

К 130-летию со дня рождения первостроителя советских ВВС Николая Николаевича Поликарпова

Слава побеждает забвение

Четверть века авторы по крупицам собирали материалы о легендарном уроженце Ливенского уезда Орловской губернии, родившемся **28 мая 1892 года** в Георгиевском-на-Сосне (**9 июня** по новому стилю). Созданы и изданы тысячными тиражами абсолютно разные иллюстрированные книги: «Сердце над облаками», «Небесные снайперы», «Штурмующий небо» (три изд.), «Небопроходцы». Опубликованы десятки документальных очерков, статей в авторском оформлении в СМИ РФ, в печатном и электронном формате, с кратким напоминанием о жизненном пути, творческом наследии, заслугах Николая Николаевича. Бесценным даром для писателей-земляков навсегда осталась многолетняя переписка с его любимой единственной дочерью – Марианной Николаевной...



Защитник воздушных просторов Родины и союзников СССР
и его знаменитый истребитель И-16

Местом рождения родоначальника не только истребительной школы краснозвёздного авиастроения правильнее считать выселки Поповки, где поныне «жива», правда, без колокольни, церковь его отца Николая Петровича. Избранницей сердца будущего предстоятеля многих епархий, награждённого орденом Святой Анны III-й степени,

¹ Члены Союза Российских писателей, Российского Военно-Исторического Общества, Союза военных литераторов, организации «Флоту Быть!», Интернационального Союза писателей, драматургов и журналистов. Авторы 50 книг, множества публикаций и спецвыпусков ежемесячника «Орловский военный вестник». Участники Всероссийских литконкурсов – «Герои Великой Победы», «Золотой Витязь», «Патриот России», «Служу Отчизне!», имени Н.А. Некрасова и В.П. Чкалова, дипломанты Международной премии Мира от ИСП.

стала дочь известного в уезде священнослужителя Сергея Аракина – Александра. Она подарила жизнь как Коленьке, так и сёстрам и братьям: Лиде, Нине, Володе, Ольге, Сергею, Шурочке...



Ученики ливенского духовного училища
(первый ряд, 2-й слева – Н. Поликарпов). Март 1903 г.

Книгочей не по годам, одарённый сын проявил тягу к рисованию. Любил что-нибудь мастерить, словил первую удачу – голавлей и ельцов на красавице-Сосне. На старте XX века родители определили в Ливенское духовное училище, где он успешно обучался семь лет, заслужив возможность поступить в духовную семинарию без экзаменов. Усидчивый мальчуган, ещё до перевода батюшки в Орёл (бывший благочинный округа избирался лидером среди управленцев свечного завода), вновь блеснул знаниями, памятью, эрудицией. Для семьи явилось неожиданным решение юноши поступать в Санкт-Петербургский политех. Мало того, что Поликарпов-младший отходил от служения Вере Христовой – ему предстояло погасить долги в семинарии, экстерном поступить в 1-ю классическую гимназию Орла и собрать средства для обучения в престижном институте Северной Пальмиры. При поддержке родни Николай приобрёл умение оперативного разрешения поставленных задач и неожиданных жизненных ситуаций, что ни раз пригодится авиаконструктору в будущем.

Его принимают на кораблестроительное отделение под руководством профессора К.П. Боклевского. Когда началась Первая Мировая, студент специализируется по системам вентиляции и отопления, изучает конструкции бензиновых двигателей и дизелей, будучи слушателем курсов авиации и воздухоплавания с годовым «стажем». Набожный молодой человек не забывал о помощи родным: ранее трудился на строительстве дорог и мостов при Ливенском земстве техником, помощником прораба, затем двигатelistом на стапелях Николаевского судостроительного завода.

