

Огромное небо -

одно на двоих



«Выдающиеся лётчики - нижегородцы»

Петр Николаевич Нестеров



Валерий Павлович Чкалов



***“Мы с любовью и гордостью вспоминаем славного русского лётчика - капитана Нестерова. Его “мертвая петля” стала достоянием многих тысяч советских лётчиков, в совершенстве владеющих техникой высшего пилотажа - могучего средства воздушного нападения и обороны”.***

Комбриг В.П.Чкалов

Нестеров Петр Николаевич родился в городе Нижний Новгород 27 февраля (15 февраля по старому стилю) 1887 года в семье офицера-воспитателя кадетского корпуса. Естественно, что в этом учебном заведении началась военная карьера Петра. В 1904 году его, как одного из лучших выпускников корпуса, приняли в Михайловское артиллерийское училище. Стоит отметить, что в России артиллерийские офицеры традиционно получали хорошую математическую подготовку, что впоследствии позволило Нестерову проводить теоретические обоснования многих своих летных экспериментов. В 1906 году для подпоручика Нестерова, получившего назначение в 9-ю Восточно-Сибирскую стрелковую артиллерийскую бригаду, началась офицерская служба. Но в артиллерии он пробыл недолго. В 1909 году его прикомандировывали к воздухоплавательной роте, которая имела привязные аэростаты для наблюдения и корректировки огня артиллерии. На таком аэростате Нестеров впервые поднялся в небо. Но это был только пробный шаг. Увлечение авиацией началось для него в 1910 году, когда он был переведен в Кавказскую резервную артиллерийскую бригаду. Во Владикавказе Петр Николаевич подружился с Артемием Кацаном, который занимался конструированием планеров. Тогда-то и родилась у Нестерова идея построить планер собственной конструкции, чтобы «дать возможность человеку свободно парить». Уже летом следующего года, находясь в отпуске в Нижнем Новгороде, Нестеров познакомился с учеником профессора Н. Е. Жуковского — Петром Петровичем Соколовым и построил с ним планер, на котором оторвался от земли и совершил свой первый полёт. Впоследствии Нестеров считал, что именно с этого короткого полета, начавшегося для него путь в небо. Чтобы стать военным летчиком, осенью 1911 года Нестеров поступил в Офицерскую воздухоплавательную школу. Обучение заняло около года. Уже осенью 1912 года он получил диплом авиатора, а затем и военного лётчика. Во время учебы Нестеров находил время и для творчества, он работал над проблемами живучести самолётов, повышения безопасности полётов, тактики воздушного боя. Некоторые его предложения значительно опережали время, например, наброски моноплана с изменяющимся углом наклона крыла. Осенью 1912 года поручик Нестеров, переведенный в Варшаву, начинает летать на моноплане «Ньюпор». Стремясь повысить боевую эффективность самолета, он проводит смелые эксперименты: планирование с выключенным двигателем с большой высоты, пикирование, сложные маневрирования. Стоит отметить, что изначально не приветствовало проводимые им эксперименты, так как они часто шли вразрез со сложившимися правилами пилотирования и боевого применения самолетов. Но эффективность применяемых им приемов была очевидна. В январе 1913 года у Нестерова в полете загорелся и остановился мотор самолета, только навык планирования спас его от неминуемой гибели. Владея глубокими знаниями в области математики и механики, имея достаточный пилотажный опыт, П. М. Нестеров теоретически обосновал возможность выполнения глубоких виражей и осуществил их на практике. В своей работе о «взаимодействии руля глубины и направления при значительных углах крена» он впервые доказал, что во время выполнения виражей с креном больше 45 градусов происходит изменение в работе руля: руль высоты выполняет функции руля направления, а руль направления — руля высоты. После назначения командиром отряда Нестеров ввел обучение полетам с глубокими виражами и посадку с отключенным двигателем на заранее намеченную площадку. Он также разрабатывал вопросы взаимодействия авиации с наземными войсками и ведения воздушного боя, освоил ночные полеты. В августе 1913 года возглавил групповой перелет (в составе трех машин) по маршруту Киев — Остер — Козелец — Нежин — Киев с посадками на полевых аэродромах. Во время перелета впервые в истории авиации проводилась маршрутная киносъемка. В первой половине 1914 года Пётр Николаевич осуществил два перелета: Киев — Одесса за 3 часа 10 минут и Киев — Гатчина за 9 часов 35 минут. Для того времени это было большим достижением. Петра Нестерова обоснованно считают основателем высшего пилотажа, венцом которого, несомненно, является «мертвая петля», получившая и второе название - «петля Нестерова». Первому выполнению этого сложнейшего элемента пилотирования предшествовала серьезная подготовка, в том числе - математические расчеты. Согласно рапорту, летчик на высоте 800—1000 метров, выключил мотор и начал пикировать. На высоте около 600 метров, включил мотор поднял самолет вверх, описал вертикальную петлю и пошёл в пике. Мотор снова выключил, выровнял самолёт и, спускаясь по плавной спирали, благополучно приземлился. О необычайном полете российского пилота газеты известили весь мир. В адрес Нестерова «посыпались» восторженные телеграммы, а Киевское общество воздухоплавания даже наградило его специально учрежденной золотой медалью. Вскоре на выполнение «петли» рискнули и другие пилоты, а в 1915 году её стала выполнять и первая российская летчица Лидия Виссарионовна Зверева. Понимая, что война не за горами, Нестеров продолжал совершенствовать летное мастерство, первым стал отрабатывать атаку самолета противника, взлеты и посадки в темноте. Став начальником авиационного отряда, настойчиво обучал подчиненных, готовя их к предстоящим боям. Войну возглавляемый Петром Николаевичем авиаотряд встретил в составе 3-й армии Юго-Западного фронта. Уже первые боевые вылеты показали высокую эффективность разработанных штабс-капитаном Нестеровым методик проведения бомбометаний, воздушного боя и разведки. Он и его подчиненные воевали прекрасно, не зря же австрийское командование официально объявило о крупной денежной награде тому, кто сможет сбить Нестерова, летавшего на новом самолете «Моран-G». 26 августа 1914 года в Галиции под городом Жолква (ныне Львовская область) Нестеров поднял свой «Моран» в последний полет.

