всех его полетов за всю летную жизнь. От периода пребывания нашего отца в Северной Америке сохранилась карта воздушных маршрутов из США в СССР из его планшета, а также много групповых фотографий русских и американских летчиков. Осталось немало и других личных предметов: американская летная кожаная куртка, шлемофоны, перчатки, комбинезон, яркие открытки и диапозитивы с видами Америки. В маминой шкатулке оказался маленький портсигар (подаренный американскими коллегами). Этому портсигару суждено было сыграть немаловажную роль в истории написания книги о Чибисове Максиме Николаевиче.

В середине 90-х годов старшая внучка Максима Николаевича, Ксения, и ее муж Никита Мишин предлагали сделать публикацию по рукописным материалам Максима Николаевича. Однако для осуществления этого замысла требовалась серьезная подготовительная работа. Дневниковые записи отец делал, что называется, на коленке: в самолете, автомашине, в местах краткого отдыха и ночлега. Рукописи дневников, местами вылинявшие, содержали массу специальных терминов, незнакомых географических названий, русских и иностранных имен и фамилий. Они требовали тщательной расшифровки.

Эту сложную работу взяли на себя наши друзья Виктор и Виктория Ахобадзе, которые лично знали нашего отца и относились к нему с огромным уважением. Им понадобилось почти полтора года, чтобы расшифровать дневники, систематизировать их (насколько это было возможно) и перепечатать.

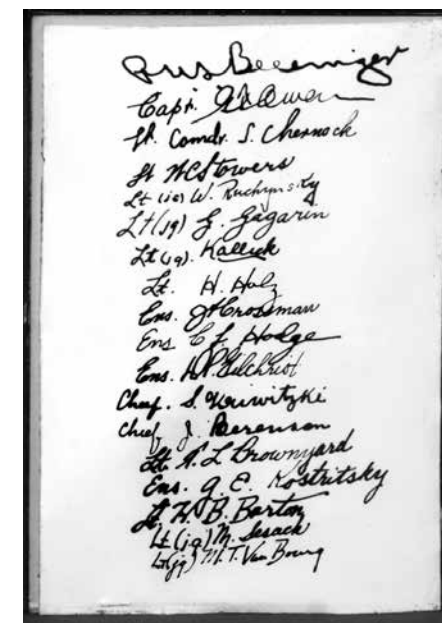
Но и после этого осталось множество загадочных фактов и непонятных нам ситуаций в отображенной дневниками биографии Максима Николаевича Чибисова. Чтобы прояснить подобные места, требовалась дополнительная информация, которую раздобыть было непросто, так как служебная деятельность отца почти всегда была плотно окутана завесой государственной тайны.

В 1997 году старшая дочь генерал-майора Чибисова, Эмилия Максимовна, находясь в командировке в США, познакомилась и подружилась с Верой Шейниной, с которой они вместе работали в проекте по спонсорской поддержке одаренных детей. В одной из бесед Эмилия рассказала Вере о своем интересе к истории ленд-лизских поставок во время Великой Отечественной войны и деятельности спецгруппы по перегонке гидросамолетов из США в СССР, которой руководил ее отец в 1944–1945 годы.

В 2005 году Вера Шейнина вспомнила об их разговоре и сообщила Эмилии Максимовне о ряде мероприятий, готовившихся к 60-летнему юбилею Великой Победы, а также о том, что в Москве, в доме № 6 по улице Житной, организован частный музей под названием «Союзники и ленд-лиз».

Эта информация оказалась очень значимой. Эмилия Максимовна приняла участие в проведении телемоста «Москва – Вашингтон», где познакомилась с Игорем Петровичем Лебедевым – генерал-лейтенантом в отставке, который работал в Вашингтоне в 1943–1945 годах. Как выяснилось, он в ту пору хорошо знал Максима Николаевича Чибисова, а также встречался с ним и в послевоенные годы, когда наш отец был начальником Полярной авиации. Мы узнали интересные факты, которые потом использовали в работе над этой книгой.

Встреча с создателями музея «Союзники и ленд-лиз» Николаем Бородиным и Александром Нестеровым оказалась для нас судьбоносной. Эти увлеченные, творческие люди, создавшие ради сохранения исторической памяти практически с нуля, без государственной поддержки уникальный музей, предложили нам оформить экспозицию, посвященную отцу. Воспользовавшись этим предложением, мы привезли наши экспонаты: копии документов, фотографии наград, распечатку дневников, летную книжку, фотоснимки, на которых отец был запечатлен вместе с американскими летчиками; копии американских карт



На карточке в портсигаре М. Н. Чибисова в 1945 году поставили на память автографы: адмирал П. Н. А. Беллинджер, кэптен Г. Т. Оуэн, лейтенант-командер С. Черняк, лейтенанты У. Стауэрс, С. Каллик, В. Рушинский, Г. Гагарин, Х. Холс, младшие лейтенанты Ж. Кроссман, К. Ходж, О. Гилкрист, Т. Броуньярд, Г. Костритский, лейтенант Х. Бартон, младший лейтенант М. Сесак, М. Ван Бург, сержант С. Кривитский и фотограф Ж. Беренсон

с нанесенными рукой отца маршрутами перелетов и т. д. Кроме того, мы передали музею отцовское летное обмундирование американского производства, а также его генеральскую форму.

Собирая экспонаты для музея, Елена Максимовна Рубина вспомнила про портсигар, подаренный отцу американскими коллегами на память о совместной работе и пролежавший в доме почти 60 лет. Достав портсигар, она ненароком обронила его и увидела выпавший бумажный вкладыш. На его обороте обнаружились автографы американских летчиков и специалистов, вместе с которыми работал в 1944–1945 годах Максим Николаевич Чибисов.

Эта случайная находка повлекла за собой цепь последствий, весьма значимых для нашего дела.