Впоследствии инженер работал на Петроградском авиазаводе В.А. Лебедева. Оставаясь в элите двух отделений политехнического ВУЗа, ознакомился с документацией предприятия «Дукс» (столичный завод имел филиал в Петрограде). Руководство и инженерия в Москве планировали выпуск гидросамолётов, но КБ расформировали. Для Николая предреволюционные годы не прошли порожняком: в конце января 1916-го ливенец заслужил звание «инженер-механик 1-й степени» за диплом-проект. «Дизель «морского типа» мощностью 1000 л.с.». В тот же год первопроходец задумывал двухмоторный транспортный самолёт. Закончив авиакурсы, мечтал защитить перспективный проект. Всё кануло в Лету, под кличем «Мир хижинам, война дворцам!» («Земля – крестьянам, фабрики – рабочим!»)...²

Создатель «Муромцев» и «Русских Витязей», главинженер, учредитель авиаотделения РБВЗ «Авиабалт» И.И. Сикорский собирал «младую поросль» талантов, к числу которых причислил Поликарпова. Игорь Игоревич, блистательный новатор и авиатор, «выписал» Николая через казуистов Управления ВВФ Николаевской Империи. На Русско-Балтийском вагонном заводе «крёстный отец» доверил начинающему конструктору заведывать изготовлением и модернизацией истребителей С-16, бомберов «Илья Муромец», новых аэропланов С-18, С-19 и С-20.

Конфронтация И.И. Сикорского с экстремистами ВКП(б), убившими помощника начальника Гатчинской авиашколы, командира Эскадры «Летучих богатырей», полковника Г.Г. Горшкова и др. крылатых офицеров монархии, выбросила самолётостроителя в эмигрантские скитания по США. Революционный хаос, последствия стачек, забастовок, бунтов и массового дезертирства обрушили работоспособность и предназначение АО РБВЗ «Авиабалт», большинство государственно-значимых промышленных предприятий державы. Проигнорировав

² См.: книгу авторов «ТОК» – документальные очерки «Распятия всероссийского не прощаю!», «Дело №...», «Свободная зона», «Басмачи», главу «Зачарованные пространством» в книге «Штурмующий небо» (К 120-летию со Дня рождения Н.Н. Поликарпова. – Орёл, «Новое время», 15 000 экз.).

предложение Сикорского об эмиграции, пионер советского авиастроения покинул северную столицу.

С весны 1918-го славный георгиевец – авторитет во Всероссийской коллегии при Управлении РККВФ. В Москве, скрывавшей преступления под партпсевдонимами, Поликарпов возглавил техотдел авиазавода «Дукс». Коллектив под его чутким руководством проектировал воздушные винты и прочные авиалыжи, а заводчане собирали «Де Хэвилленды», «Фарманы», «Ньюпоры» по лицензии. Глубоко переживая за гонения крестьян и православного христианства, конструктор преподавал в Авиатехшколе ВВС, в лихолетье Гражданской. Вплоть до 1920-го бывший столоначальник 8-го отдела «Главвоздухфлота» при ГУ РККВФ курировал возведение, снабжение, логистику авиапредприятий.

На госавиазаводе №1 (не путать с «ГАЗом» – т.е. бывший «Дукс»), Поликарпова Н.Н. назначили ответственным конструктором и замом мэтра по гидросамолётам Д.П. Григоровича с февраля 1923 года. Разруха и голод, исход и гибель инженерии за границей, блокирование средств, сверхдефицитность поставок авиадвигателей и комплектующих запчастей, грабежи на ж/д тормозили становление и развитие отрасли. Для земляка остаются спутниками в «неповоротные дни» книги, книги и... пудовая гиря. В том же 1923-м судьба улыбнётся ему не обязанностями зама «Главкоавиа» по конструкторской части, а встречей и женитьбой на миловидной Александре Самышкиной. Врач, похожая на Клавдию Шульженко в юности, будет спутницей «Короля истребителей» всю оставшуюся жизнь, родив в союзе с небопроходцем дочурку Мирочку...

