

Аэростаты «Дирижаблестроя» Начало авиационной саги

Дмитрий Золин

20.10-01.11.2025

Вступление

Так уж получилось, что эта публикация хронологически предваряет события, описанные автором ранее под заголовком «По воле ветров и земного притяжения. Авиационная сага»¹.

Там все стартовые события были привязаны к долгопрудненской площадке Центральной авиационной обсерватории (ЦАО) начиная с сентября 1940-го года.

Здесь же — речь пойдет о временах более ранних и о пилотах воздушных шаров и субстратостатов отряда Отдельной воздухоплавательной группы Главного управления гражданского воздушного флота (ОВГ ГУ ГВФ), вотчиной которой был Московский дирижабельный порт; то есть географически — «Дирижаблестрой» на Долгопрудной...

1. Первое упоминание в прессе

Газета «Красная звезда» от 29 марта 1935 года дает большой материал под броским заглавием: **«15 часов на аэростате в борьбе с туманом и снежным штормом. Выдающийся полет аэростата СССР ВР-18»** с фотографией пилота



С.А.Попов

С.Попова: «На днях пилот-инструктор эскадры Дирижаблестроя комсомолец С.А. Попов и пилот М.В. Василевский совершили в жестокий снежный шторм выдающийся учебно-тренировочный полет на сферическом аэростате "СССР ВР-18". Руководил полетом тов. Попов.

Старт полету был дан под Москвой незадолго перед заходом солнца. Последняя метеосводка, полученная перед отлетом, предсказывала умеренный ветер юго-западного направления, осадков не ожидалось.

Это был старт одного из обычных учебно-тренировочных полетов, проводимых в последние месяцы молодыми кадрами Дирижаблестроя. Полеты на сферических аэростатах являются одним из основных моментов в тренировке экипажа дирижаблей.

"У нас было задание пролететь, не снижаясь, как обычно, 5 часов. Но неожиданно мы перевыполнили план", - улыбаясь, рассказывает пилот-комсомолец тов. Попов.

Вскоре после подъема аэростат в тумане внезапно встретился с пролетающим звеном учебных самолетов аэроклуба одного из московских заводов. Более близкой

¹ <https://disk.yandex.ru/i/giwfTgD0ppcurQ>

встречи, грозившей опасностью обеим сторонам, удалось избежать. Спустя 5 часов аэростат был уже в районе Рязани. Здесь началась полоса сильнейших ветров. Ночь наступила незаметно.

Видимости не было. Свирепствовала снежная пурга. Совершить посадку с распушенным гайдропом было опасно. Внизу находились мачты, фабричные трубы, провода высокого напряжения. Тов. Попов принял решение продолжать полет.

Сила ветра увеличилась до 16-18 метров в секунду. Начинался снежный шторм. Это было как раз накануне того дня, когда в московском аэропорту из-за сильного шторма были отменены очередные рейсы почтово-пассажирских самолетов. Аэростат для ориентировки снизился до 400 метров.

Сквозь облака и снежную метель были видны освещенные электрическими огнями железнодорожная станция и поезд, шедший полным ходом. Ветер дул в направлении по ходу поезда, Сила ветра была настолько велика, что дым от паровоза заносило вперед. Но аэростат шел с еще большей скоростью. Вскоре поезд остался далеко позади. Произведя замер по земным ориентирам, тов. Попов определил скорость полета: 104 километра в час!

Потеря большого количества балласта давала себя знать. Пришлось снова пойти вверх. Тов. Попов искусно достиг на высоте 1.300 метров инверсионного слоя - наиболее благоприятного воздушного слоя. Здесь аэростат мог идти несколько часов без потери балласта.

Когда рассвело, т.т. Попов и Василевский решили закончить свой выдающийся полет. Аэростат уже находился над Сталинградским краем. В ожидании резкого снижения все приборы, находившиеся в корзине, были сняты с обычных мест и уложены в специальный ящик, балласт сосредоточен на передней части корзины. Снизившись до высоты 120 метров, тов. Попов увидел степь. Хорошей видимости мешала снежная пыль, туман клочьями прикрывал землю. 25 километров пришлось лететь над степью с выпущенным гайдропом на высоте всего 3-4 метра.

Посадка была проведена в тумане и пурге недалеко от местечка Тишанка, Сталинградского края. Приборы были целы. Оболочка в порядке. Неожиданно сели в непосредственной близости от стаи волков. Волки, злобно воя, надвигались на вышедших из корзины безоружных пилотов. Отогнав волков, т.т. Попов и Василевский направились к видневшемуся вдаль, хутору.

Всего аэростат находился в воздухе 15 часов»

Здесь же — дополнение под заглавием «Спорт отважных»:

«Пилот стратостата "СССР-1"², в настоящее время командир учебной эскадры Дирижаблестроя, тов. Э.К.Бирнбаум по поводу выдающегося полета т.т. Попова и Василевского сообщил:

- Молодые дирижаблисты показали безопасность полета даже в чрезвычайно трудных ночных метеорологических условиях на аэростатах подобного типа.

2 Первый советский стратостат с герметичной гондолой. Запуск осуществлен 30.09.1933. Достигнутая высота - 19.000м

Летом нынешнего года будет развернута большая работа по организации воздухоплавательных секций в аэроклубах. В связи с этим пример т.т. Попова и Василевского особенно ценен.

В ближайшее время т. Попов проведет испытание первой партии учебных спортивных воздушных шаров, изготовленных для аэроклубов. Объем каждого шара - 150 метров.

Тов. Попов является одним из лучших пилотов-воздухоплавателей СССР. Он имеет, несмотря на свою молодость, свыше ста полетов на аэростатах».

Чуть отвлекусь вот на что: всё сферическое свободнолетающее с открытыми или закрытыми, но негерметичными гондолами - в СССР получало аббревиатуру «ВР». Однако, в просторах интернета так и не удалось найти ее расшифровки. В контексте некоторых других аббревиатур, и с учетом того, что подобные аэронавтические средства в те годы часто летали выше большинства самолетов и облаков (отчего и назывались субстратостатами), а функционально - были не только спортивными снарядами, но и средствами исследования верхних слоев атмосферы, не исключено, что это означало «Высотный Разведчик». Просьба меня поправить, если истинно другое значение.

2. Первый прыжок с аэростата

Ровно через месяц, 29 апреля 1935 года «Красная звезда» публикует заметку **«Прыжки с аэростатов»:**

«Вчера инструкторы парашютного дела Дирижаблестроительного учебного комбината т.т. Щукин и Полосухин совершили *впервые в Советском Союзе* прыжки с парашютом со свободного аэростата.

В 6 часов утра со станции сферических аэростатов учебно-летного отряда Дирижаблестроительного комбината поднялись в воздух три соединенных друг с другом аэростата СССР ВР-6, СССР ВР-8, СССР ВР-14; первые два объемом в 900 м³ каждый, третий - 525 м³. Аэростаты были соединены друг с другом для того, чтобы оба парашютиста имели возможность прыгнуть в одном месте.



Полосухин (слева) и Щукин

Ветер относил аэростаты к Подольску. Их сопровождали пять самолетов. С самолетов было видно, как аэростаты отделились друг от друга. Парашютисты готовились к прыжку. Они выбирали площадку для приземления. Аэростаты находились на высоте 1.400 метров. Т.т. Щукин и Полосухин выбрались на борт, одновременно прыгнули вниз и благополучно приземлились в 3 километрах к северо-западу от ст. Гривно, Подольского района. Здесь же приземлился аэростат с пилотом Лысовым и доктором Дубровиным.

Освобожденные от парашютистов аэростаты СССР ВР-6 и СССР ВР-8 поднялись вверх.

Прыжок парашютиста со свободного аэростата вызывает резкий подъем аппарата вверх. От пилота требуются большая выдержка, быстрая и правильная ориентировка при подъеме».

3. Старты июня-июля

Газеты «Вечерняя Москва» и «Красная звезда» - начиная с последней декады июня и весь июль 1935-го - дают целую серию заметок, касающихся стартов с площадки «Дирижаблестроя».

22июня, **«На спортивных аэростатах»:**

«Дирижаблестрой проводил на днях испытание двух миниатюрных спортивных аэростатов, объемом 150 м³. Они немного больше шаров-прыгунов, при помощи которых осматривалась перед полетом оболочка стратостата.

Аэростаты не имеют подвесных корзин. Воздухоплаватель садится на легкое и удобное сиденье, застегивается ремнями и в таком виде совершает полет.

На этих миниатюрных спортивных аэростатах совершали опытные полеты воздухоплаватели Попов и Раевский. Они поднялись в дирижабельном порту и спустились через 7-8 часов недалеко от города Клина. Оба аэростата шли на высоте от 300 до 500 метров.

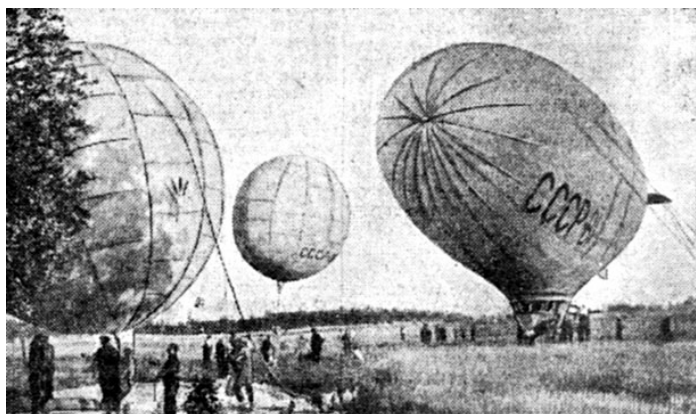
Испытания показали полную пригодность миниатюрных спортивных аэростатов для полетов. В ближайшие дни Дирижаблестрой предполагает провести испытания этих аэростатов в полете на продолжительность - 15-20 часов - и на высоту.

Миниатюрные спортивные аэростаты благодаря дешевой стоимости позволят еще шире развить воздухоплавательный спорт».

23июня, **«Полет 4 сферических аэростатов спортивного типа»:**

«Сегодня ночью из дирижабельного порта вылетят в свободный полет 4 сферических аэростата спортивного типа. В числе их - два аэростата без подвесных корзин, которые на днях были испытаны Дирижаблестроем.

В полет на аэростатах отправятся воздухоплаватели Попов, Раевский и др. Этот полет является тренировкой к предстоящим всесоюзным воздухоплавательным состязаниям».



25 июня, **«Полеты СССР ВР-12, СССР ВР-18 и СССР В-1»:**

«23 июня с площадки дирижабельной верфи поднялись в учебно-тренировочные полеты два аэростата ("СССР ВР-18" и "СССР ВР-12"), каждый объемом в 500 м³, 2 шара-прыгуна и дирижабль "СССР В-1". Одиннадцать воздухоплавателей отправились в ночные полеты».

8 июля, «Аэростат СССР ВР-13 спустился в Горьковском крае»:

«6 июля в 8 час. 35 мин. веч. из Москвы вылетел с учебно-тренировочной целью аэростат "ВР-13", принадлежащий учебно-летному отряду Дирижаблестроительного комбината. Продержавшись в воздухе 7 час. 25 мин. на высоте 600 метров, экипаж под управлением пилота-инструктора Полосухина и ученика летчика Вдовина 7 июля в 4 часа утра произвел посадку у города Городца, Горьковского края. Сегодня утром экипаж отправился в Москву».

26 июля, «Полет на аэростате в грозу»:

«Пилоты Фомин и Полосухин - слушатели Дирижаблестроительного учебного комбината - готовились к очередному полету на сферическом аэростате. С ними в полет собирались двое спутников: доцент Дирижаблестроительного комбината Матвеев и стартер учебно-летного отряда Моисеев.

Пилоты получили задание: "Лететь до 4 часов утра, произвести высадку т.т. Матвеева и Моисеева, а затем идти в высотный полет до 5.000 метров".