В апреле 2005 года в Пушкинском музее состоялся тематический вечер «Встреча на Эльбе: 60 лет спустя», где мы оказались благодаря информации, полученной от Веры Шейниной. Там мы познакомились со многими ветеранами-фронтовиками и активистами движения по сохранению памяти об отцах и дедах, руками которых добывалась победа над фашизмом. В числе гостей были дочери выдающихся военачальников: Наталья Конева, Наталья Батова, Тамара Казакова, Наталья Малиновская, Ольга Бирюзова и другие члены Фонда памяти полководцев Победы. На вечере присутствовали и американские ветераны, в их числе участники встречи на Эльбе Фрэнк Коэн и Игорь Белоусович.

Американские гости по нашему приглашению посетили музей «Союзники и ленд-лиз». Осматривая экспонаты, они удивлялись, что в России так бережно сохраняется память о союзных отношениях периода Второй мировой войны. Стенд, посвященный Максиму Николаевичу Чибисову, гостей также весьма заинтересовал. Внимание Фрэнка Коэна привлекли автографы из отцовского портсигара. Он сфотографировал их и сказал, что лично знает половину подписавшихся, но уже давно с ними не общался. И пообещал, что по возвращении домой поместит в ветеранскую газету заметку и фотографию автографов, – может быть, кто-нибудь откликнется?

Благородный и чрезвычайно доброжелательный американский ветеран Фрэнк Коэн выполнил свое обещание. И через несколько месяцев после знаменательной встречи в музее Эмилия Телятникова получила письмо из Вашингтона. Его отправил Григорий Григорьевич Гагарин – американский гражданин русского происхождения, ветеран Второй мировой войны, лично знавший Максима Николаевича Чибисова, с которым он работал в качестве переводчика и консультанта по электрооборудованию. В письме была фотография русско-американского экипажа и короткий текст: «Если Вы имеете отношение

к полковнику Чибисову и узнаете его на этой фотографии, то рядом с ним сяду я. Григори Гагарин».

С этого момента у нас завязалась активная переписка с Григори Гагариным (так его называют в Америке), а потом он на неделю приехал к нам в гости вместе со своей очаровательной женой Энн.

Обладая великолепной памятью, Григорий Григорьевич сообщил нам массу интересных фактов и разъяснил многие ранее непонятные обстоятельства, связанные с деятельностью спецгруппы Чибисова.

После общения с Григори в нашем представлении сложилась более четкая, целостная, логически связанная картина одного из важнейших эпизодов в жизни нашего отца. Работа над книгой обретала динамику. Благодаря рассекречиванию прежде закрытых архивов мы получили возможность раздобыть личное дело генерал-майора Чибисова М. Н., которое вместе с его дневниками позволило выстроить общую хронологическую схему нашего повествования. Настало время непосредственной работы над текстом книги. Здесь для нас, не имевших прежде писательского опыта, очень важным стимулом стала всесторонняя поддержка со стороны ближайших родственников – наших взрослых детей и членов их семей. Все они помогали чем могли. Неоценимую помощь в решении финансовых вопросов, связанных с проектом создания и издания книги, оказал нам зять Елены Максимовны, Никита Мишин.



Дети, внуки и правнуки Максима Николаевича и Розалии Борисовны Чибисовых. 2011 г.

Благодаря родственникам мы всегда ощущали, что у нашей книги будут внимательные и заинтересованные читатели. Особенно нас вдохновил один, казалось бы, незначительный эпизод. В августе 2006 года, в день рождения и по случаю 100-летнего юбилея Максима Николаевича, мы всей семьей собрались в музей «Союзники и ленд-лиз», где в очередной раз встретились с Николаем Германовичем Бородиным и Александром Ростиславовичем Нестеровым.

Они рассказывали о морской авиации, о ее значении для флота в годы войны. Демонстрировали макеты кораблей и самолетов, поведали о доставке ленд-лизинговской техники в СССР. Показали на карте из планшета Чибисова все маршруты его перелетов.

Их внимательно слушали не только взрослые внуки Максима Николаевича – Ксения, Кирилл, Максим, но и шестилетний правнук Митя Мишин. В глазах этого маленького мальчика горел неподдельный интерес ко всему, что происходило, к словам рассказчика и экспонатам музея. В семейных фотографиях Максима Николаевича он сразу же нашел нечто общее с мамой Ксенией, бабушкой Леной, дядями Максом и Кириллом. Когда экскурсия закончилась, Митя еще долго ходил вокруг американских и трофейных мотоциклов, прикасался к «Виллису» К. К. Рокоссовского. Особый интерес у мальчика вызвали шлемофон и летные перчатки прадеда. Митя пересчитывал ордена на его мундире и задавал своему папе Никите массу вопросов...

После этого памятного мероприятия у нас появилась твердая уверенность, что наша книга будет востребована и молодыми читателями – нынешними сверстниками Мити Мишина.

*Помните!
Через века, через года, —
помните!
О тех,
кто уже не придет никогда, —
помните!
<...>
Детям своим расскажите о них,
чтоб
запомнили!
Детям детей
расскажите о них,
чтобы тоже
запомнили!*

*Р. Рождественский,
«Реквием»*

Зов неба

На земле мужественных вятичей

Максим Николаевич Чибисов родился 15 (по новому стилю – 28) августа 1906 года в многодетной, дружной семье, проживавшей в деревне Пущино Серпуховского уезда Московской губернии. История Пущина берет свое официальное начало с XVI века, но и в ранних записях проходит информация, что именно на этой территории жили племена мужественных вятичей. Об этом свидетельствуют и остатки деревень (историки называют дату XII–XIV века), а также древняя сторожевая крепость Тешилова. Именно последняя постройка долгое время защищала южные земли московских княжеств от монголо-татарских нашествий в XIV–XV веках.

Деревня Пущино частично сохранилась до настоящего времени и носит прежнее название, а совсем рядом с ней – вплотную к деревенским домам и огородам – вырос наукоград Пущино-на-Оке, унаследовавший имя старинной сельской общины и занявший большую часть ее территории.

Николай Матвеевич Чибисов (1862–1918) и его супруга Дарья Илларионовна (1865–1935) с детских лет испытали немало горестей: обоим пришлось пережить раннюю смерть родителей, сиротскую жизнь и воспитание у чужих людей.