«Этажерка» Де Хэвилленда «Айрхо-9» была полностью «трансплантирована» Николаем под реалии нужд и запросов Государства рабочих и крестьян. Конструктивная и, в дальнейшем, производственная переработка аппарата англичан в красный разведчик Р-1 вывела биплан и его поздних собратьев в массы ВВС СССР с моторами «Фиат», «Даймлер», («Мерседес») и отечественным М-5.

Первая «пятилетка», словно круговорот, втянула в себя пролетарское самолётостроение. Поликарпову удалось сконцентрировать усилия КБ не просто на разработке техдокументации, а на качественной конвейерной сборке аэропланов, чем аннулировались кустарность, массовое бракоделие, низкая квалификация рабочих. Моторы останутся «тормозным башмаком» на всем пути поликарповцев, но соратники быстро осознали прозорливость целеустремлённого главы коллектива.

Завоевания трудящихся и жизнеустройство юных Республик Страны Советов востребовали их защиты в небесах, на земле и на море. В 1923-1926 годах взлетают оригинальные машины ИЛ-400,

ПМ-1, ДИ-1, И-3, ДИ-2. Одновременно с истребителями разных схем и пассажирскими аэропланами, получили «путёвку» в небо и на водную гладь разведчики Р-1 и МР-1, транспортный 2БЛ-2, учебная машина с двигателем «Скорпион». С зарубежными моторами, увы, на стадии проектов остались истребители ГУВП-23, 2ИЛ-400, военнотранспортный бомбер АКОН/СОН/, штурмовик ОЛ-1 «Боевик», бомбардировщики Л2 и 2БР-2, разведчик РЛ-400, истребители ИЛ-4 и 1ИН-1...³



Р-1

До Рождества 1925-го Николай Николаевич верховодил производственными мощностями ГАЗ-1. До середины осени следующего года вёл на том же предприятии опытный отдел, возглавил плодотворный отдел сухопутного самолётостроения, входивший в ЦКБ Авиатреста. Будучи флагманом среди конструкторов, покоритель Пятого океана предвосхищал модификационный ряд большинства самолётов, разрабатывая их всевозможные версии по двигателям, оперению, фюзеляжам, шасси, по компоновке (биплан, моноплан, низкоплан, полутороплан) и вооружению. Часть из них выпускалась мелкими сериями. Другие – «приказали долго жить», ибо погубили или покалечили своих смельчаков-испытателей. Православный лидер Авиатреста сильно переживал авиаЧП, однако напомним, первым столкнулся с «заболеваниями» аэродинамики: бафтингом, флаттером, штопором. Материализацию и внедрение проектов стопорили недофинансирование, проблемы двигателистов, заботы единомышленников от чертежа – к макету, от него –

³ Совсем немного о них можно узнать по фотоальбому «Николай Николаевич Поликарпов» (колл.сборник к 110-летнему юбилею небопроходца, изданный при поддержке Администрации Е.С. Строева в ОГУП «Орловская областная типография «Труд» в Первосалютном Орле, в мае-июне 2002 г.).

к опытному образцу, затем серийному производству. Поликарповская методика проектирования и статика лягут фундаментом одноимённой школы, давшей ход сотне талантливых авиаконструкторов, независимо от типажа и предназначения летательных аппаратов.

Герой повествования имел опыт работы в Комиссии ВВС, посетившей Европу в середине 20-х годов. В 1927-м первопроходца командировали в Рим, на Международную выставку. Оценив «ноу-хау» мэтров авиации Старого и Нового Света, русский конструктор разработал программу создания многоцелевых самолётов для военных и гражданских нужд. В товариществе с И.М. Косткиным, В.Д. Яровицким, В.М. Ольховским, П.Ф. Фёдоровым, Д.И. Сутугиным и другими коллегами, он курировал разработку, сборку, доводку и испытания биплана У-2, полутораплана Р-5, истребителя И-6. Велась напряжённо-кропотливая работа по разведчику Р-4, учебному У-2, по истребителям И-3 и ДИ-2. Никто из поликарповцев представить не мог, что они окажутся «вредителями трудящихся». Ведь в феврале 1928-го на вооружение ВВС РККА и Флотов приняли полутораплан И-3, ничуть не уступавший в показателях от И-2 «конкурента» Д.П. Григоровича...⁴