В этот день он уже дважды пытался догнать австрийский «Альбатрос», проводивший разведку русских позиций. В этот раз он догнал самолет, пилотируемый бароном Розенталем, и сбил его таранным ударом. Удержать в воздухе свою поврежденную машину Нестерову не удалось. Совершив первый в истории авиации таран, Петр Николаевич Нестеров погиб. Хоронили героя 31 августа в Киеве при громадном стечении народа. В Никольском военном соборе было проведено отпевание, затем траурная процессия направилась к Аскольдовой могиле, где под залпы артиллерийского салюта и траурные звуки военных оркестров состоялось погребение.

За свой подвиг штабе-капитан Нестеров был посмертно награжден орденом Святого Георгия 4 степени. Городок Жолква, под которым был совершен первый авиационный таран, до 1992 года носил имя Нестерова. В городе был установлен памятник летчику. В наши дни памятники герою стоят в Киеве и на его родине в Нижнем Новгороде, его имя носят летные школы и авиаклубы, памяти Петра Нестерова посвящаются престижные международные соревнования по авиаспорту, а победители первенства мира по высшему пилотажу получают переходящий приз - кубок Нестерова. Указом Президента РФ от 2 марта 1994 года № 442 в системе государственных наград России учреждена медаль Нестерова.



Памятник П.Н.Нестерову в Нижнем Новгороде. Установлен в 1987 году (скульпторы И.М. и А.И.Руксавишниковы)



Стела с самолетом «Ньюпор IV». На самолёте этого типа П.Н.Нестеров выполнил «Мёртвую петлю» в г.Нижний Новгород



Медаль Нестерова



Стела посвящённая рождению П.Н. Нестерова в Нижнем Новгороде (1887 год)



Стела посвящённая «Мёртвой петле» Нестерова



Стела посвящённая перелётам Нестерова в 1913-1914 г.г. в г. Нижний Новгород



Стела посвящённая воздушному тарану Нестерова в г. Нижний Новгород



Памятник П.Н.Нестерову в Киеве



Памятная доска на доме, где жил Нестеров (Киев 1913 год)



Стела на месте гибели Нестерова близ города Жолквев



# Жизнь во славу России



Нестеров  
Пётр Николаевич  
1877-1914

Кадет Нестеров является образцовым типом будущего офицера, с ярко выраженными нравственными качествами и могущего увлечь за собой подчинённых в бою"

Выписка из аттестационного журнала Нижегородского имени графа Арасьева кадетского корпуса за 1903/04 учебный год