Метеосводка была лаконична: "В момент вылета облачность 5-8 баллов. Ветер 3-4 метра в секунду, отсутствие осадков". Вторая половина ночи, по данным сводки, должна была выглядеть так: "Полное прояснение, хорошая видимость и отсутствие осадков". Значит, все в порядке и ничего плохого не предвидится.

В 23 часа 37 минут 23 июля "девятисотка" (аэростат объемом 900 м³) СССР ВР-6 с пилотами Фоминым и Полосухиным, преподавателем Матвеевым и стартером Моисеевым поднялась в воздух.

Прошел час. Обещанное метеосводкой "полное прояснение" и не думало появляться. Опрокидывая предсказания сводки, дождевые облака заволокли небо. Пилоты поняли - быть грому и молнии.

Перед пилотами встала задача: либо идти выше облаков, либо совершить посадку. Фомин и Полосухин решают: "Идти выше облаков нецелесообразно - облака находятся на высоте полутора тысяч метров. Чтобы укрыться за ними, необходимо использовать весь балласт. Отпадает. Остается одно - садиться".

Черная непроглядная темнота опоясала сферик с его четырьмя пассажирами. Садиться! А что внизу? Лес? Река? Провода высокого напряжения или спокойная, мирная поляна? Это оставалось загадкой. Гайдроп брошен вниз.

Разразился сильный пронизывающий ливень. Он не только обильно "омывал" аэростат и экипаж, но и давил своей тяжестью на сферик. Высота 300 метров. Необходимо затормозить спуск. Пилоты сбрасывают балласт. В 15 минут израсходовали 6 мешков балласта. Облегчение не помогло, сферик не удалось подчинить воле пилотов - его продолжало тянуть вниз.

Вот гайдроп коснулся земли. Значит, высота 67-70 метров. Дать разрывное и выпустить газ нужно с высоты 5 метров. Но как почувствовать эту высоту? На помощь приходит бутылка из-под сидра. Пилоты решили использовать этот "прибор". Привязали бутылку к поясной веревке длиной 15-18 метров и спустили ее на землю. Зная высоту в 15 метров, нетрудно будет ощутить и пятиметровую высоту.

Ливень начал утихать. Аэростат стал подниматься кверху. Начали травить газ. Молния осветила небольшую поляну вблизи. К ней устремились наши пилоты .

Высунувшись из корзины, пилоты руками отталкивались от деревьев, заставляя корзину шествовать по верхушкам. Вот и поляна близко. Подтягиваясь за деревья, пилоты постепенно опускали сферик. Стартеру Моисееву приказывают: "Дать разрывное". Газ выпущен. Корзина плавно села на землю. Опустошенная оболочка повисла на деревьях. Часы показывали 1 час. 40 мин.

А на рассвете колхозники ближайшей деревни Песково (Красно-Пахорский район, Московской области) пришли с топорами, срубили деревья, сняли оболочку и помогли экипажу отправить аэростат в Москву.

Такие вот будничные авантюры...

4. Первое упоминание в газете №1

Ниже - факсимиле первого упоминания об аэронавтическом событии, касающемся площадки «Дирижаблестроя», на страницах «флагмана» периодической печати страны, газеты «Правда» от 06.08.1935 г.:

Аэростат-парашют

Вчера на станциях сферических аэростатов Дирижаблестроительного учебного комбината испытан первый аэростат-парашют — прототип будущих стратостатов.

Вся особенность этого аэростата-парашюта — в оболочке. Круглая снаружи оболочка внутри пересечена сквозной резиновой шахтой-трубой, которая снабжена целой системой тяжей. Как только из оболочки через специальные клапаны выпускается газ, тяжи начинают сжимать шахту и поднимают низ оболочки вверх. Освобождаясь от газа, оболочка постепенно становится полой сначала на шляпку от гриба, а затем принимает правильную форму круглого парашюта. Этот парашют дает возможность плавно опускаться на землю подвешанной к ней gondole. С таким расчетом конструировал аэростат-парашют работник Дирижаблестроя тов. Кулиниченко.

В полет для проверки аэростата-парашюта отправились студенты Дирижаблестроительного учебного комбината тт. Модестов и Лысов. Оба они — опытные аэронавты, сделавшие по несколько десятков полетов. Воздухоплаватели одеты в теплые комбинезоны. На груди у каждого — парашют. Перед полетом они снова тщательно проверяют каждую деталь нового аэростата. Испытывая аэростат-парашют, аэронавты получили задание подняться на высоту 5.000 метров и только оттуда начинать спуск.

В 4 часа 45 мин. утра конструктор аэростата-парашюта тов. Кулиниченко дает старт. Плавно оторвавшись от земли, аэростат-парашют начал подниматься.

Альтиметр показывает высоту 5.200 метров. Пилоты начали сбавлять газ. Безотказно действует конструкция аэростата-парашюта, оправдавшая все расчеты ее строителей. Освобождаясь постепенно от газа, оболочка превратилась в парашют, на котором плавно приземлились тт. Модестов и Лысов. Они спустились около деревни Чемадуново, в нескольких километрах от города Воскресенска.

Испытание аэростата-парашюта закончено. Блестяще оправдавший себя опыт постройки его будет использован в дальнейшем завоевании стратосферы.

* * *

— Первый экспериментальный полет аэростата-парашюта, — сообщил корреспонденту «Правды» начальник Гражданского аэрофлота тов. Ткачев, — совершенный под управлением отличных, самоотверженных воздухоплавателей учебного Дирижаблестроительного комбината тт. Модестова и Лысова, открывает перед нами широкие перспективы дальнейшего завоевания стратосферы. Успех этого опыта будет широко использован нами при разработке новых стратостатов, так как он обеспечивает большую безопасность при высотных стратосферных полетах.

5. Актуальная тема: стратостат-парашют

Кстати, чуть раньше первой заметки в «Правде» на тему аэростата/стратостата-парашюта и его прямой связи с Дирижаблестроением, в газете «Красная звезда» выходит свой — и весьма обширный — материал.

12 июля 1935, «Стратостат-парашют»:

Около двух лет назад тов. Кулиниченко, работник Дирижаблестроительного учебного комбината, начал работать над созданием такой конструкции стратостата,



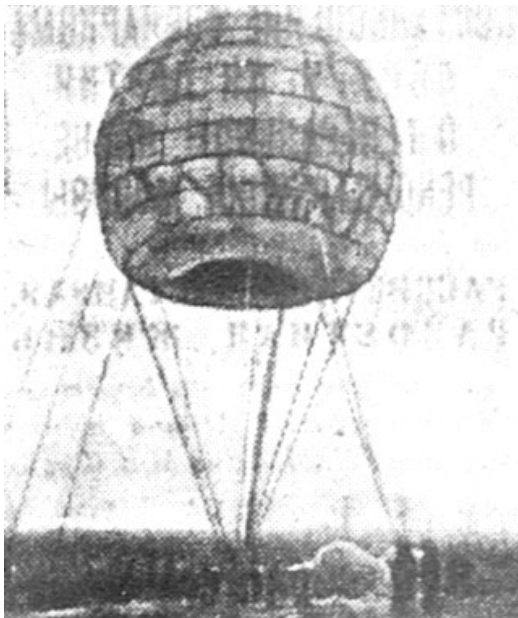
Т.М.Кулиниченко

на котором можно было бы совершать полеты на большие высоты, находиться на различных высотах более или менее продолжительное время, необходимое для производства научных исследований и наблюдений, и который гарантировал бы полную безопасность при спуске.

В основу была положена мысль: максимально использовать парашютирующее действие оболочки стратостата, конструктивно оформив ее так, чтобы она при спуске превращалась в своеобразный парашют. При этом, конечно, имелось в виду, чтобы момент образования парашюта не сопровождался ударом (рывком), как это бывает у обычных парашютов.

Если превращение в парашют сопровождалось бы ударом, то в материале появились бы напряжения, превышающие расчетные допускаемые, и авария была бы неминуема.

Для придания системе устойчивости (чтобы избежать раскачивания при образовании парашюта) необходимо какое-то дополнительное приспособление, удерживающее конструкцию от раскачивания.



Испытание модели стратостата-парашюта. Момент полного заполнения газом, соответствующий предельной высоте.

Фото С.Капустина

В результате целого ряда экспериментальных работ и предварительных расчетов оказалось, что обыкновенный сферический аэростат, снабженный дополнительными органами устойчивости и управления, может легко при спуске превратиться в парашют.

Конструкция стратостата-парашюта заключается в следующем. Вдоль вертикальной оси стратостата, имеющего в выполненном виде форму шара, проходит матерчатая труба (шахта), снабженная системой специальных тяжей. Назначение этих тяжей такое: при сокращении объема водорода в шаре — сокращать по своей длине и шахту. Так как верхний конец шахты, будучи закреплен у верхнего полюса шара, остается неподвижным, то нижний конец, вследствие воздействия тяжей,

подтягивается кверху и увлекает за собой нижнюю полусферу шара, превращая ее таким образом постепенно в парашют. Темп образования парашюта, т.е. увеличение его купола, зависит от темпа объемного сокращения водорода. Сокращение объема водорода происходит вследствие его охлаждения и изменения давления воздуха при спуске. Так как по этим причинам объем газа может сократиться только в какой-то значительный промежуток времени, то, естественно, и образование парашюта происходит медленно и плавно.

Благодаря наличию специального шторочного клапана автоматического действия, регулирующего сверхдавление внутри шара, превращение системы в парашют происходит автоматически. При помощи этого же клапана можно удерживать стратостат на определенной высоте, произвести нужные исследования, затем подняться или опуститься на другую высоту и так далее.

При разработке этой конструкции предусматривался и случай полной потери водорода (при достижении больших высот). Дело в том, что на высотах, превышающих 22 километра, еще неизвестны условия, в которых работает материал, главным образом применяемый для оболочек стратостата; так называемая баллонная прорезиненная материя. Возможно, что на больших высотах солнечные лучи, главным образом ультрафиолетовые, и повышение температуры при нагреве части оболочки, обращенной к солнцу, могут повлечь за собой сильную утечку газа. Для того, чтобы и при полной потере водорода спуск оказался безопасным, стратостат снабжен весьма несложными приспособлениями, позволяющими сохранить полюсное отверстие и превратить верхнюю сферу полушара также в парашют.

Чтобы начать спуск с большой высоты, стратонавту достаточно выпустить небольшое количество газа через специальный маневровый клапан. Стратостат пойдет на спуск. Для уменьшения скорости спуска обычно сбрасывается балласт. Здесь же стратонавту не приходится дрожать за каждый килограмм балласта, так как автоматическое превращение в парашют своевременно замедляет спуск до нормальной скорости. Даже при полной потере газа и при полном отсутствии балласта скорость спуска не превышает 3-5 метров в секунду.

В настоящее время для проверки всех расчетов научно-исследовательский отдел Дирижаблестроительного учебного комбината построил летающую модель стратостата-парашюта в 1850 м³. Модель может поднять двух человек на высоту 5 тысяч метров.»

Разумеется, моделированием дело не закончилось. Дошло до испытаний, и очень скоро. Меньше чем через месяц газета «Красная звезда» дает о них исчерпывающую информацию:

Дирижаблестрой, 5 августа 1935, 3 часа 55 мин.

«Сегодня ранним утром на площадке станции сферических аэростатов Дирижаблестроительного учебного комбината был дан **старт модели стратостата-парашюта** об емом 1850 м³ (подробное описание конструкции модели помещено в «Красной звезде» от 12 июля №159).

В полет отправились пилоты Модестов и Лысов.

На старте присутствовал начальник Главного управления гражданского воздушного флота тов. Ткачев».

6 августа, **«Модель стратостата-парашюта выдержала испытание»:**

«На колхозный луг Чемодурова опустилась летающая модель стратостата-парашюта системы Кулиниченко.

Весь ход экспериментального полета полностью совпал с расчетами и предположениями творцов летающей модели.



