

У́лица Долго́ва (с 1960 года до 11 апреля 1964 года — Молодёжная )— улица в Северо-Западном административном округе города Москвы на территории района Покровское-Стрешнево.

Улица получила современное название в память о Герое Советского Союза, парашютисте-испытателе, мастере прыжков из стратосферы и на сверхзвуковых скоростях полета самолёта П. И. Долгове (1920—1962), погибшем при исполнении служебного задания. П.И. Долгов родился 22 февраля 1920 года в селе Богоявленское / теперь - село Долгово / Пензенской области в семье крестьянина. В I936 году окончил семилетнюю школу. В 1938 г. окончил Мичуринское училище кройки и шитья и был направлен в Москву. С 1939г. по 1940г. работал шофером.

В 1940 г. был призван в ряды Красной армии. Службу проходил в десантных войсках в г. Хабаровске. С 1942 г. по 1945 г. находился в десантных войсках Действующей армии. За боевые заслуги на фронте награжден двумя орденами "Красного Знамени", двумя орденами "Красной Звезды" и медалями. После войны всю свою жизнь, талант и умение отдал испытанию парашютов и аэростатов.

За всю свою жизнь, он совершил 1409 прыжков с различными парашютами и по различным схемам. В 1952 году ему присвоено звание лауреата Государственной премии. За участие в испытании некоторых космических систем, награжден орденом "Ленина".

В 1962 году, за образцовое выполнение заданий по испытанию новых авиационно-спасательных средств и проявленное при этом мужество, отвагу и героизм, ему присвоено / посмертно / звание Героя Советского Союза (по некоторым данным, при отстреле катапульты своего товарища скафандр Долгова был поврежден (пробито стекло гермошлема), в результате чего произошла разгерметизация на высоте 25 км).



***Описание подвига***

(Евгений Андреев "Вдвоем из стратосферы","Известия" от 16.11.1962)

Утро над Волгой было удивительно прозрачным. Легкий осенний ветерок чуть покачивал серебристый аэростат, приподнявшийся над аэродромом. Казалось, он подрагивает от нетерпения скорее уйти в голубое приволье!

Наконец, в 7 часов 44 минуты раздалась команда: - Старт!

Освободившись от стальных тросов, небесная «Волга» поднялась над тезкой-рекой, над золотистыми полями и лесами. Но любоваться красотами было некогда. Мне и командиру аэростата Петру Ивановичу Долгову нужно было следить за показаниями десятков приборов, вести наблюдения, делать записи в бортовом журнале и сообщать по радио данные на землю. Небо из бледно-голубого постепенно превратилось сначала в синее, потом в фиолетовое. Казалось, мы снова летим в ночь. Долгов увидел в астролюк крупные звезды - яркие, словно начищенные.

За бортом - лютая стужа. На высоте 13.000 метров термометр показывал 65 градусов мороза. Дальше немного потеплело: 61 градус ниже нуля. А в кабине - постоянная температура 10 - 12 градусов тепла.

В шлемофоне изредка раздавался спокойный голос моего командира. Он находился в верхнем отсеке и вел аэростат все дальше, пока стрелка высотомера не показала, что мы находимся в 25 километрах 458 метрах над землей. Теперь начиналось основное – прыжок в неведомое. Первым должен был идти я. Уже разгерметизирована гондола. Нас окружает пустота, где почти совсем нет воздуха, где закипела бы кровь в сосудах, не будь мы надежно защищены специальными комбинезонами.

Я поднял руку.

- До скорой встречи, Петр Иванович!

- Счастливого пути, Женя!

Вижу за стеклом гермошлема его улыбающиеся глаза, слышу по радио его спокойный голос. Таким он и запомнился, таким вижу его и сейчас, когда пишу эти строки.

ПАРАШЮТИСТ - испытатель... Сегодня этими словами, пожалуй, полно и не определишь существа и сложности нашей профессии. Нам приходится давать путевку в жизнь не только парашютам всевозможных конструкций, но и различным кислородным приборам, с которыми летают экипажи реактивных самолетов, с которыми прыгают из-за облаков на землю; приходится испытывать всякого рода механизмы и катапультные установки, прыгать с самолетов, планеров и вертолетов самых различных типов.

Парашютист-испытатель на себе проверяет все высотное обмундирование летчика, космонавта, дает заключение, можно ли в нем пилотировать корабль, выпрыгнуть, находиться в свободном падении, управлять куполом. Приходится испытывать и такие не «воздушные» вещи, например, как морские спасательные лодки, которые укладываются в парашютные ранцы.

Всем этим в полной мере занимался тринадцать лет мой старший товарищ и учитель Петр Иванович Долгов. Чем обязано ему развитие советской парашютной техники? Всего не учтешь, не измеришь. Многие летчики, которые были вынуждены покидать самолеты с помощью катапультных установок, могли бы поблагодарить за свое спасение Петра Долгова. Космонавты, уверенно спускавшиеся на землю из своих звездных кораблей, тоже сердечно благодарили его.

