

УДК 629.73(091) Гризодубов

С. В. ЛИСАК

РОЛЬ РОДИНИ ГРИЗОДУБОВИХ В ІСТОРІЇ АВІАЦІЇ

Досліджується питання про роль харків'ян-авіаторів — батька та дочки Гризодубових. Аналізується їх життєвий та творчий шлях, як знакових людей ХХ ст.

Ключові слова: авіаконструктор, авіаційні прилади, авіаційний полк, авіація, агітескадрильї, аероклуб, аероплан, біплан, літак, льотчик, музей, планер, спортивні рекорди, радіолокація.

Исследуется вопрос о роли харьковчан-авиаторов — отца и дочери Гризодубовых. Анализируется их жизненный и творческий путь, как знаковых людей ХХ ст.

Ключевые слова: авиаконструктор, авиационные приборы, авиационный полк, авиация, агитэскадрилья, аэроклуб, аэроплан, биплан, лётчик, музей, планёр, спортивные рекорды, радиолокация, самолёт.

A question is explored about the role of Kharkov-airmen — father and daughter Gryzodubovykh. Their vital and creative way is analysed, as signs people of XX centuries.

Key words: aero-constructor, aviation apparatuses, aviation regiment, aviation, agitation squadron, flying club, aero-plane, biplane, pilot, museum, glider, sporting records, radio-location, airplane.

Коли йдеться про історію та її плін, ми завжди пригадуємо тих людей, які в той чи інший момент були рушійною силою цієї історії, з іменами яких пов'язані відкриття та винаходи. Люди, котрі сприяли своєю діяльністю розвиткові історичного процесу, створюючи те нове, що потім, через багато років, стало звичайним та звичним для наступних поколінь. Не є винятком і родина Гризодубових, яка залишила насправді важливий слід в історії авіації нашої країни.

Мета статті — науково-історичне дослідження внеску Гризодубових у розвиток авіації в ХХ ст., систематизація матеріалів та перевірка біографічних фактів родини Гризодубових, у харківській квартирі яких на початку 70-х рр. створено музейний заклад авіаційного профілю.

Нині це питання майже ніхто не досліджував, тому серед джерел інформації знайти наукові праці в цьому напрямі дуже складно. Багато друкованих матеріалів у газетах та часописах і зовсім мало їх у наукових виданнях.

Родина Гризодубових відома завдяки двом її представникам, насамперед Валентині Степанівні Гризодубовій, відомій льотчиці, та її батькові Степанові Васильовичу Гризодубову — першому харківському авіаконструктору.

Степан Васильович Гризодубов став одним із перших, хто будував аероплани в Росії. Діяльність Степана Васильовича здебільшого визначила роль Харкова як авіаційного міста на початку ХХ ст. Саме він розпочав практичне літакобудування і льотну справу в Харкові.

Народився Стефан (Степан) 13 (27) серпня 1884 р. в родині чиновника канцелярії предводителя дворянства Сумського повіту Василя Михайловича Гризодубова та його дружини Дар'ї Іванівни.

У 1896 р. сім'я Гризодубових переїхала на проживання до Харкова. На роботу В. М. Гризодубов влаштувався службовцем у казенну палату.

Життя Степана Гризодубова склалося так, що вчитися йому довелося здебільшого самостійно: перші «уроки», отримані чотирирічним хлопчиком під час відвідування цукрового заводу — випадково перекинувши на себе склянку з кислотою — хімічний дослід, який прищепив на все життя перші навички з техніки безпеки; затяжна хвороба, яка не дозволила йому своєчасно потрапити до гімназії. Тому батьки влаштували Степана до одного з повітових училищ. А після його закінчення він продовжив навчання в Харківському залізничному училищі. Навчався відмінно. Учителю фізики доручав йому завідувати фізичним кабінетом, під час демонстрації різних експериментів асистувати йому. Після закінчення в 1904 р. училища Гризодубова направили практикуватися в залізничні майстерні, там він і працював слюсарем з ремонту паровозів. Через рік набув кваліфікацію: майстер електромеханічного ремесла, а також навчився керувати паровозом [5, с. 16].

Події першої російської революції не оминули Степана Гризодубова — у 1905 р. за участь у страйку його вигнали з майстерень, тому він був змушений відкрити власну електромеханічну майстерню в себе вдома. Уже в 1907 р. на вулицях Харкова з'явилися оголошення про роботу електромеханічної майстерні техніка С. В. Гризодубова, в якій він виготовляв фізичні прилади для демонстрацій у навчальних закладах, рентгенівські установки і навіть бензинові двигуни.