Пилоты В.С.Лысов (слева) и С.С.Модестов

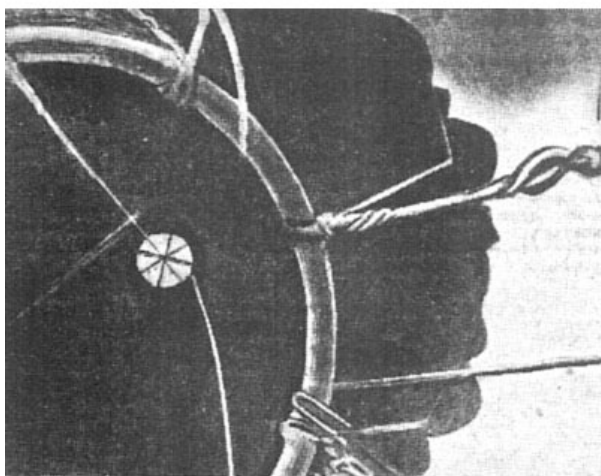
Пилоты Модестов и Лысов поднялись на высоту 5 200 метров, а затем, путем выпуска газа превратив оболочку модели в парашют, пошли на снижение.

Посадка целиком подтвердила блестящие свойства парашютирующей системы. Приземление было настолько мягким, что амортизатор корзины не только не разрушен, но даже не помят. Скорость снижения колебалась от 4 до 5 метров в секунду.

Экспериментальный полет доказал, что идея создания стратостата, который независимо от

внешних условий и высоты в любую минуту может быть превращен в парашют, полностью себя оправдала.

Полет доказал также, что впервые в истории воздухоплавания на аппарате без мотора пилоты могут летать по горизонтальной прямой, удерживая аппарат все время на одной и той же высоте.



Оболочка модели, превратившаяся в парашют (слева) и пилоты, покидающие корзину спустившейся модели

Рассказ пилотов Модестова и Лысова

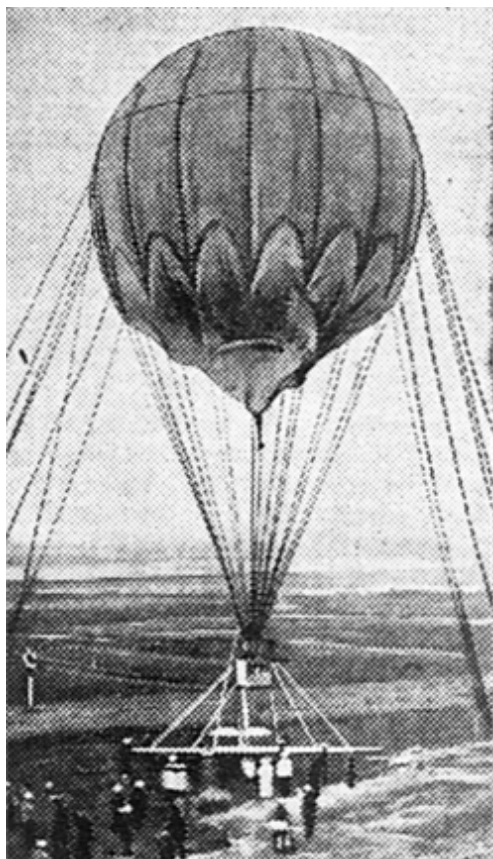
У нас обоих за плечами около 80 полетов на аэростатах, и все же наш полет 5 августа мы считаем первым полетом. Ведь мы впервые поднялись в воздух не на обычном сферике, а на модели стратостата-парашюта.

Туман сопровождал нас при взлете, но уже на высоте 50 метров туман совершенно исчез. Видимость была отличная. Модель стратостата-парашюта спокойно набирала высоту. В течение 15 минут мы уже достигли высоты 2.200 метров. Начали сбрасывать балласт, аппарат стал подниматься выше. После старта прошло уже два часа. Высота 5 200 метров.

На высоте 2.000 метров мы двигались с максимальной скоростью 40 километров в час; на высоте 5.000 метров скорость снизилась до 10 километров в час.

После того, как достигли высоты 5 200, мы решили идти на спуск. Сильным рывком клапана выпустили 160 м^3 газа. Аппарат быстро пошел вниз со скоростью 5 метров в секунду. Тотчас же началось образование парашюта. Когда снизились до 4.000 метров, мы почувствовали, что спуск замедляется, значит все идет хорошо - парашют действует. С высоты 1.800 метров начали сбрасывать балласт, парашютирование продолжалось.

На высоте 100 метров аэростат уравновесился на конце гайдропа. Под нами была прекрасная посадочная площадка. А из деревни уже бежали колхозники, детвора. Несколько человек схватили за гайдроп и начали подтягивать нас книзу. Как только корзина коснулась земли, парашютирование прекратилось, и оболочка под действием своей собственной тяжести стала медленно опускаться на землю. Таким образом, спуск был все время парашютирующим.



В воздухе мы находились 2 часа 29 минут, выполнив задание на продолжительность полета с точностью до 1 минуты».

6. Планер «в нагрузку»

17-18 августа 1935-го целый ряд всесоюзных газет («Правда», «Известия», «Красная звезда») и «Вечерняя Москва» публикуют сообщения о необычном воздухоплавательском эксперименте. А именно — о запуске планера, поднятого аэростатом на многокилометровую высоту и там отцепленного от своего носителя.

Наиболее полную и краткую информацию о событии дали «Известия».

18 августа, **«Планер на буксире аэростата»:**

«Вчера на летной площадке станции сферических аэростатов (ГУ ГВФ) впервые в практике советского и заграничного воздухоплавания состоялся старт полета аэростата с прицепленным к его корзине планером. Технический расчет полета произвел инженер

Дирижаблестроительного комбината т. Винокур. Разъемное приспособление для подвешивания планера сконструировал инженер Кулиниченко.

В 4 ч. 55 м. аэростат СССР ВР-29 объемом в 2.200 м³, пилотируемый аэронавтами Фоминым и Полосухиным, взлетел, унося с собой на специальной подвесной системе планер Г-9, в кабине которого находился мастер советского планеризма т. Бородин.

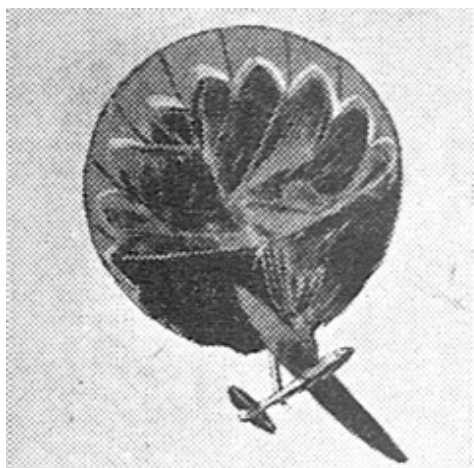
На высоте 3.800 метров аэростат уравновесился и застыл в воздухе. По сигналу с аэростата т. Бородин отцепил планер.

- Пикируя, я набрал скорость, рассказывал позднее т. Бородин. - Затем я выровнял планер и, пройдя нормальным полетом около 30 км, пошел на посадку к Тушинскому аэродрому.

Здесь т. Бородин встретили начальник Главного управления гражданского воздушного флота т. Ткачев, начальник Дирижаблестроительного учебного комбината т. Адамович и инженер Винокур.

В беседе с корреспондентом "Известий" т. Ткачев заявил, что все технические расчеты полета полностью оправдались.

Вчера же аэростат СССР ВР-29 приземлился в Дмитровском районе Московской области близ деревни Быково. Приземление прошло благополучно».



Планер в сцепке с аэростатом и мастер планеризма В.Г.Бородин



Некоторое дополнение к деталям отцепки планера и его полета - от «Красной звезды»:

«...Когда мы достигли высоты 2.200 метров, мы, посоветовавшись, решили ускорить подъем. Аэронавты через специальный шланг сдали балласт, и подъем резко усилился. Во время полета я и т.т. Фомин и Полосухин сверяли показатели приборов, делились

впечатлениями, шутили. Когда стрелка барометра показала 3.800 метров, я, предупредив аэронавтов, дернул за вытяжной тросик и пошел вниз. На высоте 3.700 метров я выровнял планер и, взяв курс на Тушинский аэродром, пошел на посадку.

Прицепное приспособление действовало хорошо. Усилие, затраченное мною для того, чтобы отцепиться от аэростата, было не больше, чем при открывании парашюта.

Сегодняшний полет обогатил советский планеризм новыми блестящими возможностями. Тов. Ткачев следующим образом оценил результаты полета:

- Удачно совершенный полет аэростата с планером, с отцепкой планера в воздухе, как и совершенный недавно полет аэростата-парашюта системы тов. Кулиниченко, является исключительным вкладом в дело советского воздухоплавания и в дело дальнейшего завоевания стратосферы».

Отступление

Пресса с августа 1935-го и вплоть до июля 1940-го, когда пуски аэростатов в Долгопрудном стали проводиться уже с площадки Аэрологической обсерватории, нередко пестрела сообщениями о тех или иных событиях, касающихся свободных аэронавтических средств, которые были связаны с площадкой «Дирижаблестроя» (площадкой «гражданской»; а ведь еще была военная аэронавтика, в том числе достигавшая немалого количества рекордов, о которых, разумеется, тоже писала пресса).

Но большинство из того, что происходило в Отдельной воздухоплавательной группе ГУ ГВФ, представляло собой повторные запуски экспериментального оборудования, тренировочные спортивные полеты на малых шарах без корзин или же рутинные учебные пуски аппаратов относительно малого класса, в которых пестовали аэронавтов-неофитов под присмотром уже опытных инструкторов. Упоминать их все — едва ли есть смысл.

Поэтому далее автор публикации будет останавливаться лишь на наиболее примечательных или значительных «дирижаблестроевских» аэронавтических событиях, по возможности соблюдая их хронологию.

7. Аэростат с шахтой

«Красная звезда» 28 мая 1936 публикует следующее:

«Как известно, на территории СССР 19 июня будет наблюдаться солнечное затмение.

Для производства астрономических наблюдений в воздухе, экспериментальная группа эскадры дирижаблей построила специальный аэростат.

Аэростат объемом в 2.200 м³ снабжен шахтой, идущей внутри оболочки. В шахте имеются лестница и специальная люлька для подъема наблюдателей и приборов на верхнюю часть оболочки, где устроена специальная площадка для астрономической ориентировки.

Первый испытательный полет, проведенный в марте, дал хорошие результаты.

Корзина аэростата, помимо обычных аэронавигационных приборов, оборудования и специальными аппаратами для фотографирования звезд, луны и солнца».

Судя по всему, «Известия» 20 июня в своей публикации рассказывают как раз о нем, так как уже знакомый нам пилот-аэронавт Модестов - «дирижаблестроевец»:

«Вчера в Москве на субстратостате СССР ВР-29 (пилот Модестов) для наблюдения затмения поднялся директор московского Планетария т. Румянцев. Субстратостат достиг высоты 6.800 м. На этой высоте были сделаны 6 снимков фаз затмения».

8. Аэростат «на плечах» и ночной вояж

«Известия», 26 сентября 1936, «**21 час на шаре-прыгуне**»:

«В нашей стране с большим успехом культивируются полеты на шарах-прыгунах - миниатюрных аэростатах объемом всего лишь 150 м³. Вес их невелик - 45-48 кг.

Закончив полет, аэронавт выпускает из оболочки газ и, сложив свой воздушный корабль, берет его на плечи и шагает к ближайшей проезжей дороге или жилью.

На одном из таких аэростатов пилот-комсомолец М.В. Василевский совершил на днях совершенно исключительный полет. Поднявшись 21 сентября на аэростате СССР ВР-13 с площадки Дирижаблестроя, под Москвой, он продержался в воздухе 21 час 10 мин. и опустился лишь 22 сентября, в 18 час. 28 мин., у ж/д станции Зосимовка, близ Острогожска, пройдя свыше 700 км. Полет прошел вполне благополучно; лишь днем т. Василевский страдал от горячих лучей солнца. Пилот имел с собой всего лишь 20 кг балласта и расходовал его в пути буквально по горсточке.

