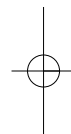
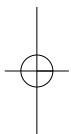
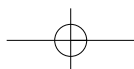
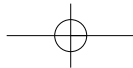


**ПОМНИМ ВСЕХ  
ПОИМЁННО...**



Ахтубинск  
2010





УДК 623.7 (47+57) (092)  
ББК 68.8г  
П 557

**Помним всех поимённо...** Сборник литературно-исторческих очерков. — Ахтубинск, 2010. — 192 с, илл.

ISBN 978-5-903780-09-9

В книге рассказывается о военных испытателях, погибших при исполнении служебных обязанностей, чьи имена увековечены на мемориале «Крыло Икара» в городе Ахтубинск Астраханской области.

*Редакционная коллегия:*

Герой Российской Федерации полковник Р.А. Бариев — председатель,

Герой Российской Федерации полковник А.А. Лаптев, полковник В.П. Анцибор, полковник В.Ф. Дуда, полковник О.В. Дудка, полковник Д.В. Зелёный, заслуженный лётчик-испытатель РФ полковник И.Л. Зинов, заслуженный лётчик-испытатель РФ полковник А.П. Кружалин, заслуженный военный лётчик РФ полковник Н.Н. Лавренков, полковник С.Н. Нестеренко, заслуженный штурман-испытатель РФ полковник А.Н. Нечаев, кандидат технических наук полковник Е.Ю. Пушкарский, полковник Р.Ф. Сулейманов, полковник И.И. Терновой, заслуженный лётчик-испытатель РФ полковник В.В. Федосов.

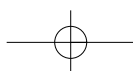
*Авторский коллектив:*

Герой Российской Федерации, заслуженный лётчик-испытатель СССР В.М. Чиркин — руководитель,

Герой Российской Федерации О.Е. Мутовин, А.В. Бакунов, заслуженный специалист Вооружённых Сил СССР Б.Г. Баханский, В.Г. Костюченко, Р.Н. Лазарев, О.И. Лисевич, заслуженный штурман-испытатель СССР Л.Н. Руденко, А.А. Симонов, С.С. Скоробогатых, В.В. Удалец, В.Б. Чулков.

ISBN 978-5-903780-09-9

© ГЛИЦ имени В.П.Чкалова, 2010



## Старший лётчик-испытатель 1 Управления ГК НИИ ВВС майор Владимир Иванович ГРОЦКИЙ

Родился 18 июля 1932 года в крестьянской семье в селе Красный Яр ныне Балаковского района Саратовской области. Через несколько лет семья Гроцких переехала к родственникам в город Кинешма Ивановской области. Здесь в 1940 году Владимир пошёл в школу. Он не только хорошо учится, но и посещает различные кружки, особенно усиленно занимается физкультурой. В 1948 году Владимир поступает в Ивановскую спецшколу ВВС №3, которую заканчивает в 1951 году и решает поступить в лётное военное училище, чтобы стать лётчиком.

В августе 1951 года его зачисляют курсантом Борисоглебского военного авиационного училища лётчиков. За три года учебы он освоил самолёты Як-18, Як-11 и современный для того времени истребитель МиГ-15. По окончании училища, в декабре 1954 года, ему присваивают первое офицерское звание «лейтенант» и направляют в строевую часть — истребительный авиационный полк в Прикарпатском военном округе для прохождения дальнейшей службы. Здесь в январе 1956 года у Владимира Ивановича и его жены Азы Дмитриевны родился сын Михаил.

В полку одним из приоритетных направлений боевой подготовки было совершенствование лётного мастерства молодых лётчиков. Владимир летает много. В этом полку В.И. Гроцкий прослужил четыре года. За это время его повышают в должности, присваивают воинское звание «старший лейтенант». Он осваивает поступивший на вооружение полка сверхзвуковой истребитель МиГ-19. Молодого, перспективного лётчика замечает командование. Вскоре ему предлагают перевестись в 27-й отдельный смешанный испытательный авиационный полк ГосНИИ № 6 ВВС во Владимировке. Владимир соглашается. 17 января 1959 года его назначают на должность старшего лётчика-испытателя испытательной авиационной эскадрильи истребителей этого полка.