Значну увагу приділяв Гризодубов і питанням польотів. У 1906–1907 рр. Степан Васильович із захопленням збирав різні друківані матеріали, все, що стосувалося повітроплавання, разом зі своїми товаришами виготовляв саморобні повітряні кулі та повітряні змії. В той період польоти на апаратах, важчих за повітря, були новою справою. Гризодубов розумів усі проблеми, які він мав вирішувати в той час як конструктор: «... ніяких у той час аеродинамічних формул для розрахунків не існувало, окрім розрахунків із опору матеріалів... Майже всі конструктори діяли навпаомачки... Починати будувати аероплан без необхідної спромоги — це було цілковитим божевіллям... Бажання велике, непереборне — будувати та літати; де ж дістати гроші — робити позики? Це буде жахливо і могло закінчитися катастрофічно для мене. Адже я не підприємець, який сподівається на користь від свого винаходу... Та якби і так, то легко прогоріти, сподіваючись на успіх своєї справи, — це непевна справа, просто кажучи, фантазія поки що... сподіватися на підтримку влади — марно» [5, с. 65].

Поштовром до конструювання аероплана була лекція професора механіки Київського політехнічного інституту Н. Б. Делоне — учня М. Є. Жуковського, одного із пристрасних пропагандистів авіації. Восени 1908 р. Степан Васильович побачив у сінематографі кадри, які потім не дали йому заснути: людина в кепі та піджаку лягає на нижню полицю шаткої етажерки, його колега щось нервово крутить — і раптом етажерка вкрилася димом, покотилася вперед, підскочила та низенько пронеслася над полем, як сполоханий коник-стрибунець. Напис на екрані пояснював глядачам, що вони бачили політ братів Райт.

Після сеансу Степан підійшов до кіномеханіка і попросив декілька кадрів з великим зображенням аероплана. За ці кадри Степан віддав кіномеханіку більшу частину своїх заощаджених коштів...

Перший свій аероплан «Г-1» Степан Васильович будував дуже ретельно, вдома в сараї-майстерні за допомогою товаришів із харківського залізничного депо Андрія Чернова і Петра Гури, а також дружини Надії Андріївни, підбирав найкращі матеріали.

Це був літак-біплан «Г-1» (Гризодубов-1), побудований у 1910 р. з двигуном власної конструкції. Повітряні гвинти — пропелери для літака також були виготовлені самим винахідником.

Аероплан «Г-1» не був копією біплана «Райт». Окрім руля висоти перед крилом Степан Васильович зробив хвостову несучу поверхність — стабілізатор, не став він «повторювати» і лижне шасі. Змонтувавши колеса, Гризодубов хотів забезпечити зліт без використання довгих дерев'яних спрямовуючих рейок, які застосували брати Райт для розгону свого апарата. Проекти і літака, і мотора до 1910 р. були готові. Біпланна коробка крила з мотором, ланцюговою трансмісією для привода двох повітряних гвинтів і місцем льотчика з'єднувалася з біпланним рулем висоти спереду і хрестовим хвостовим оперенням, ясеневою фермою на розтяжках з дроту. Чотирициліндровий мотор водяного охолодження був прогресивної V-подібної схеми, він важив досить багато — 7 пудів 30 фунтів, але при цьому видавав потужність близько 40–50 кінських сил.

Звичайно, під час будовання літака виникало безліч проблем. Так, для побудови літака було обрано яшень, що збільшило вагу конструкції. Були великі ускладнення при відливанні деталей двигуна АДГ-1. Нарешті, коли все було майже готово, у Степана Васильовича закінчилися гроші. Тоді для покриття боргів і придбання коліс для літака Гризодубов вирішив організувати платну виставку свого апарата. Губернське начальство підтримало Гризодубова, дозволило відкрити виставку 27 листопада 1910 р. і зібрати необхідні кошти. Гризодубов пишався тим, що весь літак і мотор були зроблені в Харкові тільки з місцевих матеріалів [8, с. 93–96].