Следует отметить, что дальние полеты на таких малых аэростатах практикуются лишь в нашей стране, но и у нас максимальная продолжительность полета на них достигала до сих пор лишь 9 часов».

Впрочем, оказалось, что это лишь заметка о рекордном по времени фрагменте группового ночного полета аэростатов разного класса, стартовавшего еще 21 сентября и о котором целиком рассказала газета «Красная звезда» в номере от 28 сентября:

«В Москву возвратился начальник отряда сферических аэростатов Дирижаблестроя тов. Попов, принимавший участие в ночном групповом полете воздушных шаров.

- В групповом полете 21 сентября, - рассказал тов. Попов, - принимали участие два шара-лилипута объемом в 150 м^3 , два аэростата объемом в 500 м^3 и аэростат объемом в 900 м^3 .

Первым в воздух поднялся аэростат "СССР ВР-18" объемом в 500 м^3 , под управлением пилота Кулагина и пилота инструктора Голикова.

Через 40 минут взял старт второй аэростат, такого же объема, управляемый женщиной-пилотом Эйхенвальд и инструктором парашютного спорта Митягиным. Оба аэростата сразу же попали в сильный воздушный поток и исчезли на горизонте.

Аэростат СССР ВР-18, не выпуская газа из оболочки, на рассвете 22 сентября сделал посадку и, высадив пилота Голикова, снова поднялся в воздух. Пролетев еще около 120 километров, он благополучно приземлился, продержавшись в воздухе свыше 14 часов.

Второй аэростат, на котором летели Эйхенвальд и Митягин, покрыл без посадки за 12 часов 05 минут свыше 700 километров и благополучно приземлился в районе Борисоглебска.

Вылетевшие вслед за этими аэростатами шары-лилипуты СССР ВР-33 (пилот Мизеров) и СССР ВР-19 (пилот Василевский) продержались в воздухе - первый 12 часов, а второй - свыше 20 часов.

На аэростате СССР ВР-25 объемом в 900 м^3 в полет отправились начальник отряда и пилоты Лейзерах и Исаев. На рассвете 22 сентября аэростат миновал Елец и в 19 ч. 28 м. благополучно сел вблизи станции Кантемировка, Юго-восточной жел. дор., продержавшись в воздухе 21 час. 03 мин».

9. Снова аэростат-парашют и тысячный полет

«Вечерняя Москва», 23 сентября 1937:

«Сегодня утром из дирижабельного порта отправились в полет на сферическом аэростате воздухоплаватели т.т. Попов и Фомин.

Аэростат, на котором они полетели - новой конструкции тов. Кулиниченко. Его объем — 1.800 куб. метров. Это - безопасный аэростат. Обычно, чем выше поднимается аэростат, тем опаснее спуск, который тормозится балластом, выбрасываемым из корзины. Аэростат конструктора Кулиниченко обладает особым свойством: при спуске он автоматически превращается в парашют и благодаря этому вне зависимости от балласта плавно спускается.

Воздухоплаватели т.т. Попов и Фомин сегодня совершают очередное испытание парашютирующих свойств аэростата Кулиниченко. Они намереваются подняться на высоту 5-6 тысяч метров и, осуществив намеченные задания и выпустив часть газа, снизиться, не прибегая к помощи балласта».

Ну, а теперь - к вопросу о том, много ли вообще было в ту пору пусков аэростатов? Ниже — ответ. Причем касающийся только одной-единственной — дирижаблестроевской — площадки.

«Красная звезда», 31 декабря 1937:

«Вчера днем вылетели в первый испытательный полет три новых аэростата отдельной воздухоплавательной группы Управления воздухоплавания ГВФ - объёмом 600 куб. метров каждый. На одном из них полетели пилоты Попов и Модестов, на втором - пилот Фомин и инж. Асташкевич, на третьем пилот Лейзерах и инж. Манцевич.

Этими полетами закончилась *первая тысяча* полетов аэростатов гражданского воздушного флота».

10. Такая вот экзотика

«Красная звезда», 22 февраля 1938, **«Воздушно-лыжный десант на аэростатах»:**

«Управление воздухоплавания гражданского воздушного флота организует в честь XX годовщины Красной Армии и Военно-Морского Флота воздушно-лыжный десант на сферических аэростатах.

В ночь на 23 февраля будет дан старт пяти сферическим аэростатам объемом в 900 куб. метров каждый. 12 лыжников-комсомольцев эскадры дирижаблей займут свои места в гондолах четырех аэростатов. На пятом аэростате полетят командир летной группы тов. Фомин и врач Укке.

Между 6 и 8 часами утра аэростаты совершат высадку десанта в различных местах. Группы лыжников направятся в определенный пункт, откуда сводный отряд возьмет старт на Москву».

Газета «Советский спорт» от 27 февраля дополняет:

«Небольшая цепочка лыжников быстро приближается к воротам московского дирижабельного порта. На груди каждого лента с надписью "Воздушно-лыжный

десант". Партийная, комсомольская и общественные организации эскадры дирижаблей тепло встречают товарищей... Это было вчера в 16 часов 30 минут, а старт этому походу был дан 23 февраля в 2 часа 42 минуты.

Ночью с небольшой поляны поднялись в воздух 6 аэростатов. В больших плетеных корзинах летели по одному пилоту и три лыжника.

До утра тихо плыли в воздухе большие шары. В 9 часов воздушно-лыжный десант был высажен в районе Можайска. Только один аэростат СССР ВР-52 пролетел дальше и снизился у Медыни. Двумя группами лыжники двинулись в поход. Маршрут их заранее не был известен. Они шли по бездорожью по карте. Большая группа двигалась на Можайск - Кубинку - Тушино, меньшая - на Малый Ярославец - Подольск - Москву.

В семи колхозах по пути лыжники провели беседы о славной годовщине Красной армии и Военно-Морского флота».

11. Массовый старт

29 марта 1938 «Вечерняя Москва» публикует большую иллюстрированную статью под заголовком **«25 аэростатов в полете!»**:

«Сегодня рано утром в Московском порту эскадры дирижаблей был дан старт учебно-тренировочному полету 25 аэростатов.

Грандиозное зрелище! На старте одновременно 19 аэростатов. Еще 6 аэростатов стоят в эллинге в ожидании очереди. Никогда ещё в Советском Союзе, да и в других странах, не было такого грандиозного старта. Серебристые шары, удерживаемые за стропы стартовыми командами, слегка покачивает предутренний ветер.

В воздух поднимается дирижабль СССР В-1. Кинооператор должен заснять замечательную картину старта 25 аэростатов.

...Заканчиваются последние приготовления. К аэростатам подвешиваются приборы, проверяется балласт. Участники полетов занимают свои места.

В 6 часов 25 минут утра в воздух поднимается первый аэростат СССР ВР-22 с воздухоплатателями Барановским и Манцевичем. Сильный ветер быстро понес его к югу. Через несколько минут аэростат скрылся в низких облаках.



*Женский экипаж аэростата ВР-34:
Л.Эйхенвальд, А.Кондратьева и
А.Гурьянова*

...Один за другим поднимаются шары СССР ВР-35, СССР ВР-36, СССР ВР-23, СССР ВР-24...

Пришла очередь и аэростату СССР ВР-34, на котором летит первый женский экипаж в составе командира Эйхенвальд, первого пилота Кондратьевой и штурмана Гурьяновой. Тов. Эйхенвальд отправляется уже в 35-й по счету самостоятельный полет.

В 8 часов 02 минуты со стартовой площадки поднялся в воздух последний аэростат СССР ВР-50 под управлением Мизерова.

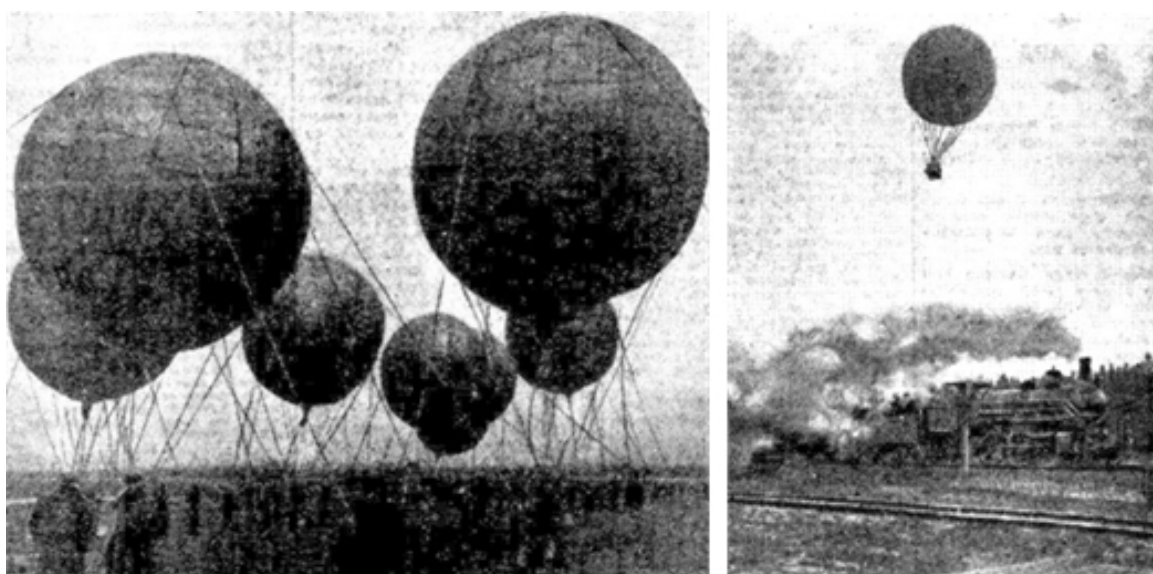
Всего отправилось в полет 25 аэростатов: 14 маленьких аэростатов типа шаров-прыгунов объемом по 150 кубических метров, 2 аэростата по 600 кубических метров, 3 аэростата по 700 кубических метров и 7 аэростатов по 900 кубических метров.

На аэростатах полетели 53 воздухоплавателя, из них 6 женщин.

Все участники полета на аэростатах по заданию командования должны продержаться в воздухе 3 часа, после чего, выбрав посадочную площадку, итти на приземление.

Судя по направлению ветра, аэростаты должны сделать посадки в районе Серпухова и Каширы.

Днем начали поступать первые сведения о посадке первых аэростатов».



Воздушные шары перед стартом и ВР-50 в полете

К этому массовому полету небезынтересно добавить репортаж из газеты «Советский спорт», вышедший в номере от 1 апреля. Он написан корреспондентом газеты Г.Георгиевым, непосредственно участвовавшим в полете на одном из «девятисоткубовых» воздушных шаров:

«-Вы пойдете на "девятисотке" СССР ВР-51 - сказал вашему корреспонденту командир отдельной воздухоплавательной группы т. Манцевич.

Три часа ночи. На поле дирижабельного порта стартовые команды выводят первые аэростаты. Скоро начнется первый массовый полет 25 аэростатов. Пилоты-воздухоплаватели идут в групповой тренировочный рейс. На поле выстраиваются 11 легких шаров-прыгунов. Из освещенного прожекторами эллинга выводят более крупные шары - "трехсотки" и "шестисотки". Но это еще не все. В эллинге пока тихо дремлют 7 самых крупных аэростатов.

Всеобщее внимание привлекает аэростат СССР ВР-34. Его экипаж целиком состоит из женщин. В корзине командир аэростата Людмила Эйхенвальд, пилот А. Кондратьева и штурман А.Гурьянова.

Подготовка к полету началась за несколько дней. Синоптики обещали отличную видимость, температуру 4-6 градусов выше нуля, ветер северо-западной четверти -

все, что нужно для отличного полета. Но утро принесло полное разочарование. Метеорологи жестоко ошиблись. Поднявшийся с рассветом ветер рвет из рук стартовых команд качающиеся шары. Людей не хватает, и командир эскадры дирижаблей тов. Попов отдает распоряжение выпускать шары один за другим. Высоко в небе, гудя мотором, делает большие круги дирижабль "В-1". Он имеет задание сопровождать аэростаты до места посадки.