Дом Нестеровых в  
Нижнем Новгороде



Нижегородский кадетский корпус, в  
котором учился Нестеров



Кадет Нестеров  
1903 год



Артиллерийское училище  
Санкт-Петербурга



Подпоручик Нестеров  
1906 год



Семья Нестеровых



Офицерская школа  
воздухоплавания в Гатчине



Среди выпускников  
воздухоплавательной школы



С женой Надеждой Рафаэловной



П.Н. Нестеров с женой  
и дочерью Маргаритой



П.Н. Нестеров с женой  
и дочерью Маргаритой



Штабс-капитан  
Нестеров(1914 год)

## Новаторская и изобретательская деятельность Нестерова



П.Н. Нестеров со своим планером  
в Нижнем Новгороде, 1911 год



Один из планеров Нестерова на планере



Репорт П. Н. Нестерова о переводе  
его в авиационную школу



Схема управления  
самолёта Нестерова



Моноплан Нестерова  
1911 года



Нестеров на "Ньюпор IV" на Мокотовском  
аэродроме в Варшаве, 1913 год



Пётр Нестеров среди членов Киевского  
общества воздухоплавания



Нестеров П. Н. у своего самолёта "Ньюпор IV"



Нестеров и механик Нелидов Г.М.  
после перелёта из Киева в Гатчину



Схема перелёта Киев-Петербург  
выполненного Нестеровым П.Н.



Нестеров и кинооператор Добрянский  
(перелёта Киев-Остёр-Нежин-Киев)



Нестеров у "Ньюпора" с переделанным  
им хвостовым оперением



Пила для разрезания обочек  
аэроплана на "Моране" Нестерова



Окончательный вариант  
самолёта Нестерова 1914 г.

## "Мёртвая петля" - начало эры высшего пилотажа



Поручик Нестеров П.Н.  
1913 год

27 августа 1913 года. Набрал высоту около тысячи метров, Нестеров выключил мотор и перевёл самолёт в отвесное пикирование, а затем снова включив мотор, взмыл крутой вертикальной дугой... Вот самолёт принял положение вертикально носом в верх... Вот он переворачивается вверх колёсами, и в биссектрисе видна смеющаяся вниз голова пилота. Вот, закончивая петлю, самолёт снова пикирует и переходит с выключенным мотором в пологое планирование, снижаясь к аэродрому красивым спиральным спуском...



П.Н. Нестеров у своего "Ньюпора" сборки завода "Дук" на котором он сделал первую в мире "мёртвую петлю"

Одного хочу лишь я,  
Своей петле осуществлю:  
Чтоб эта "мёртвая петля"  
Была бы в воздухе живая.  
Не мир хочу я увидеть,  
Не для забавы или зазора,  
А для хвату лишь убедиться,  
Что в воздухе везде опора...

П.Н.Нестеров

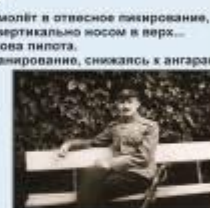


Схема "мёртвой петли"

"Мы с любовью и гордостью вспоминаем славного русского лётчика - капитана Нестерова. Его "мёртвая петля" стала достоянием многих тысяч советских лётчиков, а совершеннее владеющих техникой высшего пилотажа - могучего средства воздушного нападения и обороны".

Комбриг В.Л.Чалов

## Героический подвиг

Штабс-капитан Нестеров уже давно выразил мнение, что является возможным сбить неприятельский воздушный аппарат ударом сверху колёсами собственной машины по поддерживающим поверхности неприятельского аппарата, причём допускал возможность благополучного исхода для таранившего лётчика.



Штабс-капитан Нестеров П.Н.  
31 августа 1914 года



Рисунок героического тарана Нестерова



"Моран-Сольнье" Нестерова



Обломки Австрийского "Альбатрос"



Обломки "Морана" Нестерова  
после тарана

"В бою 28 августа 1914 года, завлекая в воздухе над г. Жолчовоим неприятельский аэроплан, произведший разведку, по личной инициативе подвинулся на аппарате, мечальник XI корпусного авиационного отряда штабс-капитан Нестеров протаранил неприятельский аэроплан, упавший около деревни Волы-Высоцка, и при этом сам погиб слабой смертью героя".