В брак они вступили по любви, совсем молодыми. Начинали хозяйство с нуля: сначала жили бедно, досыта ели не каждый день. Зато главное богатство – крепкую взаимную привязанность и великое трудолюбие – всегда сохраняли при себе. Постепенно подняли хозяйство, своими руками построили просторный деревянный дом. Николая Матвеевича стали считать «мужиком справным, толковым». Одно время он даже исполнял обязанности старосты (что приносило больше хлопот, чем дохода).

Самой большой их радостью были дети. Начиная с первенца Михаила (1886 года рождения) «чибисята» у Николая Матвеевича и Дарьи Илларионовны появлялись каждые два-три года. За Михаилом последовали Пётр (1889), Василий (1891), Иван (1893), Аксинья (1895),

Евдокия (1901) и Алексей (1903). А в 1906 году на свет появился и стал всеобщим любимцем самый младший ребенок в семье – Максим.

Крестили его в сельской церкви Спаса Преображения. По семейному преданию, когда священник объявил имя новонареченного, мать ребенка заплакала: Максимами в их деревне до тех пор никого не называли. Однако священник, давая ребенку необычное имя, предрек ему необычную судьбу и произнес слова, ставшие пророческими: «Не ропщи всуе! Вот увидишь – твой сын будет самым счастливым!» Может быть, батюшка имел в виду известное ему из семинарского курса латыни значение имени Максим – «Величайший»?

Характер и нравственные принципы Максима Чибисова формировались в крепкой, сплоченной семье, где жили по законам Божиим и человеческим: хорошо и дружно работали, вместе одолевали трудности и делили радости. В их семье все делалось так, как положено: куличи – на Пасху, блины – на Масленицу, свадьбы – на Покров и Красную горку, а заботы крестьянские – круглый год.

Хозяйство Чибисовых не было ни богатым, ни бедным: пять десятин земли, лошадь, корова, овцы, куры. Типичные крестьяне-середняки по меркам начала XX века.

Старший сын Чибисовых, Михаил, с юных лет стал надежным помощником родителей во всех трудах и заботах. Заботился о младших братьях и сестрах. Едва достигнув совершеннолетия, он по зимам уходил в Серпухов, где трудился на ткацкой фабрике и все заработанные деньги приносил домой. Следом за ним и другие дети, подрастая, включались в крестьянские дела, ходили на подработки в город. В семье появился определенный достаток. Самым ярким событием того периода в семейной хронике Чибисовых стала свадьба Михаила с девушкой Прасковьей из соседней деревни Дубавино. Молодых венчали на Красную горку (в первое воскресенье после Пасхи), а потом гуляли три дня практически всей деревней.

Когда у молодой пары стали появляться дети, в родительском доме стало тесновато. К тому же скромный земельный надел был явно недостаточен для разрастающегося семейства Чибисовых. И в 1910 году Михаил с женой и дочкой перебрались на постоянное жительство в Серпухов.

С этого времени «чибисята» стали разлетаться из родного гнезда. По примеру Михаила его брат Пётр, а затем и сестры – Ксения и Евдокия – обосновались в Серпухове. Иван, Василий и Алексей подались в Москву.

В это время Максим – Симушка, как его называли дома, – по малолетству еще оставался с родителями в Пушине. По стародавнему русскому обычаю младший сын в крестьянской семье наследовал хозяйство своих родителей, чтобы продолжать их труды на земле. Казалось бы, именно такую участь сама судьба готовила Максиму Чибисову.

Он сам рассказывал, как родилась его мечта о небе. Однажды погожим летним днем Максим с мамой возвращались домой с полевых работ. По высокому светло-голубому небу легко и весело плыли стайки облаков, и на фоне одного из них мальчик увидел едва заметную точку. Он услышал рокочущий звук мотора. Точка быстро увеличивалась. Сначала – до размеров майского жука. Потом стала похожа на крупную стрекозу. И наконец, превратилась в двукрылый, похожий на этажерку аэроплан. Басовито прожужжав над их головами, он плавно по дуге развернулся к горизонту и растворился в небесной синеве. Застыв как вкопанный, крестьянский мальчик глядел ему вслед. Увиденное было фантастичным, нереальным, не сочетаемым со всем, что его окружало. С того памятного дня он грезил полетами в небе – во сне и наяву.

Он понимал: чтобы летать, надо многому научиться.

Первым шагом к исполнению мечты стала трехлетняя церковно-приходская школа, куда Максим поступил осенью 1914 года. Затем его учеба продолжилась в школе, расположенной в селе Шепилово, за 6 км от дома. Туда он ходил каждый день, в любую погоду. Зимой прихватывал с собой палку – отбиваться от волков. Учился прилежно, неизменно получал хорошие оценки.

Между тем страна, где жил крестьянский мальчик Максим Чибисов, вошла в эпоху великих потрясений. Началась Первая мировая война, потом грянула Октябрьская революция, следом за которой вспыхнул пожар братоубийственной Гражданской войны.

Через деревню Пушино не пролегали кровавые линии фронтов, но общероссийская разруха накрыла и приокскую глубинку. Жизнь стала предельно трудной и скудной, на грани нищеты. В 1918 году скончался Николай Матвеевич, глава семьи Чибисовых. Для овдовевшей Дарьи Илларионовны ее младший сын стал главной опорой в повседневной борьбе за выживание.

Работать Максиму приходилось так много, что вечерами усталость буквально валила с ног, голова сама падала на подушку. Вспоминая



Дарья Илларионовна Чибисова

потом то время, он сам себе удивлялся: ведь даже при таком трудовом режиме ему удалось проучиться в школе целых 6 лет!

Однако в 1920 году с учебой пришлось покончить. Ему исполнилось 14 лет – он был почти взрослым по меркам крестьянской среды в то суровое время. Надо было тянуть хозяйство. А с 1926 года Максим Чибисов, повторяя судьбу старших братьев и сестер, уже совмещал труды на своей крестьянской делянке с сезонными работами в Серпухове. Зимой 1926–1927 годов он, по рекомендации брата Михаила, нанялся разнорабочим на фабрику «Красный текстильщик». Следующий зимний сезон – уже по собственной инициативе – отработал на стройке Занарской фабрики.