В 6 часов 25 минут первым уходит в полет СССР ВР-22 с пилотами В.Манцевичем и Барановским. Приходит и наша очередь. Стартовая команда выводит аэростат из эллинга. Мы - в корзине.

- Все готово? - спрашивает стартер.
- Готово! - отвечает командир.
- Выдернуть поясные!

Рабочие выдергивают из петель на шаре длинные стропы. Теперь нас держит несколько человек только за корзину.

- Дать свободу! - и сейчас же мы начинаем свой полет.
- В полете! - кричит снизу стартер.
- Есть в полете! - отвечает ему наш командир.

Пелена тумана охватывает нас со всех сторон. Сразу становится тихо и тепло. Теперь мы плывем в воздушном потоке со скоростью ветра. На высоте 500 м подъем прекратился. Шар уравнился.

- Дать совок за борт! - командует Лейзерах.

Корнев выбрасывает песок, зачерпывая его большим совком. Прибор сейчас же показывает новый подъем. С земли отчетливо доносятся пение петуха, лай собак, грохот поезда. Мы летим на юг, пересекая окраины Москвы. Но не видим кругом ничего.

На высоте 800 метров первый слой облаков остается внизу. Ярким пятном вырисовывается солнце. Второй слой облаков висит над нами высоте около 2.000 метров. Туман под нами лежит причудливыми формами гор и долин. Вот из него вылезает круглая голова. Это вслед за нами поднимается соседний аэростат. Мы ищем остальные и скоро находим все 9 шаров нашего звена.

Сбрасывая песок, пилот держит заданную высоту. Мы достигаем 1500 м. Так час за часом мы летим в облаках, прислушиваясь к звукам снизу и изредка переключаясь с ближайшими соседями.

Проходит 3 часа. Командир отдает распоряжение приготовиться к спуску и тянет за клапаны веревку. Мы слышим легкий хлопок и протяжное шипение. Выпущена значительная порция газа. Шар опускается. Мы теряем одну сотню метров за другой.

- Есть земля! Из тумана выплывают лес, железная дорога, извилины маленькой речки. За борт корзины спускается гайдроп - 90-метровый канат. Он ложится на землю и вьется за нами, тормозя наш полет. Весь экипаж настороже. Летит вниз песок и хлопает клапан. Когда под нами остается не более 5 метров высоты, командир отдает распоряжение тянуть разрывное. Мы дружно тянем за вожжу, она рвет оболочку и выпускает весь газ. В ту же секунду мы падаем на бок. Полет окончен.

Прибежавшие школьники сообщают, что мы приземлились около села Молоди Подольского района. По другую сторону шоссе спускаются еще несколько

аэростатов. Задание выполнено. Все звено "девятисоток" приземлилось в одном районе».

12. Снова «на буксире»

5 июля 1938 газеты «Красная звезда» и «Советский спорт» со ссылкой на ТАСС публикуют практически идентичные заметки с идентичным же названием «Планер на буксире субстратостата». Старт был дан на площадке «Дирижаблестроя», и заметки начинаются так:

«Вчера впервые в истории воздухоплавания был проведен экспериментальный полет субстратостата "СССР ВР-61", на буксире которого был одноместный планер...».

Резонный вопрос: а что же тогда было 17 августа 1935-го, о чем был раздел №6 этого материала, где буквально все общесоюзные газеты отметили событие успешного запуска планера с аэростата?

Версий — две. Первая заключается в том, что нынешний запуск планера с аэростата/субстратостата был произведен, возможно, с рекордной в текущий момент высоты. Вторая — апеллирует к тому, что данный полет уже пытались рассматривать как «первую пробу» именно *страто*-планера, то есть (в данном испытании - еще негерметичного) аппарата, призванного *заменить* собой корзину субстратостата, которая, будучи от него «отстегнута» на стратосферных высотах, могла бы свободно и длительно парить до точки старта, откуда тандем воздушного шара с планером за время подъема в воздушных потоках неизбежно удалится бы на значительное расстояние.

Но - дочитаем заметку до конца:

«...В гондоле субстратостата находился экипаж в составе четырех молодых аэронавтов - тт. А.А. Фомина. А.Ф. Крикуна, Г.И. Голышева³ и С.В. Кузьменко, а на планере поднимался известный мастер советского планеризма тов. В.М. Ильченко.

Экспериментальный полет воздушного поезда в составе субстратостата объемом в 2.200 кубометров и одноместного планера прошел успешно. Аэронавты и пилот блестяще справились с заданием.

Ровно в 20 часов субстратостат поднялся с летного поля особой воздухоплавательной группы ГУ ГВФ и быстро стал набирать высоту. Под его гондолой, распластав свои широкие крылья, повис на тросе планер. Вскоре этот воздушный поезд скрылся из вида в северо-восточном направлении...

В 21 час. над дирижабельным портом показался планер. Он быстро шел на посадку....

В 21 час 07 минут планер благополучно опустился на площадке дирижабельного порта.

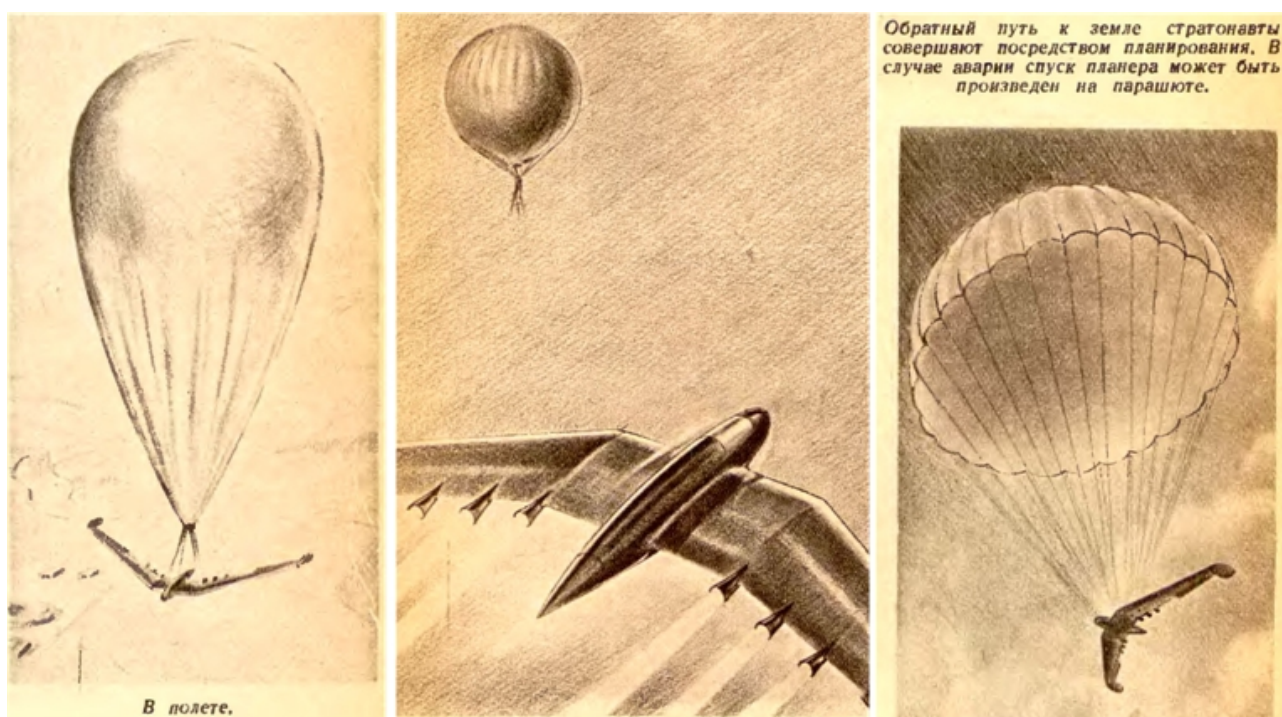
В беседе с сотрудником ТАСС мастер советского планеризма тов. Ильченко о своем полете на планере, буксируемом субстратостатом, рассказал следующее:

Полет проходил в очень благоприятных условиях. Примерно, через 46 минут после старта мы достигли высоты в 5.000 метров. Это было в районе Дмитрова. Как заранее было условлено, я подал знак отцепки. Аэронавты быстро отпустили

3 Г.И.Голышев впоследствии, оставшись верным практическому воздухоплаванию, станет «летающим директором» Центральной Аэрологической обсерватории (ЦАО), инициатором ракетного зондирования атмосферы, лауреатом Сталинской и Ленинской премий

веревки, выравнивавшие планер в полете и он принял пикирующее положение. Я дернул замок, соединяющий трос с планером. Он моментально раскрылся, и планер как бы провалился метров на 80, а затем стал плавно планировать. Субстратостат же после этого быстро пошел вверх. Его бросок достиг примерно полутора километров. Скорость моего полета достигала 100 километров в час.

Этот экспериментальный полет доказывает возможность создания стратопланеров, совершенно безопасных для полетов стратосфере. Вместо обыкновенной герметической гондолы стратостата, имеющей форму шара, мы сможем теперь построить для него кабину, имеющую форму планера. Прикрепив такую гондолу к оболочке стратостата, мы облегчим его подъем, так как почти не потребуется балласта, и одновременно обезопасим полет в стратосфере, ибо гондola, имеющая форму планера, сможет самостоятельно совершать плавный спуск на землю».



Согласитесь, основной текст заметки прецедент первенства в само́м событии так до конца и не проясняет. Но второй версией (из описанных выше и фактически озвученной планеристом Ильченко) в то время во-всю грезили, что, например, подтверждает и статья журнала «Техника — молодежи» в №2 за будущий, 1939-й год под заглавием... «Реактивный (!) стратопланер» (привожу сборку иллюстраций из этой статьи). Не напоминает ли это — пусть и отдаленно — принципы многоразовых космических шаттлов?

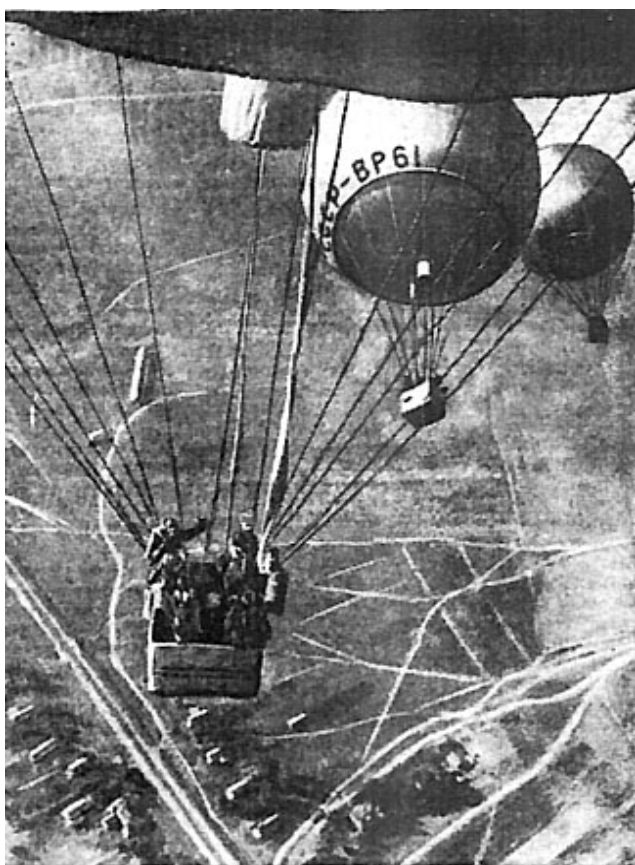
13. Парашютный десант — с аэростатов

Газета «Красная звезда» 16 августа 1938 публикует примечательную заметку, детально описывающую тонкости как парашютного прыжка именно с аэростата, так и поведения аэростата, с которого стартовал парашютист:

«Вчера воздухоплаватели и парашютисты Аэрофлота⁴ провели первый в мире парашютный десант с аэростатов.