По-2 (У-2)

⁴ Множество нюансов пролетарского авиастроения «послегражданского» периода отображены отцом и сыном Рассохинными в публикациях СМИ РФ: «Небопроходец», «Взлёты и пике Поликарпова», «Прерванный полёт», «Штурмующий небо», «АС», «Неизвестный Чкалов», «Автограф в небе и на земле», «Сокращённая жизнь», в интервью на ТРК «Истоки» (в программе «Оперативный эфир»), 2000- 2022 гг.

Главконструктор и техдиректор авиазавода № 25 приступил к обязанностям 25 февраля 1928 года, имея «под крылом» 28 инженеров, причём со ставкой на молодёжь. Замами Николаевича назначили более опытных товарищей – А.А. Крылова, С.А. Кочеригина, В.М. Ольховского. В начале осени того же года группа отличилась созданием успешного «многоцелевика» Р-5, ставшего призёром среди разведмашин на Международном авиаконкурсе в Иране.

«Контрреволюционная» вакханалия коснулась всех их на финале 20-х при проектировании истребителей И-5 и И-6. По доносу «доброжелателя» в ОГПУ, утверждавшего, что Поликарпов «пропикивает заведомо вредительские самолёты в серию, вопреки воле КБ», его арестовали после обыска в квартире, 24 октября 1929-го. Обвинение велось «по штампу» «участника контрреволюционной вредительской организации в авиапромышленности». Соотечественника, планировавшего «растиражировать» в серии не только И-6, но и спроектировать три типа истребителей (И-7, ДИ-2, ИК-1, двухмоторный бомбер ТБ-2(Л-2)), заклеили саботажем, фатальными ошибками в авиастроении. Огульно охаянный, едва успевший попрощаться с супругой Шурой и дочкой Марианной, в тот же день был доставлен на «чёрном вороне» в Лубянку. На допросах ему «повесили» дополнительной «виной» конфликтность с представителями НТК ВВС и «высокотребовательность» по отношению к заказчикам. Николай упорно отрицал всевозможные поклёпы, однако вихрь репрессий «зацепил» многих авиационщиков – инженеров, пилотов, «нкаповцев», «осоавиахимовцев», «коктебельцев».

К счастью для краснозвёздных ВВС, расстрельный приговор, первоначально озвученный «социально чуждому элементу» без суда и следствия, заменили 10 годами ИТЛ. В одном из писем Рассохиным дочь «Короля истребителей», вероятно, всплакнула между строк рукописного тетрадного листа:

«Я всю жизнь живу под страшными воспоминаниями детства. Столько лет прошло, а кажется – вчера»...

...Буквально накануне декабря с новозаключёнными Бутырки жёстко побеседовал замнач УВВС РККА Я.И. Алкснис, кстати не раз бывавший в Орле и друживший с Зинаидой Райх (вдовой С.А. Есенина). В приказной форме Яков Иванович заявил о срочной необходимости создания лучшего в мире истребителя. Вскоре здесь организуется Особое КБ под началом Д.П. Григоровича, но под надзором ОГПУ и лично Иосифа Сталина.