Из донесения командующему 3-й армией юго-западного фронта

*Там, где трудное и неизвестное, там я нахожу себе место. Там, где речь идет о счастье и славе моего народа, - там я ищу себе работу. Остальное - почести, опасности - над ними я никогда не задумываюсь. Лишь в борьбе я чувствую жизнь. Иначе теряю чувство ее величия...*

*В. П. Чкалов*

Валерий Павлович Чкалов родился 2 февраля 1904 г. в слободе Василёво (ныне г.Чкаловск) Нижегородской губернии в семье мастера-котельщика. Но пришло время покинуть родной Василёво и отправиться учиться в техническое училище в Череповец. В Череповце Валерий задержался не надолго — шла мировая война и занятия в училище часто отменялись. В родном Василёво отец пристроил сына молотобойцем в затон, и Валерий играючи справлялся с тяжелой работой. Но юноше было уже тесновато в селе, и он устраивается кочегаром на пароход. И вот тогда впервые он увидел летящий над Волгой аэроплан. Человек в воздухе произвел на него огромное впечатление. В 15 лет Чкалов начал работать в Нижегородском авиапарке учеником слесаря по ремонту самолетов. В 17 уговорил начальство отправить его в подмосковный город Егорьевск. Там находилась единственная в России Теоретическая школа авиации. Это старейшее учебное заведение было основано еще до революции в Гатчине. В годы гражданской войны ее эвакуировали в Егорьевск. Туда прибыли из Гатчины знатоки теории и практики авиаторского искусства и отличные преподаватели. Школу, которую ученики называли «теркой», разместили в монастырских зданиях. Два года учебы дались Валерию легко —годились знания, полученные в авиапарке. Первый шаг в небо был сделан. Весь курс из Егорьевска направился в Борисоглебскую школу летчиков. В аттестате, полученном в школе, Чкалову записали: «Чкалов являет пример осмысленного и внимательного летчика, который при прохождении летной программы был осмотрителен, дисциплинирован». Валерия, как одного из лучших учеников, ждала Московская авиационная школа высшего пилотажа. В 20 лет он стал военным летчиком-истребителем и получил назначение в Ленинград в 1-ю авиационную истребительскую эскадрилью. Она была создана на базе отряда, которым когда-то командовал автор «мертвой петли» П. Нестеров. Летать в строю Чкалову казалось обыденным и однообразным делом. Да и жизнь самой эскадрильи отличалась от жизни авиационной школы. Строгая дисциплина, полное подчинение приказам и очень много НЕЛЬЗЯ. Нельзя нарушать правила полетов, летать без разрешения на малых высотах, делать незаданные фигуры. Не желавший вписываться в тесные дисциплинарные рамки «воздушный бунтарь» стал частым гостем гауптвахты. Несмотря на наказания, Чкалова в эскадрильи любили от командира до механика, восхищались его дерзкими, но профессионально отточенными «бочками», «штопорами», полетами вверх колесами. Особенно тщательно он отработывал «мертвую петлю» П. Нестерова. Трудно сказать как сложилась бы служба Валерия Павловича в эскадрильи, если бы не ее командир Иван Панфилович Антошин или «Батя», как называли его подчиненные. Связанный рамками устава, указов свыше, Антошин понимал неординарность молодого летчика Чкалова, уступал его просьбам совершить ту или иную фигуру в воздухе. Осенью 1927 г. за свое свободомыслие, мастерство пилотажа и бесстрашие старший летчик Валерий Павлович Чкалов был отмечен приказом: «Выдать денежную награду... за особо выдающиеся фигуры высшего пилотажа». Приказ был оглашен в Большом театре на торжественном заседании, посвященном 10-летию Советской власти. В честь этого события на Ходыньском поле в Москве был дан воздушный парад — первый в истории нашей авиации. На празднества в Москву Чкалов с товарищами улетел из Гатчины и в основу полета над ходынькой положил свою «гатчинскую программу» с некоторыми добавлениями. По веселости и чистоте полет Чкалова сравнивали с полетом стрижей в летнюю пору. Незадолго до этого события Валерий Павлович женился на Ольге Эразмовне Ореховой. Первенцем в семье стал сын Игорь.