Лучи солнца осветили серебристые оболочки аэростатов. Люди на стартовой площадке любовались величественным взлетом отряда воздушных шаров. Рядом с субстратостатом СССР В-61, объемом в 2.200 кубических метров, летели присоединенные к нему веревками два аэростата меньших размеров. Вслед за ними поднялись еще два воздушных шара.

Вчера в 7 часов 30 минут утра отправились в полет аэронавты и парашютисты управления воздухоплавания Аэрофлота. Они впервые в мире провели парашютный десант с аэростатов. Пять парашютистов прыгнули с четырех воздушных шаров в 900 кубических метров, пять - с субстратостата.



Снимок корреспондента А.Слуцкого с аэростата СССР ВР-50

Парашютные прыжки с аэростатов, находящихся в свободном полете - редкое явление. Такие прыжки были впервые в мире совершены в 1935 году известными парашютистами т.т. Полосухиным и Щукиным. В том же году Полосухин вторично прыгал с аэростата над Тушинским аэродромом в День авиации. С дирижабля впервые в СССР прыгал Щукин. Вчера т.т. Полосухин и Щукин находились на борту субстратостата, который пилотировал командир десанта тов. Фомин.

Прыжок с аэростата во многом отличается от прыжка с самолета. Здесь затяжка обязательна. Это объясняется тем, что аэростат не имеет воздушной скорости. Для того, чтобы парашют раскрылся, парашютист должен набрать определенную скорость падения.

От пилота аэростата, с которого сбрасываются парашютисты, также требуется исключительная точность расчетов. В обычных полетах с

аэростатов редко сбрасывается одновременно большое количество балласта. Когда же парашютист покидает гондолу, конструкция облегчается приблизительно на 80 килограммов, и аэростат с большой скоростью взмывает кверху. При этом его оболочка и подвесная система испытывают значительные напряжения.

Советские аэростаты с честью выдержали вчера экзамен. Прекрасно работала и материальная часть субстратостата, из гондолы которого выбросились одновременно сначала два, а затем три парашютиста. Вес трех людей в полном снаряжении достигал свыше четверти тонны.

⁴ В те времена это было синонимом ГУ ГВФ

Парашютисты-инструкторы т.т. Невернов, Артюхин и Бурлуцкий, прыгнувшие с аэростатов "СССР ВР-71" и "СССР ВР-51", приземлились в деревне Нарцево близ города Истры. Вслед за ними там же опустились и аэростаты. Остальные парашютисты и воздушные шары также благополучно приземлились».

14. Надувная гондола и аэростатный автопилот

А 23 августа 1938-го «Красная звезда» публикует заметку о полете Невернова уже в амплуа воздухоплавателя-испытателя:

«20 августа воздухоплаватель Б.А.Невернов совершил полет на аэростате "СССР В-31" объемом в 350 кубических метров с гондолой нового типа конструкции техника С.Г.Карамышева. Это был второй полет, в котором испытывалась гондола, изготовленная из прорезиненной материи и надуваемая воздухом. При постройке гондолы предполагалось, что она пригодна для посадки и на воду. Пролетая над Учинским водохранилищем канала Москва - Волга, тов. Невернов повел аэростат на посадку. Гондола коснулась воды, и пилот плыл в слегка накренившейся корзине. Ветер подогнал воздушный шар к берегу, и аэронавт, поднявшись, продолжал полет.

Во время полета было испытано и другое оригинальное изобретение Карамышева: первый автопилот для аэростата. Под гондолой был подведен резиновый шар, наполненный воздухом, находящимся под определенным давлением. При снижении аэростата вследствие увеличения наружного давления шар сжимался и связанный с ним рычаг открывал клапан, который выпускал балласт - воду, налитую в днище гондолы. Когда аэростат поднимался, клапан автоматически закрывался. Кроме того воздухоплаватель мог самостоятельно при помощи простого приспособления выпускать воду из того же резервуара.

До сих пор на аэростатах балластом служил песок, который пилот выбрасывал совком.

Несмотря на некоторые конструктивные недостатки, первый в мире автопилот для аэростата работал хорошо».

15. Есть рекорд!

«Вечерняя Москва», 15 ноября 1938, **«32 часа 08 минут в воздухе»:**

«Вчера в Москву возвратились отважные воздухоплаватели Г.И. Голышев и Б.А. Невернов (оба уже упоминались как аэронавты отдельной воздухоплавательной группы ГУ ГВФ при «Дирижаблестрое»), совершившие 10-12 ноября продолжительный полет на аэростате СССР ВР-53 объемом в 600 кубометров. Они продержались в воздухе 32 часа 05 минут и перекрыли международный рекорд продолжительности полета, установленный в сентябре с.г. на подобном же аэростате т.т. Зыковым и Егоровым⁵ (29 час. 40 минут). Во время этого же полета т.т. Голышев и Невернов впервые поставили рекорд высоты для аэростатов не только второй, но и третьей и четвертой категорий. Аэростат "СССР ВР-53" за Волгой поднялся на высоту в 8.200 метров.

5 Речь идет о рекорде, установленном аэронавтами РККА: майором И.И.Зыковым и воен-инженером 3-го ранга А.В.Егоровым

В беседе с сотрудником ТАСС командир аэростата тов. Голышев о своем полете рассказал следующее:

Первые сутки мы шли почти все время слепым полетом.

На вторые сутки полета, сразу же за Волгой мы попали в сильный снегопад. Оболочка аэростата покрылась толстым слоем снега, и мы начали быстро терять высоту, несмотря на большой расход балласта. В течение нескольких минут аэростат опустился до 300 метров. Казалось, что полет продолжать будет невозможно. И только, когда сбросили 30 килограммов балласта и оболочка освободилась от снега, шар почти вертикально пошел вверх. Примерно за десять минут мы поднялись до высоты 3.290 метров. За время этого подъема нам пришлось испытать резкую перемену температуры. На высоте термометр показывал 30 градусов холода, а у земли было всего лишь 5 градусов ниже нуля.

Над облаками на высоте 3.000 метров мы летели несколько часов.

В ночь на 12 ноября наш аэростат попал между двумя слоями мощных снеговых туч и снова быстро стал терять высоту. В корзине оставалось два мешка балласта, и мы решили пойти на посадку. Во время нашего спуска поднялся сильный ветер и началась пурга, но, несмотря на это, мы благополучно опустились.

Колхозники села Ново-Городецкого, Бугурусланского района, Оренбургской области оказали нам радостную встречу.

По прямой линии мы пролетели 1.050 километров».

Главная газета страны - «Правда» - также удостоила вниманием этот рекордный полет:

32 часа в воздухе

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ АЭРОНАВТОВ

Г. И. ГОЛЫШЕВА И Б. А. НЕВЕРНОВА

Молодые воздухоплаватели-комсомольцы Г. Голышев и Б. Невернов вчера закончили продолжительный полет на аэростате «СССР ВР-53» объемом в 600 кубических метров.

Старт этому полету был дан 10 ноября на одном из подмосковных аэродромов. В корзину аэростата были погружены мешки с балластом и запас продовольствия на несколько суток. К стропам подвешены различные приборы для регистрации полета.

В 17 часов 07 минут аэростат оторвался от земли. Он быстро набирал высоту и вскоре скрылся в темноте. Аэростат унесло на юго-восток.

О результатах полета аэронавты сообщали вымпелами, сбрасывая их на землю. Первый вымпел был найден в районе Ста-

рой Майны, Куйбышевской области. В нем сообщалось, что 11 ноября аэростат миновал Волгу и что полет протекает благополучно.

Вчера от воздухоплавателей тт. Голышева и Невернова получена телеграмма об окончании полета. Аэростат «СССР ВР-53» благополучно опустился в Бугурусланском районе, Оренбургской области. По предварительным данным, полет продолжался 32 часа 08 минут.

19—20 сентября аэронавты тт. Зыков и Егоров на аэростате объемом в 547 кубических метров продержались в воздухе 29 часов 45 минут.

Молодые воздухоплаватели тт. Голышев и Невернов своим полетом перекрыли достижения этих аэронавтов.

16. В субстратосфере

«Советский спорт», 5 декабря 1938, «Высотный полет субстратостата СССР ВР-77»:

«Вчера два отважных советских аэронавта - командир экспериментально-учебного отряда отдельной воздухоплавательной группы Гражданского воздушного флота тов. А.А.Фомин и мастер парашютного спорта СССР тов. П.П.Полосухин - совершили замечательный высотный полет на субстратостате "СССР ВР-77" объемом в 2.200 кубических метров.

Подготовка к этому полету велась долго и тщательно. И только вчера аэронавты получили разрешение вылететь.

В 11 часов утра закончились все подготовительные работы к старту. Оболочка субстратостата была наполнена. Пилоты надели кислородные маски.

В 11 часов 13 минут громадный воздушный шар отделился от летного поля и через мгновение скрылся в густых облаках, низко нависших над землей.

Через 13 минут после взлета с борта субстратостата была принята первая радиограмма. Аэронавты уже находились на высоте 5.200 метров.

Вскоре корреспондент ТАСС связался по радио с командиром субстратостата "СССР ВР-77" тов. Фоминым. Тов. Фомин сообщил:

- Сейчас 12 часов 35 минут. Находимся на высоте 9.600 метров. Пробили две гряды слоисто-кучевых облаков. Первый слой облаков прошли на высоте 700 метров, второй находится сейчас под нашей гондолой. Скорость подъема не превышает двух метров в секунду. Термометр показывает 35 градусов мороза. Продолжаем подъем.

Вот уже альтиметр, - продолжает т. Фомин, - показывает 9.103 метров. Внизу под нами расстилается белоснежный облачный океан. В зените над нами голубое небо, Ярко светит солнце. Его лучи немного слепят. Мороз достигает 45 градусов, но холода почти не чувствуем - одеты тепло. С момента взлета непрерывно ведем научные работы. Тов. Полосухин точно записывает показания счетчика, при помощи которого мы наблюдаем за космическими лучами. Все приборы работают хорошо. Самочувствие экипажа отличное. Скоро пойдем на спуск.

В течение 20 минут т.т. Фомин и Полосухин находились на высоте свыше 9,000 метров. Спуск проходил нормально. На высоте 3.000 метров аэронавты сняли кислородные маски. Субстратостат благополучно опустился в районе города Александрова, Ивановской области. Полет продолжался около 4 часов.

Свой высотный полет, имеющий большое научное значение, т.т. Фомин и Полосухин посвятили второй годовщине Сталинской Конституции».

17. На высоте 10.200

«Вечерняя Москва», 26 февраля 1939:

«Сегодня в 12 час. 33 мин. дня с площадки Отдельного воздухоплавательного отряда Гражданского воздушного флота стартовал в высотный полет субстратостат СССР ВР-77 объемом в 2.200 м³. В открытой гондоле субстратостата полетели

известные воздухоплаватели - командир тов. Фомин и второй пилот мастер парашютного спорта тов. Полосухин.

Полет организован по заданию Академии наук СССР с целью изучения на большой высоте космических лучей. В гондоле субстратостата установлены приемно-передаточная радиостанция, прибор для изучения космических лучей в стратосфере, термограф, прибор, записывающий температуру воздуха на разных высотах, и другие приборы».

«Красная звезда» днем позже продолжает:

«Перед аэронавтами была поставлена задача - произвести наблюдение за космическими лучами с целью проверки каскадной теории, созданной американским ученым Оппенгеймером. Согласно этой теории космические лучи, проходя через вещество, должны образовать большое количество вторичных частиц. Однако данные, полученные при высотном полете, совершенном в декабре 1938 г. т.т. Фоминым и Полосухиным, показали, что при помещении свинца над измерительным прибором интенсивность излучения космических лучей не только не увеличивается, а даже немного уменьшается. В связи с этим является вполне правдоподобным, что при прохождении через свинец электроны либо сильно рассеиваются, либо теряют значительную долю своей энергии на создание какого-то нового вида излучения, пока еще не обнаруженного.