По январским морозам 1930-го без вины виноватых перевезли на территорию столичного авиапредприятия имени Менжинского В.Р. (№ 39). Жизнь и малая Родина «провернулись» в памяти ливенского «Икара». Вспоминались родные, Питер, падение К.К. Арцеулова

на истребителе-моноплане со штатовским движком «Либерти». С грустью думал о жене и дочери. Волновался не зря – супруга не могла нигде устроиться на работу из-за... «вредительства мужа, сочувствовавшего членам Промпартии». Семью заместителя Д.П. Григоровича выручили авторитетные авиаторы, а также доктор А.Э. Рауэр...⁵

Из ангаров секретного КБ («внутренней тюрьмы»), позднее наименованного «Центральным», уже в марте выкатывают пока по земле ВТ-11 – биплан-истребитель. Впоследствии арестанты установили рекорд, ибо лёгкая и манёвренная машина, одобренная на смотринах Вождём, была взята на вооружение Армии рабочих и крестьян. Было дело, «наш Ленин сегодня» с горийским акцентом поинтересовался у «шарашников»: «А вас здесь не угнетают?». Для создателей окажется реабилитацией выпуск И-5 в количестве 800 экземпляров – сказался задел по И-6.

Тайному смотру авиатехники на Центральном аэродроме Москвы и показательным полётам на И-5 А.Ф. Анисимова и В.П. Чкалова (6.06.1931) предшествовали назначение «Короля» руководителем бригады конструкторов №3, за которым последовал приговор коллегии ОГПУ 18 марта 1931 года. По мрачным статьям 58-6, 58-7, 58-11 авиационный патриот Отечества был осуждён на 10 лет ИТЛ, с несмыслаемыми формулировками: «подрыв промышленности», «контрреволюционная деятельность», «шпионаж» (с обязательной тогда конфискацией имущества). Очевидно, кроме И.В. Сталина, в «Дело ЦКБ» вмешались Г.К. Орджоникидзе и К.Е. Ворошилов – 28 июня приговорщики перевели лживость обвинения в условное осуждение авиаконструктора. Понимание госмужей важности голов поликарповцев выльется в амнистию «шарашников» по постановлению ЦИК СССР 7 июля 1931-го, по которому Поликарпов Н.Н. освободился на следующий день...

Не утратив должности главы ЦКБ, поддержанный приёмом вольнонаёмной инженерии, одарённый подвижник аккумулирует конструирование на модификации У-2, Р-5, И-3, на проектах разведчика и истребителей Р-11, И-11, И-13. Немало времени и сил отнимал перспективный И-14а. Биплану-истребителю выпадет доля признания среди боевых пилотов под именем И-15.

В конце августа ОГПУ напомнит о себе причастностью к переводу ЦКБ-39 под присмотр главы Центрального аэрогидродинамического института Н.Е. Пауфлера. Там же работал главинженером «бог бом-

⁵ Очевидно, для читателей РФ и из стран СНГ мало тиражей книг В.П. Иванова «Неизвестный Поликарпов» (М., 2009), А.В. Коршунова (внука авиаконструктора) «Как работало Н.Н. Поликарпову в советском авиапроме» (М., 2011), а также энциклопедичных бестселлеров В.Б. Шаврова «История конструкций самолётов СССР до 1938 года», «История конструкций самолётов в СССР 1938-1950 гг.» (М., 1969, 1984, 1978).

беров» А.Н. Туполев. Крепко сцепившись с основоположником истребительной авиации ВВС Советского Союза по массе дилемм и проблем самолётостроения, мэтр настоял на блокировании его деятельности во главе бригады №3. Ныне не восстановить сути конфликта, но результатом антитоварищества Андрея Николаевича явилось понижение Николая Николаевича в рядового сотрудника ЦАГИ...

Осенью место Поликарпова занял некто Бертош Г.И., а во главе ЦКБ поставили замнач ЦАГИ, «планериста-коктебельщика» Ильюшина С.В., высоко ценившего наработку КБ предшественника. В мае следующего 1932-го, под его патронажем произошло объединение конструкторских бригад П.О. Сухого (№4) и Н.Н. Поликарпова в обновлённую «третью» бригаду. Так названные лидеры бригад стали замами Павла Осиповича, ведущего изыскания по истребителям И-14 и И-13, – моноплану и полутороплану, с моторами воздушного и жидкостного охлаждения М-38 и М-32.