Народ нам дал стальные руки – крылья

В 1928 году Максима Чибисова призвали в армию. Он попал в 1-й радиополк Московского военного округа, который размещался во Владимире – старинном русском городе с древними соборами и утопающими в вишневых садах слободами.

Действительная срочная служба вырвала крестьянского парня из круговорота безысходной борьбы за существование. После однообразного, тяжелого сельского труда армейская жизнь, строго подчиненная распорядку и дисциплине, показалась ему вовсе не обременительной. В чем-то даже комфортной. Дома в страдную пору не то что читать – порой головы от косы, бороны или плуга поднять было некогда. А в армии для коллективного чтения газет отводилось специальное время.

Политической грамоты Максим Чибисов не чурался, воспринимая ее как общеобразовательную дисциплину. Как и миллионы сверстников, он верил в светлое будущее страны, был готов без лишних слов служить правому делу и с неизменным интересом вникал в новости с полей и ударныхстроек. Словом, он был нормальным советским человеком – такие в его поколении составляли большинство.

За первый год службы Максим Чибисов прошел курс молодого бойца, получил специальность радиотелеграфиста и звание младшего командира. Второй год служил помощником командира взвода полковой школы.

После срочной службы с таким «багажом» можно было хорошо устроиться «на гражданке». Но помкомвзвода Чибисов твердо верил: он останется в армии и будет военным летчиком. Это стремление у 24-летнего парня было столь сильным, что летом 1930 года он убедил командование части дать ему отпуск для сдачи экзаменов в Ивановскую летную школу.

Всю дорогу от Владимира до Иваново абитуриент, разумеется, волновался. Понимал: в сельской шестилетке он не мог получить глубоких знаний. О здоровье беспокоился меньше всего: в строю правофланговым стоял – весь взвод на него равнялся. И тут случилось то, чего никто не ожидал: он не прошел медкомиссию! Подвело зрение: левый глаз оказался в норме, а правый – чуть-чуть недотягивал. С приговором – «К летной службе не годен!» – вернулся в часть. Своей неудачи от сослуживцев не скрывал, но в подробности не вдавался. Командирам – доложил. Товарищам по службе кратко объяснил, что, мол, зрение подвело. Внешне своих чувств никак не выдавал, но с мечтой о небе не расстался: «Главное – себя не терять. Выдержать! А там посмотрим...»

Завершив срочную службу осенью 1930 года, Максим Чибисов решил в деревню не возвращаться. Он направился в Москву к старшим братьям. Иван работал тогда на заводе «Серп и молот», Алексей служил машинистом на железной дороге.

Приобретенные в армии знания по радиотехнике позволяли демобилизованному младшему командиру РККА стать высококвалифицированным рабочим. Мастеров подобного профиля на московских предприятиях ждали с распростертыми объятиями. На заводе «Профрадио» Максим Чибисов за пять месяцев освоил специальность сборщика радиоаппаратуры. Работал так, что вскоре ему присвоили почетное звание – «Ударник труда».

По рекомендации руководства заводской парторганизации Максим Чибисов стал кандидатом в члены Всесоюзной коммунистической партии (большевиков). В ту пору в партию принимали редко. Гораздо чаще исключали – тех, кого по тем или иным причинам подозревали в недостаточной лояльности или в уклонении от генеральной линии, проводимой ленинским ЦК во главе с товарищем Сталиным. По всем звеньям ВКП(б) катилась волна чисток (так готовилась почва для последующих массовых репрессий, но об этом тогда мало кто мог догадаться).



Максим Чибисов перед отъездом на действительную службу с сестрой Аксиной. Деревня Пушино, 1928 г.



Курсанты школы младших командиров (слева направо): А. А. Коровкин, М. Н. Чибисов, Г. С. Зиновьев. Г. Владимир, 7 мая 1929 г.

В таких условиях вручение кандидатской карточки было знаком особого доверия к рабочему-передовику. Это доверие открывало заманчивые возможности для карьерного продвижения по общественно-политической или административной линии. Тем более что биографические данные молодого коммуниста Чибисова выглядели безупречно: пролетарий от станка, трудового крестьянского происхождения, получивший армейскую закалку.

Но у него не было никакой склонности к ораторской и заседательской деятельности. Негативное отношение к словесной шелухе он унаследовал от своего отца, пресекавшего пустопорожнюю болтовню поговоркой:

«Больше пуда не молоть». Этому правилу, рожденному крестьянской мудростью Николая Матвеевича Чибисова, его сын следовал в течение всей своей жизни. К тому же мечта стать летчиком его не оставляла, а со временем лишь усиливалась.

Подобные мечты, захватывавшие умы и души многих советских людей, поддерживались общим настроением народа, тяжким трудом одолевшего послевоенную разруху и поверившего в светлое социалистическое будущее.

«Мы рождены, чтоб сказку сделать былью!» – распевала Страна Советов, остро нуждавшаяся в авиации. Увлечение романтикой «стальных крыльев» и «пламенных моторов» становилось массовым, особенно среди молодежи. Коммунистическая партия и советское правительство умело использовали и направляли это увлечение, придавая ему формы организованного движения, энергия которого помогала компенсировать недостаток материальных ресурсов и преодолевать техническое отставание СССР от ведущих авиационных держав.

В 1927 году возник Осоавиахим*, объединивший в своих рядах широкие массы энтузиастов авиационного дела. Прошедший в январе

* Осоавиахим – Общество содействия обороне, авиационному и химическому строительству. Было создано 23 января 1927 г. В 1951 г. получило название ДОСААФ, сохраняющееся и в настоящее время.

1931 года IX съезд ВЛКСМ принял обязательство: взять шефство над воздушным флотом страны. По всей стране создавались аэроклубы, кружки планеристов, парашютистов, авиамodelистов, радиолюбителей.