Для наблюдения за космическими лучами в гондоле субстратостата "СССР ВР-77" был установлен специальный прибор со счетчиками, сконструированный кандидатом физико-математических наук С.Н. Верновым⁶. На борту воздушного шара аэронавты имели также радиостанцию и кислородное оборудование.

В 12 час. 33 мин. субстратостат СССР ВР-77 поднялся в воздух.

В 14 час. 14 мин. командир субстратостата тов. Фомин передал по радио:

- Достигли высоты 10.200 метров. Термометр показывает 52 градуса мороза. Впереди - город Наро-Фоминск. Все в порядке.

Вечером от т.т. Фомина и Полосухина получена телеграмма, в которой они сообщали, что полет прошел успешно и субстратостат благополучно опустился вблизи села Ивановка, Наро-Фоминского района, Московской области».

18. Затяжные прыжки

«Красная звезда», 5 марта 1939:

«Вчера днем известные мастера парашютного спорта СССР т.т. П.Полосухин и С.Щукин впервые совершили экспериментальные затяжные прыжки с субстратостата.

В полдень на площадке отдельной воздухоплавательной группы Гражданского воздушного флота были закончены все подготовительные работы к старту субстратостата "СССР ВР-62". В 12 часов 33 минуты громадный воздушный шар поднялся в воздух. На борту его находились командир т. Фомин, пилот т. Крикун,

6 С.Н.Вернов — будущий академик АН СССР, специалист в области физики космических лучей, один из участников открытия внешнего радиационного пояса Земли. Герой Социалистического труда.

конструктор парашютов т. Глушков⁷, мастера парашютного спорта СССР т.т. Щукин и Полосухин и кинооператор г. Коган.

На высоте 800 метров субстратостат скрылся в дымке облаков, затянувших небо...

В 14 часов 08 минут субстратостат уже достиг высоты 3.000 метров. И в это же время командир субстратостата тов. Фомин передал по радио, что парашютисты т.т. Полосухин и Щукин покинули гондолу. 1.000 метров они падали свободно, первый со скоростью 69 метров в секунду (250 км/ч! - прим.автора), второй - 60 метров. На высоте 2.000 метров они раскрыли парашюты и благополучно приземлились в районе Красной Пахры (Московская область).

Субстратостат с высоты 4.000 метров пошел на спуск и благополучно опустился в районе приземления парашютистов.

Вся картина падения и спуска парашютистов запечатлена на пленке».

19. Еще один высотный

«Правда», 29 марта 1939:

«Субстратостат СССР ВР-62 объемом 2.200 кубометров совершил вчера под Москвой высотный полет по заданию Академии наук СССР. Пилоту тов. Крикуну и инженеру тов. Волкову было поручено подняться на 9 тысяч метров и на разных высотах брать пробы воздуха для изучения состава атмосферы.

Это уже не первый высотный полет, выполняемый с научной целью. Совместная работа, проводимая Институтом теоретической геофизики с отдельной воздухоплавательной группой Аэрофлота, представляет большой интерес. В этом году по заданию института будет проведено около 10 высотных полетов.



*А.Ф.Крикун (слева) и
М.И.Волков перед стартом
субстратостата
СССР ВР-62*

Вчера старт был дан в 12 часов на площадке отдельной воздухоплавательной группы. Серебристый шар, ярко освещенный весенним солнцем, еле заметно покачивался на стропах, готовый к взлету. В корзину субстратостата тщательно уложены необходимые приборы и припасы. Снаружи к ней прикреплены четыре стеклянных запаянных колбы. На высоте 9, 8, 7 и 6 километров они заполняются воздухом и снова запаиваются. В дальнейшем пробы воздуха будут подвергнуты физическому анализу в лабораториях Института теоретической геофизики.

Закончив все приготовления, т.т. Крикун и Волков заняли места в корзине. По сигналу стартера команда отпустила стропы, и субстратостат быстро поплыл вверх.

Через несколько часов после старта было получено сообщение о том, что субстратостат благополучно приземлился в пяти километрах от Ногинска. Он достиг высоты 9.200 метров. Задание выполнено».

⁷ И.Г.Глушков — впоследствии - выдающийся советский конструктор парашютных систем и мастер спорта по парашютизму, удостоенный Почетного Диплома Тиссандье от ФАИ за свои разработки

20. Девять рекордов — одним полетом

Всего через несколько дней, 4 апреля 1939, «Правда» печатает следующее сообщение:

ПРОДОЛЖИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ АЭРОСТАТА

Вчера с площадки отдельной воздухоплавательной группы Аэрофлота поднялся в воздух сферический аэростат «СССР ВР-55» объемом в 600 кубометров. На нем отправились в продолжительный полет аэронавты тт. Ф. А. Бурлуцкий и А. И. Алешин.

Экипаж аэростата — молодые пилоты воздухоплавательной группы. В 1936 году они закончили дирижабельный учебный комбинат. Они тщательно готовились к вчерашнему полету, тренируясь на аэростатах различных кубатур.

Старт был дан в 21 час 55 минут. В небольшой корзине аэростата были размещены все необходимые приборы и припасы. Чтобы не отягощать шар, пилоты не взяли с собой радиоаппаратуры. Связь будет поддерживаться с помощью почтовых голубей. Для этой цели к корзине аэростата прикреплены клетки с десятью голубями. Кроме того, над населенными пунктами экипажем будут сброшены вымпелы.

Пилоты захватили с собой достаточный запас продуктов, охотничье снаряжение, аптечку, осветительные приборы и т. п.

Еще никто не знает, что этот беспосадочный полет продлится более двух с половиной суток, 61 час 30 минут, и станет одним из самых выдающихся достижений советского воздухоплавания.

«Вечерняя москва» 9 апреля об уже закончившемся полете публикует заметку «9 рекордов аэростата СССР ВР-55. Блестящий полет т.т. Бурлуцкого и Алешина»:

«Беседа с председателем спортивной комиссии Центрального аэроклуба имени В.П. Чкалова Героем Советского Союза тов. И.Т. Спириным.

Вчера днем молния из Кустаная принесла радостную весть о новом, выдающемся достижении советских аэронавтов. Молодые пилоты Гражданского воздушного флота т.т. Бурлуцкий и Алешин, отправившиеся 3 апреля в продолжительный полет на аэростате "СССР ВР-55", 6 апреля совершили посадку в Кустанайской области Казахстана. По предварительным подсчетам, аэронавты покрыли расстояние в 1.660 километров.

Аэростат "СССР ВР-55" относится ко второй категории - объемом до 900 м³. Аэронавты Бурлуцкий и Алешин перекрыли международные рекорды продолжительности полета на аэростате второй, третьей, четвертой, пятой, шестой и седьмой категорий (т.е. объемом до 4.000 м³).

Рекорд продолжительности полета на аэростат седьмой категории принадлежал польским аэронавтам, продержавшимся в воздухе 57 часов 54 минуты.

Одновременно советские воздухоплаватели превысили международные рекорды полетов на дальность относящихся ко второй категории аэростатов (1.203,6 километра, принадлежащий немецким аэронавтам), к третьей и четвертой категориям (1.233 километров, принадлежащий французским аэронавтам).

Таким образом за один полет пилоты Бурлуцкий и Алешия превысили достижения девяти международных рекордов.

Мне кажется, что предоставляемые нашей спортивной комиссией результаты этого полета Международная Авиационная Федерация (ФАИ) утвердит, присудив т.т. Бурлуцкому и Алешину 9 международных рекордов».

А вот что рассказали сами аэронавты (материал был опубликован в «Вечерней Москве» 13 апреля):

«Троицк (Челябинская область). Проездом из Кустаная в Москву, сюда прибыли аэронавты Ф.А. Бурлуцкий и А.И. Алешин, совершившие замечательный полет на аэростате "СССР ВР-55".

В беседе с корреспондентом ТАСС воздухоплаватели сообщили:

- К полету мы готовились долго и упорно. Тренировались в бурю, снегопад, дождь. Еще осенью 1938 года мы совершили длительный тренировочный полет, результаты которого были близки к международным достижениям.

3 апреля в 21 час 55 минут наш аэростат плавно поднялся с подмосковного аэродрома Гражданского воздушного флота. Полет начался. Ветер с быстротою 25 километров в час уносил аэростат на восток от Москвы. В 22 ч. 40 м. аэростат прошел над станцией Клязьма.

Ночь на 4 апреля была теплая, ясная. С гондолы аэростата внизу были видны миллионы огней, доносились гудки паровозов, крики людей. Вот внизу тонкая колея железной дороги, Владимир, черноземные поля, лесные массивы, реки...

Еще над Московской областью аэростат попал в снегопад, который хотя был и непродолжителен, но все же причинил много неприятностей. Пришлось сбросить 70 килограммов балласта.

В районе Коврова выпустили первых вестников о благополучном прохождении полета - двух почтовых голубей. Крылатые почтальоны ринулись с гондолы вниз.

В 8 ч. 50 м. на высоте 1.400 метров аэростат пролетал над местечком Гороховец. Здесь мы сбросили первый вымпел. Затем над железнодорожной магистралью Арзамас - Горький сбросили еще два вымпела.

Теплым вечером 4 апреля прошли над Волгой. В журнал было занесено:

"Высота 1.280 метров. Внизу Волга. Идем между Ульяновском и Тетюшами со скоростью 34 километра в час. Аэростат уравновешен, ведет себя хорошо, балласта израсходовано 190 килограммов, осталось 79 килограммов".

Аэростат летел на восток. Жизнь у нас в гондоле шла своим чередом. По очереди спали, усевшись в углу на дне гондолы. Подкреплялись горячим какао из термосов, жареной курицей, десертным шоколадом.

Так прошла еще одна ночь.

На рассвете 5 апреля аэростат, пролетев над железной дорогой на Уфу, продолжал полет на северо-восток в хорошей метеорологической обстановке, со скоростью 31 километр в час. Неожиданно в районе Бугульмы, на высоте 2.600 метров, аэростат попал в полосу ветра юго-восточного направления и начал забира́ть к степям и Аральскому морю, отклоняясь к опасным зонам полета. Отправив очередных почтовых голубей, наш экипаж собрался на совещание.

Что делать?

Корабль отклонялся от намеченного маршрута. В тревожном ожидании и наблюдениях проходили долгие часы. Внизу - река Белая. Начиналась западная часть Южного Урала. Внезапно под аэростатом, который находился на высоте 2.600 метров, проплыли густые облака в обратном движению аэростата направлении. Мы опустились на высоту 800 метров и попали в полосу ветров направлением на Уфу.

В 22 часа достигли Уральских гор. Здесь, собственно, можно было кончать полет, достигнув некоторых международных рекордов продолжительности полета. Цель, к которой мы стремились, была достигнута. В воздухе мы пробыли уже 40 часов. Все было в порядке.

Решили лететь дальше. Выбросили весь балласт. На высоте 1.070 метров, при устойчивом восточном ветре, наш аэростат штурмовал Уральский кряж.

В 1 час 30 минут 6 апреля горы остались позади. Аэростат на высоте 3.500 метров пролетел южнее Челябинска. В 6 ч. 40 м. мы промчались над Троицком со скоростью 74 километра в час. Оболочка аэростата стала заметно сдавать, водород охладился. Начинались малонаселенные степи Казахстана.

Принимаем решение идти на посадку, Аэростат на высоте 3.800 метров. Яркое, теплое солнце нагревало оболочку аэростата. Выбрав сухое населенное место, мы начали снижение. Земля все ближе и ближе. Аэростат со скоростью 1-1 ½ метра в секунду приближался к земле.



*Аэронавты Ф.Бурлуцкий и
А.Алешин на Казанском вокзале
после возвращения в Москву*

На высоте 100 метров скорость горизонтального продвижения аэростата снизилась до 6 километров в час. Водород с шипением выходил из клапана. В 10 метрах от земли приготовились к разрыву верха оболочки.