Переборюючи всі негаразди, Степан Гризодубов закінчив збирати свій перший літак-біплан і почав його випробування. Аеродромом стало скакове поле міського іподрому на вулиці Мироносицькій, неподалік від дому, де тоді мешкала родина Гризодубових. Отримавши відповідні дозволи, Степан Васильович у березні 1911 р. вперше вивіз свій «Г-1» на старт. Але, на жаль,

«Г-1» виявився дуже важким для малопотужного двигуна — польотна вага його сягала 650 кг. До того ж при перших пробах гвинтомоторної групи виявилася невдала схема привода — постійно рвалися ланцюги. Пізніше Гризодубов пригадував: «Літак «Г-1» розвивав добрячу швидкість на землі, підсакував на метр-два вгору, — але піднятися в справжній політ не зміг. Він був занадто важким...» [1, с. 8].

Степан Васильович у 1911 р. вдосконалив свій апарат. Уся конструкція була полегшена завдяки зміні силової схеми (нова машина більше нагадувала французький біплан «Фарман IV», хоча й не була його копією), а також через міцніші матеріали, які, як і раніше, залишилися тільки вітчизняними. Усі переробки дозволили зменшити вагу на 100 кг.

Але по-справжньому випробувати машину в повітрі Гризодубову не вдалося. «Не знаю, чи полетів би другий, дещо вдосконалений апарат: непогожої зимової ночі на дах ангара намело стільки снігу, що наша халабуда звалилася й усе чисто потрощила» [6, с. 84–97].

Невдачі не зломали конструктора, і він почав будувати новий апарат «Г-3» — аналог французького «Блеріо» з певними вдосконаленнями. Цей апарат суттєво відрізнявся від перших двох. Так, замість виносного стільця, встановленого на крилі, були вбудовані відкрита кабіна з прив'язними ремнями, новий мотор, гвинт тягнучий, зручніше розміщений бензобак тощо.

Після завершення всіх робіт улітку 1912 р. Степан Гризодубов вивіз свій апарат на поле іподрому. Ще днів десять на цьому літаку катався по землі, вчився керувати — і тільки після цього зважився піднятися в повітря. Та в першому польоті того захоплюючого подих і уяву відчуття величезного простору він не зазнав. Усе було набагато простіше: «... земля різко пішла з-під коліс, я злякався, вимкнув двигуна, і літак плавно приземлився, неподалік від того місця, звідки злетів» [4, с. 9]. Так пригадував Гризодубов свій перший досвід польоту 15 червня 1912 р. на власноручно побудованому апараті.

У 1915–1916 рр. Степан Гризодубов служив в армії, де після навчання в Петроградській військовій школі авіації 8 червня 1916 р. отримав диплом пілота-авіатора. З 1919 р. він керував майстернями Харківського авіаційного парку, а з 1924 р. і до початку окупації міста Харкова в жовтні 1941 р. працював у Науково-дослідному інституті гігієни праці та професійних захворювань (цей заклад багато разів змінював свою назву, не змінюючи профілю досліджень), де очолював групу інженерів-конструкторів.

З початку 20-х рр. Степан Васильович керував планерною секцією Товариства авіації та повітроплавання України та Криму, став одним з організаторів планеризму в країні, брав участь у проектуванні декількох планерів. У 1939 р. він спроектував та збудував за допомогою активістів аероклубу планер і сам літав на ньому. За період з 1928 до 1938 р. сконструював та збудував у себе вдома три типи аеросаней [7, с. 50].

Після Великої Вітчизняної війни Степан Васильович активною конструкторською діяльністю вже не займався, але проводив велику роботу з

популяризації досягнень вітчизняної авіації. Помер С. В. Гризодубов 11 грудня 1965 р.

Таким чином, особливий інтерес для дослідження являє образ Степана Васильовича Гризодубова — людини, чия діяльність багато в чому визначила роль Харкова як авіаційного міста на початку ХХ ст.; творця літаків Г-1, Г-2, Г-3, авіаційних двигунів АДГ-1, АДГ-2 та АДГ-3, авіаконструктора, льотчика, інженера та керівника авіапромислових організацій в одній особі.

Не дивно, що в такого батька й дочка виросла закоханою в небо.

14 (27) квітня 1909 р. в Степана Васильовича й Надії Андріївни народилася донька Валентина. Жвава, трохи вертлява, тямуща дівчинка з перших років життя постійно бачила поряд матір, яка нахилилася над шитвом, та час від часу батька, що від зорі до зорі працював у майстерні [3].