Поскольку Сухой вёл в жизнь пушечный АНТ-31 (И-14), товарищ Бертош отвечал за проектирование И-13 по «лекалу» И-8 Туполева (под его надзором), Поликарпов обрёл самостоятельность в ходе создания И-15 (ЦКБ-3) и новейшего моноплана И-16 (ЦКБ-12).



И-16

С декабря 1932-го первый биплан утратил наименование И-14а, поликарповцы вошли в «пятую» отдельную бригаду ЦКБ ЦАГИ. Зимой 1933-го ГУАП дало ход рождению самостоятельному ЦКБ на площадях авиапредприятия имени В.Р. Менжинского, сняв с него опеку ЦАГИ.

Фаворитом ЦКБ опытного самолётостроения лёгких самолётов и войсковых серий ВКП(б) и Вождь определили Сергея Владимировича Ильюшина, трудившегося на «39-м» заводе замом директора по конструированию. Административные перипетии великолепно отобразил в эпохальных исследованиях авиаконструктор архивариус Вадим Борисович Шавров. Отметим, «пятая» поликарповская бригада стала головной по истребителям. Её контингент без изменений переименуют в бригаду № 2 ЦКБ-39 в феврале 1933-го. Многоуважаемый орловец будет руководить ею до Гражданской войны в Испании...⁶

В процессе нещадных испытаний биплана И-15 и моноплана И-16 он очень подружился с Валерием Павловичем Чкаловым, обучившим летать команду «Короля истребителей». Благодаря крылатому волгарю, с 1934-го авиазаводы Страны Социализма освоили выпуск 11 модификаций, собрав 674 И-15 и 2 410 И-15 бис до начала Битвы за Англию. С учётом знаменитой И-153 «Чайка», трудящиеся изготовили к 1940 году 6 500 И-15 в различных модификациях по мощности моторов и вооружению. Это были не просто цифры, отчеканившие КПД авиастроителей, а ежедневная борьба ЦКБ Поликарпова за авангардную «формулу» истребителя, хотя его часто попрекали «революционной альботросностью» и даже в нарушении... традиций аэродинамики!

Не глядя на унижения режима, Николай оставался разносторонним интеллектуалом. Отлично рисовал. Играл на рояле и флейте. Обожал и находил время на рыбалку. Мог штудировать более 20 разножанровых и разнотематичных книг в месяц. Имел искромётный дар выдающегося организатора, умевшего сплотить коллектив на главных направлениях при достижении положительных результатов по всей специфике авиаконструирования, независимо от поставщиков двигателей, оборудования, агрегатов, бортового оружия.

Приверженность бипланной компоновке нередко клеймили «устареванием» до ухода небопроходца, однако это многолетнее заблуждение прижизненных оппонентов и посмертных исследователей его творчества. Весь бипланный ряд машин Николая Николаевича (в формате массовых модификаций) есть Авиаслава СССР, памятуя о «Челюскинской эпопее», освоении Заполярья, о воздушных сражениях в Китае, Испании, Монголии, Финляндии, на начальном этапе Великой Отечественной. Строго (без шуток) И-5, У-2, Р-5, И-15 с «бисами», «Чайки» являлись «небесными партами» для отважных Героев ВВС

⁶ Фрагменты боевого применения самолётов авторитетного земляка раскрыты авторами строк в главах трёх переработанных и переоформленных дополненных книг «Штурмующий небо» – «На атакующих курсах», «В сражениях за Пятый океан», «Ура» – не Банзай!», «От Китая – до Халхин-Гола», в книге «Сердце над облаками» (Орёл, совместная типография КНР и РФ «Новое время», 2010-2015 гг.). Эл.версии книг см. на сайтах www.cbsorel.ru, www.buninlib.orel.ru

Страны Советов. Бипланы выручили при организации аэроклубов ОСОАВИАХИМа, авиаучилищ, техшкол механиков, интернациональных учреждений. Небесные «тихоходы» стояли на вооружении не только ВВС РККА, но и ПВО и авиабаз Балтийского, Северного, Черноморского, Тихоокеанского Флотов. На самолётах эпохи мирных «пятитеток» были осуществлены сотни смертельных таранов, стали Героинями Советского Союза бесстрашные «ночные ведьмы»...