Когда гондола находилась в 3-4 метрах от земли, было дано разрывное. Гондола слабо стукнулась о землю, встала, затем опрокинулась на бок. Падающая на землю оболочка аэростата протащила за собой гондолу метров на 300-400. Крепко вцепившись в борта гондолы, мы упрямо сидели в ней, не покидая приборов. Наконец, оболочка улеглась на землю. Полет был закончен.

Это произошло 6 апреля, в 11 часов 25 минут, в 200 километрах к югу от Кустаная. Нас радостно встретили колхозники.

Всего в воздухе мы продержались 61 час 30 минут. Аэростат пролетел 1.660 километров по прямой. Учитывая отклонения от курса, всего пройдено более 2.500 километров.

Перекрыты шесть международных рекордов продолжительности полета и три международных рекорда дальности полета».

21. Семнадцать рекордов Али Кондратьевой

Аля (Алевтина) Кондратьева уже нам встречалась в заметке о женском экипаже во время массового запуска 25-ти аэростатов.

Вот что о ее одиночном полете пишет «Вечерняя Москва» в заметке от 17 мая 1939 **«Блестящий полет СССР ВР-31. Аля Кондратьева вернулась в Москву»:**

«Сегодня днем возвратилась в Москву отважная воздухоплавательница Аля Кондратьева, совершившая выдающийся полет на сферическом аэростате СССР ВР-31 объемом в 335 м³.

Вечером 14 мая на площадке Отдельного воздухоплавательного отряда Гражданского воздушного флота началась подготовка к продолжительному полету. Когда в корзину аэростата были уложены вымпелы, мешки с балластом, запас продовольствия, а к стропам прикреплены барографы, Аля Кондратьева заняла в ней место пилота. В 20 часов 53 минуты аэростат "СССР ВР-31" взял старт.

Ночь застала отважную воздухоплавательницу на большой высоте.

- Сперва, - рассказывает Аля Кондратьева, погода была хорошая, но к утру она ухудшилась. Исчезла видимость, понизилась температура, пошел снег.

Днем аэростат летел на высоте около 3.000 метров. Когда весь балласт был израсходован, молодая воздухоплавательница приняла решение идти на посадку. В 19 часов 37 минут 15 мая аэростат СССР ВР-31 благополучно приземлился на поле колхоза "Красный партизан", Нижне-Ломовского района, Пензенской области.

Аля Кондратьева пробыла в воздухе 22 часа 44 минуты, пролетев за это время около 500 километров.



Пионер женских воздухоплавательных рекордов — комсомолка Аля Кондратьева родилась в 1915 году в Чите в семье рабочего. Она училась в Москве, в ФЗУ Электрозавода, а затем работала там в качестве слесаря. В 1934 году она поступила в воздухоплавательную школу дирижабельного учебного комбината им. Циолковского. По окончании школы Аля Кондратьева работает в качестве пилота отдельной воздухоплавательной группы Гражданского воздушного флота. За это время она совершила около 30 полетов на различных аэростатах.

Фото и краткая биография А.Кондратьевой из газеты "Московский большевик" (будущая «Московская правда») от 17.05.1939

В таблице рекордов Международной авиационной федерации (ФАИ) до сих пор не зарегистрировано ни одного женского рекорда по классу сферических аэростатов. Аля Кондратьева первая впишет в эту таблицу достижение советских воздухоплавательниц. По предварительным данным, она установила рекорд продолжительности полета не только для аэростатов первой категории, но и для второй, третьей, четвертой, пятой, шестой, седьмой и восьмой категорий, т.е. для

аэростатов значительно большего объема. Кроме того Аля Кондратьева превысила мужской международный рекорд продолжительности полета на аэростатах первой категории, установленный 5 лет назад французским пилотом Жоржем Кормье, который продержался в воздухе 22 часа 34 минуты.

Замечательный полет Али Кондратьевой - новая, блестящая победа советского воздухоплавания»

«Красная звезда» 21 июня 1939 констатирует:

«Молодая советская воздухоплавательница Аля Кондратьева 14-15 мая 1939 года совершила выдающийся полет на сферическом аэростате СССР ВР-31 объемом в 335 м³. Продержавшись в воздухе 22 часа 40 минут, она пролетела по прямой 481,121 километра.

Президиум Международной федерации (ФАИ) сообщил аэроклубу СССР имени В.П. Чкалова о том, что этот результат утвержден в качестве международных женских воздухоплавательных рекордов продолжительности и дальности полёта».

Общий итог одного (!) полета — установление 16 женских и побитие одного мужского рекорда.

22. Испытание портативной рации

«Вечерняя Москва», 28 января 1940:

«Сегодня днем с площадки отдельной воздухоплавательной группы Главного управления Гражданского воздушного флота стартовал в высотный полет субстратостат «СССР-ВР-77». В открытой гондоле субстратостата объемом в 2.200 кубических метров полетели командир тов. Невернов и второй пилот тов. Демина. Аэронавты предполагают подняться на высоту 7.500-8.000 метров и провести в полете различные наблюдения.

В гондоле субстратостата кроме необходимых приборов - барографов, термометров и т.д. портативный приемно-передаточный радио аппарат, при помощи которого пилоты будут поддерживать непрерывную связь с землей.

Пилоты одеты в теплые меховые комбинезоны, шлемы и унты. Они взяли с собой кислородные маски и запас кислорода. Полет рассчитан на 4-5 часов.

Тов. Демина - одна из первых женщин-аэронавтов».

«Красная звезда» со ссылкой на ТАСС на следующий день детализует:

«В 14 час. 59 мин. аэронавты при помощи бортовой портативной приемно-передаточной радиостанции сообщили, что субстратостат на высоте 3.250 метров выполнен - принял правильную форму.

В 15 час. 35 мин. субстратостат достиг высоты 7.500 метров. На этой высоте аэронавты пробыли 30 минут. Термометр показывал 50 градусов мороза. Под гондолой расстиралось море облаков, ярко светило солнце.

В 16 час. 05 мин. аэронавты пошли на снижение. Во время полета т.т. Невернов и Демина производили наблюдения в кислородных масках.

Поздно вечером от аэронавтов была получена телеграмма, в которой они сообщают, что субстратостат в 16 час 50 мин. благополучно приземлился вблизи села Юрово Собинского района, Ивановской области».

Небольшое отступление, касающееся радиосвязи именно с высотных субстратостатов

Процитирую часть статьи инженера связи Отдельной воздухоплавательной группы ГУ ГВФ В.С.Хахалина из газеты «Советский дирижаблист» за 6 сентября 1939, посвященной качеству радиосвязи в полете Голышева и Невернова 25 августа того же года:

«Необходимым условием уверенной связи является исправно работающая аппаратура. Но этого еще недостаточно. Абсолютной необходимостью для хорошей связи является также умение четко работать ключом (т. е. «морзянкой» - прим.автора). На эту сторону дела нашим пилотам нужно обратить сугубое внимание.

Только систематические упражнения в передаче ключом дадут тот навык, ту «набитую руку», которые исключат в дальнейшем досадное положение, когда



На старте в отдельной воздухоплавательной группе. Пилот А. КРИКУН в кислородной маске перед высотным полетом на субстратостате.

при отличной слышимости сигналов текст сообщений, в значительной его части, принимается «по догадке», а самый прием осуществляется не одним радистом, а одновременно целой группой слушателей».

Автора статьи это поначалу весьма озадачило, потому что в то время уже давным-давно была развита радиотелефонная связь. Но потом пришла догадка: ведь конкретно в высотных полетах (выше 4.000-5.000м) пилоты экипированы в кислородные маски, в которые — во-первых - крайне сложно встроить габаритные по тем временам капсулы угольных микрофонов, а во-вторых — кабель от пусть встроенного в кислородную маску микрофона, отходящий к рации, существенно ограничивал бы подвижность и маневренность аэронавта, что просто недопустимо в критических ситуациях. Ну, а на плохую разборчивость «морзянки» с борта субстратостата инженер сетовал еще и потому, что работать-то на ключе аэронавту приходится в толстой рукавице, спасающей от порой запредельных морозов.

23. Последний...

«Красная звезда», 20 июля 1940, «Продолжительный ночной полет аэростата»:

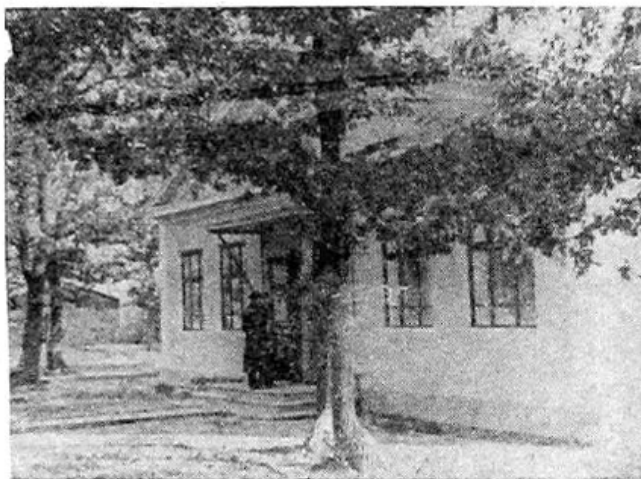
«18 июля вечером под Москвой в воздух поднялся аэростат Отдельной воздухоплавательной группы "СССР ВР-75" объемом 900 кубометров.

В продолжительный ночной полет отправились пилот тов. С.Зиновеев и научный сотрудник тов. С.Гайгеров.

Вчера днем от командира аэростата "СССР ВР-75" тов. Зиновеева была получена телеграмма, в которой он сообщал, что посадка произведена благополучно вблизи села Архангельского, западнее Ефремова (Тульская область)».

Это был последний полет, который в прессе значился полетом Отдельной воздухоплавательной группы. Все последующие уже были полетами с аэронавтами Аэрологической обсерватории...

...хотя глядя на фотографии видим, что новое здание Отдельной воздухоплавательной группы — это одновременно и первое здание Аэрологической обсерватории, которое было на нынешней площадке ЦАО. То есть — ни территориально, ни в контингенте - явно ничего не изменилось. Только с этого времени, вероятно, стали исключены пуски аэростатов с «большого» летного поля Дирижаблестроя, которые должны были занять самолеты завода №207.



Новое здание штаба Отдельной воздухоплавательной группы.

Фото из газеты "Советский дирижаблист" от 07.11.1938



Старое здание ЦАО (фото из коллекции "Энциклопедии Долгопрудного")

Эпилог

Отдельная воздухоплавательная группа произвела столько полетов, сколько не сделало ни одно воздухоплавательное общество капиталистических стран и ни одна страна в целом. Это показывает, что ни в одной стране кроме Советского Союза не уделяется столько внимания воздухоплаванию.

*Выдержка из статьи В.Манцевича
«Тренировочный отряд выполнил годовой план», газета «Советский дирижаблист»
№47 (446) 07.11.1938*

Просто удивительно, что многие сотни (!) спортивных (в том числе — и десятки международных рекордных, подтвержденных ФАИ), испытательных и исследовательских полетов на аэростатах и субстратостатах Отдельной воздухоплавательной группы оказались буквально вытесненными из истории «Дирижаблестроя» скромным количеством неуклюжих сигарообразных исполинов - «временщиков» небес, ставших символом города Долгопрудного, тем самым лишив его куда более значимого и совершенно

оправданного исторического статуса «столицы воздухоплавания» СССР тех лет!

И ведь не дирижаблям мы обязаны приближением к высотам стратосферы, ставшим отправной ступенькой к полетам в Космос. Однако об этом почему-то никто не вспоминает...

Источники:

1. Публикации газет (в том числе со ссылкой на ТАСС) за 1935 — 1940 г.г.: «Правда», «Известия», «Красная звезда», «Советский спорт», «Советский дирижаблист», «Вечерняя Москва», «Московский большевик»;
2. Журнал «Техника — молодежи» №2-1939, П.Гроховский «Реактивный стратопланер»;
3. «Энциклопедия Долгопрудного»
<https://dolgoprud.org/photo/?sect=8&subsect=167&photo=3281>
4. Карточка оператора: Управление воздухоплавания ГВФ
https://russianplanes.net/airline/UV_GVF