Ще в 1911–1912 рр. вона «познайомилася» з небом. Періодично перебуваючи під наглядом батька, Валентина опинилася під впливом авіаційних інтересів Степана Васильовича та його друзів і помічників. А вони будували аероплани, літали на них.

У 1924 р. харківська планерна секція на чолі із С. В. Гризодубовим уперше поїхала зі своїми конструкціями в Коктебель на Другі планерні випробування. Разом з батьком поїхала й Валентина. Там атмосфера романтики неба, змагання, польотів остаточно захопила її, переконала в необхідності обирати мрію та майбутню професію авіатора, пілота. Саме там Валентина опанувала політ на планері.

Після закінчення середньої школи та музичного училища Валентина вступила до Харківського технологічного інституту і була зарахована до консерваторії. Коли вона почула про створення в Харкові в 1928 р. льотної школи, відразу подала заяву до вступу. Відмінно закінчивши її в першому випускові, Валентина остаточно переконалася, що вже не може не літати, й у зв'язку з цим викреслила із своїх планів консерваторію та технологічний інститут. Можливостей навчатися далі льотній справі тоді в Харкові кінця 20-х рр. не було й Валентина вирішила поїхати до Пензи, де нещодавно відкрили першу в країні школу льотчиків-інструкторів ЦПФ. Валентина опинилася в третьому наборі Пензенської авіашколи, успішно її закінчила в червні 1930 р. і була направлена до Тули, інструктором аероклубу, де вона давала путівки в небо молодим авіаторам. Потім була непроста для молодого пілота робота в агітаційній ескадрильї ім. М. Горького. У квітні 1936 р. до ескадрильї було передано новий літак харківського виробництва К-5 «Работница». Командиром екіпажу на цей літак призначили Валентину Гризодубову, бортмеханіком — Катерину Слобоженко. В агітескадрильї Гризодубова відточувала свою льотну майстерність та набула досвіду тривалих складних перельотів, досвіду роботи з людьми. Вона облітала майже весь Радянський Союз, пілотувала всі літаки агітескадрильї, різних типів і конструкцій. Їй довелося навіть трохи політати другим пілотом на флагманському кораблі — величезному, п'ятимоторному літакові АНТ-14 «Правда» [4, с. 23–24].

У 1937 р. Валентину Степанівну обрали депутатом Верховної Ради СРСР. Їй майже щоденно надходило більше 15 листів. На багатьох конвертах було написано: «Москва, Сталіну, Гризодубовій». Писали Гризодубовій з усього СРСР, звертаючись за порадою та допомогою в особистих та громадських справах.

У 1937 р. Валентина Гризодубова на літаках конструктора О. Яковлєва виконала п'ять польотів, зареєстрованих як міжнародні жіночі авіаційні рекорди на легкомоторних літаках. За маршрутом Лихобори — Ікша — Лошки — Лихобори, протяжністю в 100 км, Валентина Гризодубова здійснила три швидкісні польоти: 7 жовтня на сухопутному спортивному літакові «УТ-1» вона пролетіла цю дистанцію із середньою швидкістю 218,18 км/год, 9 жовтня разом з бортмеханіком К. Слобоженко — на двомісному гідролітакові «УТ-2» — 200 км/год та на одномісному гідролітакові «УТ-1» — 190,88 км/год. 15 жовтня Валентина Степанівна разом з бортмеханіком К. Слобоженко встановили ще один міжнародний рекорд — на двомісному спортивному гідролітакові «УТ-2», вони піднялися на висоту 3300 м. 24 жовтня був ще один міжнародний рекорд Валентини Гризодубової. Уже разом зі штурманом Мариною Расковою за маршрутом Москва — Актюбінськ вони пролетіли 1444 км [2, с. 4].

Коли Гризодубова домагалася в 1937 р. дозволу на дальній рекордний переліт, то на засіданні спеціальної урядової комісії було задано питання відомому радянському льотчикові Михайлу Громову про те, хто з жінок, на його думку, може здійснити рекордний переліт на Далекий Схід, щоб перевищити тодішній жіночий світовий рекорд. М. Громов упевнено заявив: «Якщо не Гризодубова, то навряд чи хто ще зможе». Так було вирішене питання про переліт та про командира екіпажу.