Акцент на удешевление конструкций машин и процессов авиаконвейера отразится и в последующем истребителе-моноплане И-16. Кроме прироста показателей скорости, манёвренности, вооружения, «курносый» победил цельнометаллический И-14 П.О. Сухого при постановке в серию, ибо имел смешанную конструкцию по материалам (металл и дерево). Может быть, человек-оркестр что-то увидел и осознал при анализе авиановинок в Великобритании, на Лондонском смотре Королевской авиации в 1934 году. К слову, Генеральный методично экспериментировал с зарубежными и советскими моторами – «Испано-Сюиза», «Райт-Циклон», «Гном-Рон», «Юпитер», «Даймлер», «БМВ», М-22, М-32, М-25, М-58 и другими (воздушного и жидкостного охлаждения, звёздообразными и рядными).⁷

Чкалов с авиагруппой «Красная пятёрка» продемонстрировали вёрткую машину на Первомай 1935-го и позднее, на Центральном аэродроме Москвы. С пилотами и «Королём» серьёзно общался дальнорзоркий Иосиф Виссарионович, не раз дискутировавший с авиаторами: «Что лучше для вас – биплан или моноплан?».

С протекции товарища Серго, спустя четыре дня после праздника Международной солидарности трудящихся, конструктор и ас испытаний машин ЦКБ заслужили ордена Ленина. Некоторые фрагменты их судьбы частично близки к истине в х/ф «Чкалов», хотя фамилия Поликарпов отсутствует в киношедевре сталинского синема, вышедшего при жизни штурмовавшего небо...

Единомышленники верили в будущность «Ишачка» с мотором воздушного охлаждения и убирающимся шасси. Будучи дополнением к бипланам, быстроходный перехватчик полноценно вольётся в программу Вождя «Сто тысяч лётчиков». Ошибок в пилотировании истребитель никому не прощал – освоение в массах не раз омрачалось трагичной рамкой, без отпевания по христианским и мусульманским обы-

⁷ Наиболее значимыми исследованиями творческого пути Поликарпова Н.Н. и его КБ останутся произведения М.А. Маслова – «Двухместные истребители», «Истребители И-5, И-6, В-7, И-9, И-10», «Истребители И-15», «И-15бис – самолёт пяти войн», «Истребитель И-153», «Истребитель И-16», «Остроносый «Ишачок», «Истребитель И-180» (серия издательств «Яуза» и «ЭКСМО» «Война и мы. Советская авиация», «Король истребителей». Боевые самолёты Поликарпова. – М., 2009).

чаям. Повсеместное участие в боевых действиях принесёт ему героические и отрицательные оценки владельцев, вкупе с зарубежными прозвищами. Лётчики ВВС Германии, Испании, Японии и Китая окрестили И-16 «Рата», «Моска», «Абу», «Ласточка». Сильно они покусали противника в Европе и в Азии, раз (кроме Поднебесной) их клички переводились как «Крыса», «Муха», «Овод»...⁸

За укрепление истребительных формаций Родины Н.Н. Поликарпова поощряют не только премией и лимузином, но и командировкой в Италию – на Всемирную авиавыставку в Милан. Первостроителю было чем гордиться: его незаменимые машины осваивали Среднюю Азию, Кавказ, Дальний Восток, Заполярье, задействовались в стройках и народном хозяйстве, развезли тиражи СМИ по Отечеству, спасали больных и раненых. На примере И-16 Советский Союз займёт к 1940 году более 8 000 истребителей довоенных модификаций! За два года адского противостояния с заматеревшими Люфтваффе на их уничтожение с авиазаводов вылетят на фронты ещё около 3000 «Ишаков» с различными моторами, пушками, пулемётами, «Эрэсами», бомбами и допбаками. Как они рвали в клочья, жгли и топили завоевателей – читайте мемуары выживших «маэстро», «стариков», «кузнечиков», «смуглянок», очерки и книги авторов. Показателем значимости И-16 остаётся факт применения истребителей в боях до 1944-го, а также имевшие место просьбы лидеров ряда ИАП и ГВИАП о сохранении выпуска И-16 типа 27, вооружаемых парой 20-мм пушек и двумя 7,62-мм ШКАСами, с обязательной 9-мм бронеспинкой для «сокола».