В марте 1931 года Максиму Чибисову попала на глаза передовица «Московской правды», посвященная подготовке авиационных кадров Страны Советов. Партия ставила задачу: в ближайшие два года подготовить 100–150 тысяч летчиков.

Предварительный отбор кандидатов для поступления в летные училища должен был производиться районными организациями ВКП(б) и ВЛКСМ. Максим Чибисов сразу же стал мысленно прикидывать свои шансы. Он уже был кандидатом в члены партии – большой плюс. Знал радиодело. В цеху – на хорошем счету. Общественник. В армии был отличником боевой и политической подготовки, что подтверждалось характеристиками. По всему выходило, что направление от парткома получить – реально. Здоровье? Природа не обидела. Вот только зрение подводило – каких-то несчастных долей процента в одном глазу не хватало до суровой летной нормы.

Он решил не упускать возможность, которую давала ему судьба. И обратился, как полагалось, к секретарю парткома Шибаеву за рекомендацией для поступления в летное училище.

Парторгу, ответственному за состояние дел на заводе, жаль было расставаться с одним из лучших молодых работников, да еще в период, когда сверху требовали выполнения и перевыполнения все более напряженных производственных планов. Но нельзя было не приветствовать патриотический порыв молодого человека, решившего внести вклад в дело укрепления советских ВВС. Рекомендацию парткома Максим Чибисов получил без помех.

Мечте навстречу

Будучи от природы человеком сдержанным, он не любил выставлять напоказ свои заслуги, но за путевкой в небо отправился как на парад: бравый командир запаса в военной форме со всеми знаками отличия.

В райкоме все прошло как по маслу. После собеседования листок с заветной подписью, открывающей дверь в приемную комиссию, был получен. Столь же гладко прошла и беседа с председателем приемной комиссии Н. Турковым. Прочитав резолюцию: «Допустить тов. Чибисова М. Н. к сдаче вступительных экзаменов в авиационную школу», кандидат в летчики почувствовал себя на седьмом небе. И тут же

услышал слова, возвращавшие на землю: «Пройдите в кабинет № 34 на медкомиссию!»

Однако на этот раз решением медкомиссии Максим Чибисов был признан «условно годным к летной службе». Врачи сочли, что малая недостача зоркости в правом глазу (от условленной единицы стопроцентно нормального зрения – 0,9) с лихвой компенсируется левым. «Здесь у вас – 1,25. Так, кажется, только орлы видят. Да и смотрите вы, слава богу, двумя глазами», – заметил ему старичок-окулист.

Вступительные экзамены по общеобразовательным предметам и политграмоте он сдал успешно и попал в списки курсантов 1-й авиационной школы пилотов имени А. Ф. Мясникова. Будущим курсантам сообщили ее адрес: Крым, поселок Кача под Севастополем.

Занятия начинались со второй половины апреля. Дату отъезда и место организованного сбора обещали уточнить в райкоме, куда заранее вызовут повесткой. А пока всем предложили вернуться на рабочие места, чтобы оформить увольнение, попрощаться с коллективом и родней.

Когда Максим Чибисов сообщил братьям и их домочадцам о своем предстоящем отъезде, те ощутили не столько радость, сколько тревогу – тогда представления о профессии летчика были сродни нашим сегодняшним соображениям о полетах человека в космос. Иван и Алексей пытались уговорить младшего – и любимого – брата подыскать другое, менее опасное занятие. Однако тот не допускал и мысли о том, чтобы отказаться от цели, к достижению которой он сознательно шел с самого детства.

Сложнее всего было расставаться с Пуциным, куда младший «чибисенок» отправился на несколько дней, чтобы повидать маму и пообщаться с братьями и сестрами, обосновавшимися в Серпухове.

Дарье Илларионовне шел 66-й год. Она жила в опустевшем доме одна, работала в колхозе и мечтала, что Максим – ее последний ребенок, ее отрада – после армии вернется домой. Встретившись с мамой и заключив ее, похудевшую, в свои объятия, он решил, что, как только устроится, сразу же заберет ее к себе. Но когда попытался поделиться этой идеей с мамой и таким образом ее успокоить, почувствовал – она никуда из родного гнезда не сдвинется. В дальнейшем, поколесив по стране, пожив по медвежьим углам и гарнизонам, Максим Чибисов и сам понял, что тревожная жизнь на чемоданах не очень-то подходит пожилой женщине, привыкшей к своему размеренному деревенскому укладу.

Таким образом, на несколько лет для Дарьи Илларионовны единственным утешением стали подробные письма от сына, которые он высылал ей регулярно – так же, как и ежемесячные денежные переводы,

а вырваться в родные края служба ему не позволяла. О чем он горько пожалел, когда в 1935 году его мамы не стало...

9 апреля 1931 года Максим Чибисов попрощался с заводом «Проф-радио». По окончании рабочей смены будущему курсанту летного училища устроили торжественные проводы. Было много теплых слов, поздравлений и добрых пожеланий в его адрес – от коллег по работе, от начальника цеха Смирнова, от парторга Шибаева... Остальное стало формальностью: беседа в отделе кадров, заявление об уходе «в связи...» и прощальный путь до проходной, за которой его ждало будущее, неведомое, но обязательно – он в это твердо верил – прекрасное.

День отъезда в летную школу – 16 апреля 1931 года – и даже время отправления поезда – 12 часов 45 минут – навсегда врезались в память Максима Чибисова. В своих рукописных заметках он написал:

«Тепло распрощавшись с родственниками, мы с братьями взяли такси и поехали к месту сбора. Во дворе райкома и внутренних помещениях толпился народ – главным образом молодежь. Никто из знакомых на глаза не попался. Разыскав того, кто занимался отправкой нашей команды, я сообщил о прибытии, получил продукты на дорогу...