В начале 1928 г. Чкалова переводят в Брянск командиром звена. Служба в Брянске была недолгой и закончилась для летчика драматично. Он решил со своим звеном пролететь под электрическими проводами и этот прием осуществил бы, т.к. все просчитал. Но провода висели недопустимо низко, и машины рухнули на землю. Личный состав, к счастью, не пострадал, но самолеты летать уже не могли. Вот тут Чкалову припомнили все. И крушение над «шапкой» Исаакиевского собора в Ленинграде, и пролет там же под Троицким мостом, и «гатчинские выкрутасы». Чкалов предполагал наказание — на строгость приказов не жалуются, да и за машину каждый летчик в ответе. Но суда не ждал, а тем более, приговора — год тюремного заключения. Вмешательство бывших командиров срок в Брянской тюрьме сократило до 19 дней, но за освобождением последовало увольнение из армии. Безработный Чкалов засел за книги и учебники. Он любил читать с детства. Пушкин, Гоголь, Лермонтов, Горький, Шекспир, Диккенс, Гюго вошли рано в его жизнь. Очень любил Есенина и Маяковского. Не надеялся вернуться в армию — решил поступить в институт. Но вскоре пришла тоска по зеленому полю аэродрома, по голубому небу, по кабине самолета. Чкалов с удовольствием принял предложение работать в Осоавиахиме (прообраз нынешнего ДОСААФа) летчиком-инструктором. По его инициативе в 1929 г. были созданы школа и центр планерного спорта, где осуществлялись практические полеты в Дудергофе. Бывший военный катал пассажиров, туристов, учил летать мальчишек, посещал авиамodelьные кружки. Среди мальчишек был Олег Антонов — будущий авиаконструктор. Позже многие конструкторы и летчики пришли в авиацию через Осоавиахим. Работать в клубе было интересно, но его постоянно тянуло в истребительную авиацию, где рождались новые самолеты с невиданными скоростями и потолками. Технические данные машин требовали искусных мастеров для их испытаний. В судьбу Чкалова вновь вмешались его бывшие начальники, и летчика возвращают в истребительную авиацию в качестве летчика-испытателя НИИ ВВК. Ленинградский период жизни Чкалова закончился. 11 ноября 1930 г. приказом по Научно-испытательному институту ВВС он зачислен в штат института.

30-е годы — это строительство новых мощных самолетов, покорение высот и дальних расстояний, полеты на Северный полюс. Это и время рождения первых Героев Советского Союза. 7 летчиков получили это звание за спасение экипажа и ученых с затонувшего ледокола «Челюскин».

Весной 1936 года Чкалов, Байдуков и Беляков обратились в правительство с предложением провести беспосадочный перелёт в США, но Сталин лично указал другой план маршрута: Москва - Петропавловск-Камчатский. Экипаж заверил Советское правительство, что с честью выполнит его задание. С 20 по 22 июля 1936 г. за 56 часов 20 минут беспосадочного полета, преодолев обледенение, сильные встречные ветры и трудные условия погоды в Арктике, летчики покрыли расстояние 9374 километра, из них 8774 по заданному маршруту и 600 в обход циклонов. Самолет произвел посадку на острове Удд (ныне о. Чкалова) в устье реки Амур.

Советское правительство высоко оценило заслуги экипажа и присвоило всем его членам высокое звание Героя Советского Союза.

Прошел еще год. И вновь мир восхищался выдающимся мастерством советских летчиков и отличными качествами самолета АНТ-25. Машина, управляемая В.П.Чкаловым, Г. Ф. Байдуковым и А.В.Беляковым, стартовав в Москве, впервые в истории авиации пролетела через Северный полюс и совершила посадку в городе Портленд (США). На большей части огромного маршрута стояла плохая погода и длина воздушного пути превысила 9 тыс. км.

За осуществление этого перелета В. П. Чкалов и члены его экипажа были награждены орденом Красного Знамени

С 1937 - Чкалов-испытатель авиазавода №156 (ЗОК ЦАГИ) и ОКБ Н.Н.Поликарпова (на Центральном аэродроме). Всего испытал свыше 70 типов самолётов (И-180, ВИТ-2, НВ-1).

Погиб 15 декабря 1938 при испытании истребителя И-180-1. Это был первый полет истребителя конструкции Н.Н.Поликарпова, который должен был заменить знаменитый, но устаревающий И-16. Валерий Павлович всем сердцем любил свою родину, свой народ. О безопасности своего отечества прежде всего думал он, осуществляя свои дерзновенные эксперименты. О родине думал он в часы перелётов по дальним маршрутам.