С начала службы в полку старший лейтенант В.И. Гроцкий начинает быстро вникать в специфику лётно-испытательной работы. В мае 1959 года ему



присваивают очередное воинское звание «капитан», а через год он получает квалификацию «военный лётчик 2-го класса».

В феврале 1961 года капитана В.И. Гроцкого переводят в 1 Управление и назначают на должность лётчика-испытателя авиационной испытательной эскадрильи службы лётных испытаний. Здесь он проводит ряд испытательных работ на МиГ-21, Су-7Б и Су-9, в 1961 году становится лётчиком-испытателем 3-го класса, через год ему присваивают воинское звание «майор».

В 1963 году в ГК НИИ ВВС на самолёте Су-7Б проводились испытания нового прицела для бомбометания с кабрирования ПБК-1. 15 апреля 1963 года очередной полёт по программе испытаний на этой машине выполнял Владимир Иванович Гроцкий. Произошла катастрофа. Самолёт разбился, лётчик погиб. Вот что пишет об этой трагедии в своих «Воспоминаниях военного лётчика-испытателя» Герой Советского Союза, заслуженный лётчик-испытатель СССР генерал-лейтенант авиации в отставке С.А. Микоян: «Самолёт шёл к цели со скоростью 1.050 км/ч на высоте менее 100 метров. Неожиданно у него стали выпускаться посадочные закрылки (могло произойти замыкание в сети или лётчик случайно нажал кнопку их выпуска). Скорость полёта почти в два раза превышала предельно допустимую по прочности для выпущенных закрылков, поэтому большой кусок закрылка отломился и ударил по половинке горизонтального стабилизатора, отбив её (она упала на землю вслед за куском закрылка). Дальше произошло что-то невероятное: самолёт упал почти тут же после падения половинки стабилизатора, хотя, имея большую скорость, должен был пролететь дальше по инерции.

На самолёте были подвешены три бомбы, но их в обломках не нашли, а «ушки» их подвески оказались разорванными. Ведущий инженер по испытаниям В. Комлюхин что-то посчитал на бумажке и пошёл вперёд по направлению полёта самолёта. Примерно в трёх километрах он нашёл все три оторвавшиеся бомбы. Выяснили, что «ушки» рассчитаны на силу до 3.000 кг. Вес бомбы 100 кг, значит, перегрузка была около 30. Неужели на самолёте могла возникнуть такая большая перегрузка? Расчётная разрушающая перегрузка всего 12.

Причиной этого оказалась поломка половины горизонтального стабилизатора. Дело в том, что при полёте на предельной приборной скорости создаётся сильный кабрирующий момент — самолёт стремится поднять нос и уйти вверх. Лётчик удерживает его в горизонтальном полёте почти полной отдачей ручки от себя. Аэродинамические расчёты показали, что при отломленной одной половине управляемого стабилизатора оставшаяся половина не могла удержать самолёт в горизонтальном полёте — он «вздыбился», как бы встал поперёк направления движения и резко затормозился. Стальные лонжероны его крыла переломились, как спички, ещё до удара о землю, мощные стойки шасси, похожие на стволы тяжёлых гаубиц, сорвав замки,



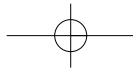
рывком выпустились и скрутились под действием силы инерции колёс. А бомбы сорвались с подвески. При такой перегрузке лётчик погиб, очевидно, ещё в воздухе».

Самолёт Су-7Б по результатам расследования этой катастрофы подвергся серьёзным конструктивным доработкам, повышающим его надёжность.

В.И. Гроцкий похоронен на кладбище города Кинешма Ивановской области.

**Имя Владимира Ивановича ГРОЦКОГО навечно занесено в скорбный список испытателей, не вернувшихся из полёта.**

*Р.Н. Лазарев,  
А.А. Симонов*



## **ПОМНИМ ВСЕХ ПОИМЁННО...**

Редактор: А.А.Симонов

Корректор: С.А.Яценко

Компьютерная вёрстка: Г.Никулина, А.Симонов

Дизайн обложки: Н.Балашова

Обработка фотографий: Н.Балашова, И.Мутовина, А.Симонов

ISBN 978-5-903780-09-9

Подписано в печать 18.08.2010. Формат 70x100/16

Бумага офсетная. Гарнитура Ньютон

Печать офсетная. Физ п.л. 12 + 0,5 вставка

Тираж 2.000 экз.