Скоро прозвучала команда: „По машинам!“

Колонна остановилась на Каланчёвке, на площади трех вокзалов. Спешившись, мы в общем строю проследовали к железнодорожному составу. На платформе играл духовой оркестр. Под музыку известных бодрых маршей отъезжающие прощались со своими близкими, и казалось, что эти проводы, объятия и слезы не закончатся никогда. Но тут прозвучала команда: „По вагонам!“

За окнами еще некоторое время проплывала Москва, но вскоре ее пригороды окончательно растаяли вдали. Впереди нас ждала встреча с Черным морем и городом русской морской славы – Севастополем.*



* Курсивом здесь и далее выделены цитаты из дневников М. Н. Чибисова, а также из записок, устных рассказов его сослуживцев и друзей.

ГЛАВА II

В школе крылатых

Наука летать

Ранним утром поезд доставил будущих курсантов-летчиков на небольшую железнодорожную станцию неподалеку от Бахчисарая, где им была устроена торжественная встреча.

События того дня М. Н. Чибисов с протокольной точностью зафиксировал в своих дневниках:

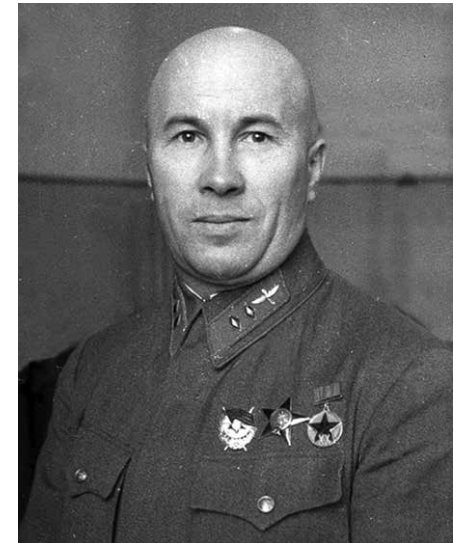
«Нас встречал почти весь командный состав 1-й авиационной школы пилотов им. Мясникова, во главе с ее начальником Р. К. Ратаушем. На перроне играл духовой оркестр. По команде „В две шеренги становись!“ мы выстроились, сделав равнение на приближающегося начальника школы. Навстречу ему выступил сопровождавший нас старший офицер: „Товарищ командир! Группа курсантов 1-го партийно-комсомольского набора из Москвы в полном составе прибыла! Никаких происшествий по пути следования не было!“ Начальник поздоровался, поздравил с прибытием. В ответ прозвучало троекратное: „Ура!“ Далее поступила команда: „По машинам!“ И колонна грузовиков отправилась в гарнизон, расположенный в поселке Кача».

Первым делом курсантов отправили на санитарную обработку. Затем последовал простой, но сытный обед. На следующий день – вновь медкомиссия и знакомые слова: «Условно годен». С этого момента для Максима Чибисова началась обычная курсантская жизнь, в которой сразу определились приоритеты на ближайшие 24 месяца: учеба, армейский распорядок, распланированный почти поминутно, и приказы старшего по званию.

Первая школа военных летчиков имени А. Ф. Мясникова – знаменитая «Кача»* – возникла еще в 1910 году (под названием Севастопольская

* Качинская военная авиационная школа под разными названиями просуществовала с 1910 по 1998 г. В 1954 г. перебазируется в Сталинград. Была расформирована Приказом министра обороны РФ И. Д. Сергеева № 397 от 6 ноября 1997 г.

офицерская школа авиации). Это было одно из двух самых первых авиационных учебных заведений в России (другим стала основанная в том же 1910 году Гатчинская авиашкола). В «Каче» учились летать Александр Покрышкин, Борис Сафонов, Полина Осипенко, Яков Смушкевич и множество героев Советского Союза и России, плеяда блестящих военачальников, космонавты, прославленные авиаконструкторы, летчики-испытатели. Этому же «орлиному гнезду» доверил Иосиф Виссарионович Сталин воспитание и обучение своего сына Василия.



Комдив П. Ф. Жигарев. 1939 г.

В 1931–1934 годах начальником Качинской авиашколы был комбриг Роберт Кришьянович Ратауш – немолодой, суровый на вид латыш. Немногословный, почти недоступный для курсантов – истинный небожитель. Перед ним трепетали, как перед высшим авторитетом. Однако последующая судьба этого незаурядного авиатора сложилась трагически. В 1937 году комбриг Ратауш был арестован по ложному обвинению. Умер в заключении в мае 1943 года. Реабилитирован в 1957 году.

Должность начальника штаба школы занимал Павел Фёдорович Жигарев. Военную карьеру он начинал кавалеристом, потом выучился на летчика-наблюдателя – так на заре авиации назывались штурманы. Специальность пилота освоил самостоятельно, без отрыва от штурманской службы. В Качинской школе Жигарев имел репутацию «светлой головы» – как великолепный специалист, отменно разбиравшийся во всех тонкостях летного дела. Его последующая карьера развивалась стремительно. В 1937–1938 годах П. Ф. Жигарев прославился, командуя группой советских летчиков-добровольцев, воевавших с японцами на стороне Китая. В начальный период Великой Отечественной войны, а также в 1949–1957 годах он занимал пост командующего ВВС СССР. В 1955 году стал Главным маршалом авиации.

Курсанты школы делились на группы по 7–8 человек; каждую такую группу обучал и опекал один инструктор. Четыре группы составляли звено. Два звена – отряд. Два отряда – эскадрилью. Вся школа, напоминая по структуре боевую летную часть, состояла из двух эскадрилий.

В группах, звеньях, отрядах и эскадрильях были назначены из числа курсантов младшие командиры – старшины. Максиму Николаевичу Чибисову, уже имевшему опыт армейской службы в звании младшего командира, доверили должность старшины эскадрильи.

В самые сжатые сроки курсанту Чибисову предстояло освоить ряд общеобразовательных и специальных дисциплин. Это было непросто: его багаж знаний, приобретенных за шесть лет обучения в сельской школе и дополненных тем, что удавалось усвоить самостоятельно, без отрыва от работы, оставлял желать лучшего. Но выручали незаурядные качества ума и воли, дарованные природой и отточенные жизненным опытом. Он учился так, как привык работать, быстро и глубоко вникая в суть неизвестных ему прежде вещей и понятий.