З усіх важких літаків того часу для встановлення рекорду дальності найбільше підходить двомоторний дальній бомбардувальник ДБ-2 конструкції П. О. Сухого. Без навантаження його дальність польоту могла дорівнювати приблизно 7 тис. км. Польотна вага машини більша 10 т, половина цієї ваги — паливо, яке розміщувалося в паливних баках у крилах. Валентина Гризодубова запропонувала назвати літак «Родина» («Батьківщина»). Екіпаж літака: В. С. Гризодубова (командир), П. Д. Осипенко (другий пілот), М. М. Раскова (штурман).

«Родина» стартувала з підмосковного аеродрому 24 вересня 1938 р. Валентина Гризодубова, Поліна Осипенко, Марина Раскова на літакові «Родина» пролетіли за 26 годин 29 хвилин 6450 км за маршрутом, а по прямій 5947 км з Москви на Далекий Схід, при цьому перевищивши більше ніж на 1500 км уже встановлений французькою льотчицею міжнародний жіночий авіаційний рекорд на дальність польоту без посадки по прямій. Рекорд льотчиць фактично протримався 42 роки! На поршневих літаках ніхто з жінок без посадки далі не літав. А реактивні літаки — це вже нова й інша сторінка історії авіації [4, с. 49].

В Указові Президії Верховної Ради СРСР про нагородження екіпажу літака «Родина», що підписаний 2 листопада 1938 р., зазначено: «За

здійснення героїчного безпосадкового дальнього перельоту за маршрутом Москва — Далекий Схід, установлення жіночого міжнародного рекорду дальності по прямій та за виявлені при цьому визначну мужність та витримку присвоїти звання Героя Радянського Союзу із врученням Ордена Леніна: Гризодубовій В. С. — командирі екіпажа літака «Родина», Осипенко П. Д. — другому пілотові, Расковій М. М. — штурману».

Валентина Степанівна після свого знаменного рекордного польоту ще деякий час працювала пілотом агітескадрильї ім. М. Горького. Та з березня 1939 р. її перевели в Управління міжнародних повітряних ліній СРСР, 8 березня 1939 р. наказом по Головному управлінню ЦПФ за № 89 призначили начальником Управління.

3 липня 1941 р. за наказом Головного управління ЦПФ В. С. Гризодубова, у зв'язку скороченням обсягу робіт, звільнена від займаної посади та призначена пілотом до Московської авіаційної групи особливого призначення. А через деякий час її відрядили в розпорядження ВПС Червоної Армії.

У березні 1942 р. Валентині Степанівні присвоєно звання підполковника, і доручено формувати та командувати 101-м авіаційним військово-транспортним полком далекої дії. За час командування полком Валентина здійснила близько 200 бойових вильотів.

1942–1943 рр.: удень — транспортні перевезення, вночі — бомбардування та спецзавдання (до партизан). Після розгортання широкого партизанського руху 101-й гризодубовський полк цілком перейшов на обслуговування партизан.

Часто на нові партизанські аеродроми першою вилітала сама Гризодубова, щоб проінспектувати його та надати партизанам ділові поради з його дообладнання. Зазвичай літаки полку поверталися на свою базу не порожніми — вивозили поранених та дітей. Щодо партизанських дітей, то за роки діяльності полку їх вивезено майже чотири тисячі.

Навесні 1943 р., зважаючи на успіхи полку, командування вирішило присвоїти Валентині Гризодубовій звання полковника.

101-й авіаційний полк пройшов великий та славетний шлях — Ленінград, Сталінград, Орел, Курськ, Брянські ліси, Білорусія, Україна. Гризодубівці бомбили військові об'єкти у Фінляндії та Німеччині. Частина літаків полку допомагала патріотам Югославії визволяти країну від гітлерівців [9, с. 3–5].

На початку війни Валентину Степанівну обрали головою Антифашистського комітету радянських жінок (1941–1945 рр.), а з утворенням Надзвичайної державної комісії з розслідувань злочинів фашистів на окупованій території її ввели до складу цієї комісії (1942–1946 рр.).

Після закінчення війни з 3 жовтня 1946 р. Валентина Гризодубова очолювала льотно-випробувальну базу (ЛВБ) НДІ-17, отримавши призначення на посаду заступника начальника інституту з льотної частини.

Цей інститут був заснований ще в 1944 р. Один з пунктів постанови Державного Комітету Оборони від 1 жовтня 1944 р. проголошував:

«Організувати Центральне конструкторське бюро літакової радіолокаційної апаратури...» Нове підприємство дістало назву ЦКБ-17. З червня 1946 р. підприємство стало називатися НДІ-17, а в 1967 р. його перейменували в Московський науково-дослідний інститут приладобудування [10, с. 22].