Петр Иванович - пионер. Он испытывал первые наши катапультные установки, которые были еще далеки от совершенства. Ведь тогда эпоха реактивных самолетов только начиналась. На такие испытания нужно было идти с открытыми глазами и отважным сердцем. Каждый раз неизвестно было, чем может кончиться очередной прыжок.

Говорят, что наша профессия рискованнее профессии летчика-испытателя. Возможно, и так. Если отказал летательный аппарат, у летчика есть парашют - надежное средство спасения, серийное, опробованное, проверенное в самых различных условиях. А человек, испытывающий на себе эти самые средства, которые должны будут спасать других, таких гарантий не имеет. Поэтому каждый экзамен, каждый прыжок в незнаемое требует тщательной подготовки.

В 1952 году Долгову присвоили звание лауреата Государственной премии и спустя несколько лет наградили орденом Ленина за участие в испытаниях некоторых космических систем. А люди, работавшие вместе с ним по пять-шесть лет, даже не знали об этом. Он никогда никому не говорил об этом. До сих пор некоторые наши молодые инженеры не знают, например, что он чемпион среднеазиатских республик по классической борьбе и имеет грамоту чемпиона Белорусской ССР. Помню, в 1953 году, когда Петр Иванович уже четыре года работал испытателем парашютов, физрук нашей группы уговорил его выступить на первенстве Московского военного округа по борьбе. И Долгов без всякой тренировки занял третье место...

Такого склада этот человек: раз говорят - надо, шел, а раз шел - старался отдать всего себя делу.И так в работе, в спорте, в дружбе...

Однажды Долгов катапультировался с большого реактивного самолета. Смотрим снизу: пора открывать парашют, а Петр чего-то медлит. Идут секунды за секундой, земля все ближе. Еще немного, и он не успеет раскрыть купол.

А случилось вот что. Кресло, вместе с которым он «выстрелился» из самолета, зацепилось за комбинезон. Основной парашют раскрыть невозможно. А запасной не выдержит веса человека в тяжелой одежде и кресла, лопнет, как мыльный пузырь. Конечно, на самый крайний случай можно попытать и этот последний шанс. Но только как самый крайний. Пока же есть возможность, надо все-таки попробовать избавиться от проклятого кресла. Это удалось сделать уже у самой земли. И лишь на уровне крыш домов Долгов раскрыл запасной парашют.

1.409 раз прыгал Петр Долгов на землю, установил с десяток мировых и всесоюзных рекордов. Никто в мире, пожалуй, столько раз не катапультировался с различных самолетов на разных скоростях и высотах. За тринадцать лет работы испытателем он придумал массу новых вещей, приборов, приспособлений. И свой 1.409-й прыжок Петр Иванович Долгов совершил, как мы говорим, в необычной схеме, которую сам придумал. По такой схеме еще никто никогда не прыгал. Особенность ее заключается в специальном монтаже двух парашютов.

После пресс-конференции в Доме авиации 14 ноября один из журналистов спросил, согласился ли бы я сегодня прыгнуть по той схеме, которую предложил и опробовал Петр Долгов? Я ответил, что любой испытатель готов повторить прыжок по этой схеме. Лично я верю в нее, как в свою собственную.

ПЕТР ДОЛГОВ создал ее, чтобы отныне уверены и безопасны были все прыжки на парашютах. А сам наш полет на аэростате, показавший незаурядный, пытливый ум Петра Ивановича! За несколько месяцев испытатель-парашютист превратился в аэронавта первого класса. Обычно на подготовку пилота аэростата, особенно такого сложного, каким является «Волга», требуется не меньше года. А Долгов за короткое время сдал все зачеты, досконально изучил теорию и практику и уверенно повел корабль в стратосферу на высоту 25.458 метров.

Мне предстояло лететь, не раскрывая парашюта, почти до самой земли. Первые километры остались позади за какие-то считанные секунды. Падаю на спине, чтобы адский мороз не затянул инеем гермошлем. Там, на земле, мы с Петром уже "поднимались" на высоту 27 километров. Только происходило это в барокамере. Но одно дело - тренировки, другое - сам полет.

Прошло четыре с половиной минуты, как я покинул гондолу «Волги». Скорость падения сперва была огромной - 800 километров в час, затем постепенно замедлилась в более плотных слоях атмосферы - до 60 метров в секунду.

Когда до земли останется всего полторы тысячи метров, меня предупредит об этом барограф, закрепленный на ноге. Наконец слышу сигнал. Значит, еще через 20 секунд должен раскрыться парашют. На всякий случай, сам повел счет секундам. Мы умеем делать это не хуже хронометра: на пять секунд ошибка бывает максимум две десятых доли секунды. Прибор, конечно, сработал точно, и парашют раскрылся.

Теперь можно спокойно осмотреться. Еще три минуты плавного спуска, и я на земле. Погасил парашют, потом расстелил его на поле, чтобы могли увидеть с воздуха. Через 10 -12 минут прямо ко мне подрулил самолет «АН-2».