В течение всей своей последующей жизни Максим Чибисов бережно хранил память о тех, кто помогал ему овладеть летной профессией. Позже в своих дневниковых заметках он поименно перечислил их всех – инструкторов, преподавателей, командиров и сослуживцев. Первый свой полет на учебном самолете У-1 курсант Чибисов совершил вместе с инструктором Николаем Николаевичем Труновым. Он (по воспоминаниям М. Н. Чибисова) *«был невеликого росточка (где-то около 168 см). Но было в этом улыбочивом блондине с румяным лицом, голубыми глазами и ровным, тихим голосом что-то такое, что заставляло курсантов выполнять его задания как можно лучше. Результаты говорили сами за себя. Наша учебная группа по программе выполнения находилась на 1-м месте в эскадрилье. Она в полном составе закончила обучение раньше установленного срока. Причем все курсанты – как один – с высокой оценкой. В группе не было ни одного нарушения или летного происшествия. В то время как в других группах такие случаи все же имели место»*.

После 38 полетов в официальном отчете инструктора Трунова отмечалось, что курсант Чибисов *«за весь летный сезон ни разу не дал повода говорить о каких-либо серьезных отклонениях»*.

А на 39-м полете его решил проверить в деле командир отряда А. Савотков. *«Заняв место на инструкторском сиденье, он с самого начала взлета и до посадки ни разу не коснулся управления. Покидая кабину, сухо бросил: „Замечаний нет! Задание выполнено отлично!“»*

Следующее испытание оказалось более сложным. Максиму Чибисову пришлось продемонстрировать свое умение не только управлять самолетом, но и принимать решение в нестандартных ситуациях. Во время 40-го полета на инструкторское место сел начальник школы Ратауш, который с курсантами, как правило, не летал. Весть об этом мгновенно разнеслась по аэродрому. Чтобы понаблюдать, сбежались все, кто был свободен в то время.

Из дневников М. Н. Чибисова:

«В задании не было ничего особенного – полет по кругу, высота 400 метров. Волнение от оказанной мне чести прошло, как только взял в руки штурвал. Запустил мотор. Посмотрел, как полагается, вперед, назад, по сторонам. Еще раз проверил – впереди пространство свободно. И вырвав на старт, поднял в знак готовности руку. Взлетел, как учили: набрал скорость, плавно оторвался от полосы, начал набирать высоту. Но не дошел и до 150 метров, когда начальник с инструкторского места вдруг начал убирать газ. Мотор, естественно, сбавил обороты. Что делать? Управление за мной – значит, решение принимать нужно мне. Да и времени на раздумья нет. Запаса высоты, считай, никакого. Немедленно перевел самолет на планирование. Передо мной – дома, ангар... Сажать машину некуда. Энергично сделал отворот влево – там, думаю, посажу на высокую розь. Спланировал до высоты 30 метров.

Тут начальник дал газ, мотор заработал на полную мощность. И я сразу пошел на набор высоты. Согласно заданию набрал свои 400 метров и пошел по кругу: первый разворот, второй, третий... Начальник жестом показывает: „Давай! Закругляйся!“ Прикинул, как буду садиться. На 4-м развороте перевел самолет на планирование. Над полосой выдержал его, как полагается, с погашением скорости. И плавно, тремя колесами коснулся земли. Осталось продолжить пробег до полного погашения скорости и, зарулив на стоянку, выключить мотор».

Начальник школы выпрыгнул из кабины на землю в хорошем настроении и прервал доклад курсанта Чибисова командирской отмашкой: *«Значит, так, товарищ курсант! Отмечаю, что весь полет вы выполнили сами, без моего вмешательства. При имитации сбоя в работе мотора решения были грамотными и правильными. За отличное выполнение задания объявляю благодарность!»* Соблюдая субординацию, инструктор Н. Трунов доложил командиру звена Н. Оссовскому о готовности курсанта Чибисова к самостоятельному полету. Оссовский тоже провел контрольный полет. И поставил Чибисову очередную оценку *«отлично»*.

В свой 42-й полет Максим Чибисов отправился уже самостоятельно. Слетал образцово, без огрехов. Без инструктора в кабине самолета он чувствовал себя вполне уверенно, хотя и сознавал, что отныне единолично отвечает не только за себя, но и за доверенную ему машину.

Следует отметить, что амортизационный износ самолетов У-1, на которых учились летать курсанты, был очень большим. В особенности это касалось установленных на этих самолетах 120-сильных моторов М-2, ресурс эксплуатации которых между переборками составлял всего 25–30 часов.



Учлеты Качинской авиашколы у самолета У-1. 1923 г.
У-1 был построен по образцу английского Авро-504к и применялся в СССР
в 1921—1932 гг., после чего был заменен самолетом У-2

Из-за ненадежной техники в ходе полетов нередко возникали весьма неприятные ситуации.

Из практики первых самостоятельных полетов на У-1 Максиму Николаевичу особо запомнились два случая (описанные им в дневнике). Каждый из них мог окончиться катастрофой. Однажды *«при исполнении фигур высшего пилотажа остановился мотор самолета, и пропеллер перестал вращаться»*. Самолет в это время находился в режиме скольжения на крыле. Курсант Чибисов не растерялся: перевел машину в режим пикирования, и мотор снова заработал. В другой раз *«на вираже сорвало один из цилиндров мотора. Получив импульс центробежной силы, цилиндр отлетел вверх, а потом под действием силы тяжести стал падать вниз, едва не зацепив крыло»*. Пропеллер продолжал вращаться, но из-за нарушения симметрии – смещения центра тяжести крутящегося блока в сторону от оси – возникла сильная тряска. Качало так, что пилот с трудом различал элементы рельефа земной поверхности под самолетом, – все мелькало перед глазами. Лишь по счастливой случайности

* В ротативном двигателе М-2 блок цилиндров крепился на вращающейся оси и вращался вместе с пропеллером. Сверху эта конструкция закрывалась капотом. В описываемом случае капот, по всей видимости, отсутствовал. Или он был таким ветхим, что оторвавшийся цилиндр его пробил и улетел вверх. Таково было состояние авиатехники, на которой в начале 1930-х годов учили летать будущих асов в авиашколе им. А. Ф. Мясникова.