Цей аспект життя Валентини Степанівни практично не описаний у жодній книзі. А вона, займаючись випробуваннями в підлеглому підрозділі, фактично створювала всю систему випробувань: не окремі якісь ескадрильї, не окремі авіаційні підрозділи, нехай навіть великі, а всю систему. У неї був державний системний підхід до своєї роботи.

Проводячи випробування бортових радіоелектронних систем різного призначення, ЛВБ (льотно-випробувальна база) під керівництвом Гризодубової постійно розвивалася й удосконалювалася, перетворилася на велику одиницю, яка здійснювала випробування не лише для свого НДІ, але й для інших організацій. З травня 1963 р. ЛВБ стала НДАВЦ (науково-дослідним льотно-випробувальним центром).

Валентина очолювала його до 1972 р. Потім вона передала його підготовленому інженерові й відразу повернулася до інституту на посаду заступника директора, де працювала до кінця життя.

6 січня 1986 р. Президія Верховної Ради СРСР видала Указ «Про присвоєння Герою Радянського Союзу тов. Гризодубовій В. С. звання Героя Соціалістичної Праці з врученням їй Ордена Леніна та Золотої медалі «Серп та Молот»».

Останні роки життя Валентина Степанівна тяжко хворіла, померла 28 квітня 1993 р. у віці 84-х років. Поховали Валентину Степанівну в Москві на Новодівочому кладовищі.

Таким чином, Валентину Степанівну відрізняли високий професіоналізм і здатність приймати нестандартні рішення. Вона багато в чому була першою: першою та єдиною жінкою, котру визнали гідною двох вищих почесних звань Героя Радянського Союзу і Героя Соціалістичної Праці, вона — перша в жіночому русі. Валентина Гризодубова завжди поспішала на допомогу і саме в цьому вбачала сенс свого життя.

Історія будь-якої справи — це завжди історія людини. Залишений нею слід в історії нашої країни, у долях інших людей, слід, який ми не повинні і не маємо права втратити, загубити, а тим паче забути. Лише одна пам'ять здатна викликати його з минулого і лише тоді він вічний — цей слід...

Цю тему можна в подальшому розглянути в детальнішій науковій праці, пов'язаній з розвитком музейної справи з авіаційної та космічної тематики в Україні.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ковань М. О. *Под небом Харькова. Странички из жизни С. В. Гризодубова / Михаил Осипович Ковань. — Х. : Прапор, 1968. — 76 с.*
2. Листов М. С. *Крылатая жизнь. Рассказ о прославленной лётчице нашего времени Валентине Гризодубовой / Мстислав Степанович Листов // Сов. Россия. — 1985. — № 291 (8942). — 20 дек. — С. 4.*

3. *Метрическая книга на 1909 год. Часть первая, о родившихся* // Архив Харьковського обласного управління юстицій. — Отдел РАГС. — Л. 330.
4. Панин А. С. *Власть высоты* / Анатолий Семенович Панин. — [2-е изд., доп. и перераб.]. — Х. : МТК-книга, 2008. — 96 с.
5. Решетов А. К. *Степан Васильевич Гризодубов* / А. К. Решетов, Л. Г. Авксентьев, В. Е. Власко. — Х. : Майдан, 1998. — 424 с.
6. Савин В. С. *К вопросу о достоверности фактов в творческой деятельности одного из первых русских авиаконструкторов С. В. Гризодубова* / Вячеслав Самуилович Савин // *Из истории авиации и космонавтики: статьи.* — М., 1988. — Вып. 56. — С. 84–97.
7. Савин В. С. *Авиация в Украине* / Вячеслав Самуилович Савин. — Х. : Основа, 1995. — 264 с.
8. *Самолёты и двигатели С. В. Гризодубова* // *Вестн. воздушного флота.* — 1952. — № 7. — С. 93–96.
9. *103 Гвардейский Красносельский Краснознаменный Военно-Транспортный авиационный полк им. Героя Советского Союза Гризодубовой В. С.* — Смоленск : Изд-во воинской части 15401, 2000. — 20 с.
10. *Траектория полёта. ЦКБ-17, НИИ-17, МНИИП, ОАО «Концерн «Вега».* — М. : «Оружие и технологии», 2006. — 252 с.

Надійшла до редколегії 25.09.2009 р.