Имя Героя присвоено городу, в котором он родился, а после гибели Героя его именем был назван город Оренбург (историческое название возвращено в 1957 году). Именем В.П.Чкалова названы населённые пункты, улицы во многих городах, суда, школы, высшее военное авиационное училище лётчиков в Оренбурге, Центральный аэроклуб, авиационные заводы в Ташкенте и Новосибирске, остров на Дальнем Востоке. Есть улица Чкалова в канадском городе Ванкувер. В Нижнем Новгороде и многих других городах установлены памятники Герою.



Рекордный самолёт АНТ-25 в «Мемориальном музее В.П. Чкалова», город Чкаловск



Самолёт дублёр АНТ-25, «Музей авиации», Монино



Самолёт У-2 Валерия Павловича Чкалова, подаренный ему Наркоматом тяжелой промышленности. «Мемориальный музей В.П. Чкалова», город Чкаловск



# Жизнь во имя подвига



Чкалов Валерий Павлович 1904-1938

"Там, где трудное и неизвестное, там я нахожу себе место. Там, где речь идёт о счастье и славе моего народа, - там я ищу себе работу. Остальное - почести, опасности - над ними я никогда не задумываюсь. Лишь в борьбе я чувствую жизнь. Иначе теряю чувство её величия..."

В.П.Чкалов



Дом Чкаловых в Василёво, где провёл детство Валерий



Школа в Василёво, где учился Валерий Чкалов в 1916 году



Череповецкая тех. училища, где учился Валерий Чкалов



В. П. Чкалов, инструктор школы планиристов



Школа военных лётчиков, Борисоглебск 1924 год



Борисоглебская лётная школа, 1922 год



Чкалов - курсант школы военных лётчиков 1923 год



Истребительская эскадрилья Ленинград, август 1924 года



В. П. Чкалов (второй справа) у истребителя "Фоккер" DVIII, 1927 год



Испытание авиакетки "Лакс-1" 1928 год



С женой и сыном, май 1929 года



Эскадрилья Ососмазима, 1929 год



Лётчик Чкалов - испытатель в НИИ ВВС, 1930 год



На испытаниях "Самолёта-Звена", Можино 3 декабря 1931 года



В.П.Чкалов у истребителя ЦКС-12, декабрь 1933 года



С женой Ольгой Егоровной на рыбалке в Василёво

## Сталинский маршрут



Подготовка ANT-25 к вылету Щёлковский аэродром НИИ ВВС



Конструктор самолёта ANT-25, А. Туполев и экипаж, 20 июля 1936 г.



Посадка на острове Удд



Героический запуск



Приветственная телеграмма Сталину



АНТ-25 на острове Удд



Подготовка ANT-25 к вылету



Сталин и Ворошилов встречают экипаж Чкалова после перелёта



Москва встречает своих героев



Г. Ф. Байдуков, В.П. Чкалов и А.В. Белюзов, Кремль 17.08.1936 г.

## Перелёт по маршруту Москва - Северный полюс - Ванкувер (США)



Подготовка к вылету



Взлёт с Щёлковского аэродрома 18 июня в 4 часа 5 минут



маршрута полёта самолёта ANT-25



Штурман А. В. Белюков за заполнением бортового журнала



Страница бортового журнала



Самолёт ANT-25 на аэродроме Баракс, 20 июня 1937 года



Жители Ванкувера приветствуют экипаж самолёта ANT-25



Одежда оказалась не по погоде



Чкалов вручает барограммы с записью своего рекордного перелёта

"Мы счастливы и горды тем, что именно нам предстоит ступить и лавинно довершить проложить новый воздушный путь между двумя континентами. Но мы не мучимся не сомневаясь, что сотни и тысячи советских лётчиков с таким же усердием выполняли бы это почетное поручение, ибо для всех нас нет в мире ничего дороже, как выполнять свою долг перед своей Родиной, перед своей партией!" В.П.Чкалов

## Эпизоды личной и общественной жизни



Семья Чкаловых на прогулке



На рыбалке в Василёво



Лётчик Y-2



Чкалов с женой и детьми, 1937 год



Депутат Верховного Совета



Горой Советского Союза М. Расков



В рабочем кабинете, 1938 год



Соревнования по мото-кроссу



Спортивный судья (с Горьким)



С экраном кинокамера "Марет"

"Я не сомневался, что десятки, сотни, тысячи молодых людей, естественные красавцы жизни Валерия Павловича, будут, так же как он, до последнего дыхания бороться в своих руках культуру по следу нашей Родины!"

Герой Советского Союза М. Расков