мотор не загорелся», а в случае падения гибель пилота была бы неизбежной, поскольку и летчики, и курсанты в ту пору летали без парашютов. В этой смертельно опасной ситуации курсант Чибисов не растерялся.

Благодаря тому что зона пилотирования находилась вблизи аэродрома, он сумел спланировать на посадку и приземлил свой самолет, как положено, возле знака «Т», не повредив деталей планера.

Когда страна прикажет быть героем

Ситуация с авиатехникой в школе имени А. Ф. Мясникова в дневниках М. Н. Чибисова охарактеризована скупыми строчками: *«С самолетами и особенно моторами возникали большие трудности. Новые с заводов не поступали, амортизационный износ старых находился на пределе»*.

Отечественное самолетостроение и смежные с ним отрасли промышленности еще только разворачивались и не поспевали за стремительно возрастающими потребностями авиации – гражданской и особенно военной. В стране не хватало самолетов, авиамоторов, запчастей к ним, алюминия, каучука для шин, радиотехнической оснастки – всего и вся.

Но летать было необходимо. Без авиации не решались многие важнейшие задачи в развитии народно-хозяйственного комплекса. Без авиации невозможны были обороноспособность и надежная охрана рубежей огромной Страны Советов, существовавшей в окружении не слишком дружественных (а временами откровенно враждебных) государств.

И надо было учить летать тех, кому в дальнейшем доведется поднимать в воздух замечательные машины отечественного производства. Будущим асам приходилось осваивать основы летного искусства на старой технике, изношенной до предела.

«Когда страна быть прикажет героем, у нас героем становится любой!» – в те годы миллионы молодых людей с энтузиазмом распевали эту песню. Авиамоторов могло не хватать, а вот в героях недостатка не было. Страстное желание летать и служить Отечеству – без оглядки на обстоятельства и несовершенную технику – приветствовалось и поощрялось.

Как и все курсанты, Максим Чибисов воспринимал рискованные полеты как должное. Впоследствии, уже в преклонном возрасте, он вспоминал следующий эпизод:

«В тот день метеоусловия были неважные. Дул порывистый, силой до 17 метров в секунду ветер. При таком ветре летали только инструкторы – курсанты не допускались. На полетах присутствовал

начальник школы. Наблюдая, что при посадке почти никто из инструкторов не избежал погрешностей, он повернулся к командиру отряда Савоткову и заметил:

– Да-а! При такой погоде у вас даже инструкторы не могут летать без ошибок!

– Никак нет, товарищ командир! – возразил явно задетый за живое Савотков. – В отряде при такой погоде могут летать даже курсанты! Разрешите выпустить?

– Это ваше дело, – последовал ответ.

Савотков отозвал в сторонку командиров звеньев и инструкторов, чтобы получить ответ на один вопрос: кого можно самостоятельно выпустить в такой полет. Мой инструктор (А. Щербаков) сразу назвал меня».

Несмотря на молодость, Максим Чибисов уже многое постиг в летном деле и был в состоянии оценить сложность предстоящего полета да еще под взглядом двух десятков командирских глаз! Спустя полвека он писал в своих дневниках:

«При воспоминании о том задании и сегодня мурашки бегают по спине, а тогда с этими мурашками я шел к самолету. Порывистый ветер рвал, шумел, гонял аэродромную пыль. Чтобы хоть как-то утяжелить легковесную машину, на заднее сиденье прикрепили мешок с песком. Я залез в кабину. Прогрел мотор. Под отмашку стартера плавно стронул машину и, добавляя газу, пошел на взлет. Сильный встречный ветер „поймал“ удачно, потому что самолет легко, почти без рысканья оторвался от земли. Набрал высоту. Тут сильные порывы ветра стали бросать машину, как щепку, в разные стороны. Тем не менее на высоте 200 м сделал первый разворот. Затем второй и третий. После третьего перевел машину на планирование; убрал газ, пошел на четвертый, последний, разворот. На планировании при таком сильном встречном ветре ощущение было такое, что самолет не летит, а стремительно оседает, почти проваливается, а земля – вот она! Кажется, вот-вот шасси от удара треснет.

Все-таки выровнял. И даже, как ни болталю, выдержал над землей. Удалось и приземление, и последующий пробег, а ветер между тем продолжал дуть с той же силой. При заруливании на стоянку сопровождающие с трудом удерживали самолет за стабилизатор и крылья...»

Описывая этот случай, Максим Чибисов не без гордости подчеркивал, что среди курсантов ему одному доверили вылет в столь сложных



Подготовка курсантов к учебному полету. 1932 г.

условиях. И только вскользь отметил, что начальник школы приказал ему произвести еще один такой полет. И он второй раз выполнил это задание...

За высокие результаты на первом этапе учебы курсанта Максима Николаевича Чибисова премировали билетом в театр, с выездом в Севастополь. Там он впервые сфотографировался в форме, которая станет для него постоянной на следующую четверть века: летный комбинезон, шлемофон и очки.

К началу второго года обучения в Качинской школе на курсе завершился естественный отбор. Бездарных для профессии отчислили еще на стадии полетов с инструкторами. Далее отсеялись «не герои». Возможно, на более надежных машинах, снабженных отличными моторами и необходимыми навигационными приборами, они бы освоились. Но таких самолетов еще не было. И поэтому с «не героями» командование расставалось без сожаления. В итоге в летной школе остались лишь курсанты, фанатично влюбленные в небо, бесстрашные и настойчивые, волевые и находчивые – пилоты «милостью Божьей».

Вскоре им доверили более сложную машину: Р-1. Этот отечественный самолет, созданный по образу и подобию отнюдь не нового английского самолета ДН-9 (с применением конструктивных элементов из дерева и материи), был запущен в серийное производство под руководством известного авиаконструктора Н. Н. Поликарпова.