Так окончился мой 1.510-й прыжок. Все было хорошо и у Долгова. А когда остался последний этап - возвращение, нелепый случай при выходе из гондолы оборвал жизнь командира стратостата.

Но и погибнув, он продолжал служить науке. Созданная им парашютная система сработала нормально. Белые купола бережно опустили на землю тело героя, одетого в высотный скафандр.

P.S. По некоторым данным, при отстреле катапульты своего товарища скафандр Долгова был поврежден (пробито стекло гермошлема), в результате чего произошла разгерметизация на высоте 25 км (примечание Мартынова С.А.).

Один из скверов города носит имя Долгова.

***Судьба человека***

Статья в газете от 1 ноября 2002 года

1 ноября исполняется 40 лет со дня гибели Петра Ивановича Долгова. В этот день в 1962 году он поднялся на стратостате «Волга» на высоту 25.458 метров, чтобы совершить свой 1409-й прыжок. Прыжок оказался последним...

Именем Долгова в нашем городе назван парк, который в последнее время стал одним из любимых мест отдыха горожан. Однако очень немногие знают о самом Петре Ивановиче Долгове. В Долгопрудненском историко-художественном музее хранятся материалы, которые позволяют нам представить его как героя.

Петр Иванович родился в 1920 году в селе Богоявленское (теперь село Долгово) Пензенской области в крестьянской семье. По воспоминаниям его сестры Наталии, с детства Петр был человеком усердным и приятным в общении — учился легко и хорошо, товарищи любили и уважали его. Еще в школе он сделал из фанеры машину, очень напоминавшую велосипед, и катал на ней малышей. Также он очень любил спорт — около дома росли две ветлы, между которыми Петр положил лом, соорудив, таким образом, что-то вроде турника.

В 14 лет Петр Долгов поехал в Мичуринск, где поступил в училище кройки и шитья. Окончив его и получив диплом закройщика, он по распределению был направлен в Москву. Но по специальности работал совсем немного. Через некоторое время он устроился снабженцем в магазин и получил водительские права.

В 1940 году Петр Иванович был призван в ряды Красной Армии. Во время ВОВ Петр находился в десантных войсках действующей Армии. За боевые заслуги на фронте он был награжден двумя орденами Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды и медалями.

После окончания войны, в 1946 году Петр Иванович оказался в городе Фрунзе, где женился, а позднее вместе с семьей переехал в Москву. Теперь всю свою жизнь, талант и умение он решил посвятить испытанию парашютов и аэростатов.

Более 1400 раз прыгал Долгов с различных высот на землю, установил с десяток мировых и всесоюзных рекордов. За 13 лет работы испытателем он изобрел массу новых приборов и приспособлений. И свой последний прыжок Петр Иванович совершил по необычной схеме, которую придумал сам. По такой схеме еще никто никогда не прыгал, особенность ее заключалась в специальном монтаже двух парашютов.

Для полета на стратостате «Волга» испытатель-парашютист Петр Иванович Долгов за несколько месяцев превратился в аэронавта 1-го класса. Обычно на подготовку пилота аэростата требовалось не меньше года, а Долгов за короткое время сдал все зачеты, досконально изучил теорию и практику и уверенно повел корабль.

Нелепый случай оборвал жизнь испытателя при выходе из гондолы стратостата. В его скафандре позже обнаружили отверстие размером со спичечную головку...

По данным Долгопрудненского историко-художественного музея, городской парк был назван именем Долгова еще в 1963 году. К сожалению, материалы музея не дают ответа на вопрос, как имя Петра Ивановича связано с Долгопрудным — жил ли он тут, учился? Причина — в строгой секретности работы и исследований Петра Ивановича. Тем не менее, нашим сотрудникам удалось отыскать сестру Долгова — Наталию. Ее воспоминания хранятся в музейном архиве.

Вот что она рассказала: «Петр Иванович жил на станции Чкаловская Ярославской железной дороги. Там же он и похоронен. Правда, военные настаивали на том, чтобы похоронить Долгова на Новодевичьем кладбище, но его жена отказалась — хотела похоронить мужа ближе к дому — чтоб легче было ухаживать за его могилой. В числе приехавших на похороны Петра Ивановича, были космонавты Гагарин и Комаров.

Петр Иванович Долгов был профессиональным военным, в Долгопрудном не работал, но приезжал сюда в Долгопрудненское Конструкторское Бюро Автоматики, т. к. испытывал оболочки, которые делались на этом предприятии».

Наталия Ивановна рассказала также, что детей Петра Ивановича в живых уже нет, а жена, потеряв зрение, перебралась в Санкт-Петербург к внуку.

Осенью этого года, к 45-летию Долгопрудного, в парке им. Долгова были проведены новые работы по его реконструкции. После этого парк стал еще красивее и привлекательнее, но, к сожалению, до сих пор здесь нет какой-либо памятной доски, рассказывающей о том замечательном человеке, в честь которого назван этот парк, и имя которого навсегда связало историю отечественного воздухоплавания и космонавтики с историей нашего города.