В биографии покорителя неба повиснет загадкой автокатастрофа 1936 года, в которой он сильно повредил рёбра. Перед новым витком репрессий не только в авиации, «венценосца» по-прежнему недолюбливали за беспартийность, преданность Учению и Вере Христовым. «Крестоносец», сын попа Поликарпов раздражал авантюрных бездарей типа А.В. Сильванского, но дружба В.П. Чкалова с Вождём и его сыном Василием не даст врагам «Короля» повторно занести над его головой «Дамоклов меч». Однако, помня о непредсказуемости слуг НКВД и мизерности автотопопотока середины 30-х, ДТП могло быть не случайным – кандидатура Николаевича рассматривалась одновременно и строго перед его назначением Главконструктором опытного и серийного авиазаводов...

В декабре профессионала воздухоплавания наградили орденом Красной Звезды. Через год народ избрал пионера родных ВВС (впрочем и ГВФ тоже) депутатом Верховного Совета СССР. Обострение междуна-

⁸ Помимо разработок Маслова М.А. («Боевые «чайки» Сталина. И-15, И-15бис, И-153», М., 2008) и Семенченко И.Г. («Истребителям Н.Н. Поликарпова не было равных в мире» (М., «ВИЖ», 2022), читайте очерк Рассохиных «Укротитель истребителей» (в значит.авт.сокращении) в журнале «Орловский военный вестник» (к 125-летию «Короля», №6 (63), Орёл, 2017).

родной обстановки и отягощение внутренней политики обнажили фашистскую чуму в противостоянии сталинскому военкоммунизму. Воздушные сражения, малые бои в Китае и в Испании раскрыли «болячки» самолётов «фирмы» «Поликарпов» – бипланов и монопланов.

Укротитель истребителей знал о технологичном подъёме высокоинтеллектуальных звёзд авиасиндикатов Германии, Италии, Франции, Англии, Японии, США. Видя их в лицо, либо абсолютно не зная, он должен знать их машины по компоновкам, вооружению, фактической цифри ТТХ после испытаний. Творец считал интуицию плохим советником (хотя прозорливость защищала Мастера многократно). К прискорбной досаде, не всем аппаратам ЦКБ Н.Н. Поликарпова повезло так войти в лётную среду, как влетел в них «курносый» И-16. Дабы это помнили наследники фронтовиков, а не нацистов, необходимо восстановить цепь событий вокруг проектирования и испытаний многообещающего перехватчика И-17 с двигателем жидкостного охлаждения.

Первые наброски моноплана смешанной конструкции появились как раз в год прихода А. Гитлера к власти. Машина задумывалась под V-образный рядный мотор как прямой конкурент первым «Мессершмиттам» и «Спитфайрам». И-17-й был буквально «зализан», словно гоночный аппарат – ставка поликарповцев на высокоаэродинамичность новобранца объявлялась приоритетной, ибо цель подразумевала результат – 500 км/ч. В пушечном варианте истребитель нёс смертельную угрозу всем «порхатым» типам Люфтваффе. До ноября 1936-го собрали три штуки – ЦКБ-15, ЦКБ-19, ЦКБ-19бис. Исходя из практики и партидеологии, соавторы откажутся от французских «Испано-Сюиз» М. Биркигта в пользу их лицензионных дублёров – М-100, приспособленных под 20-мм авиапушку ШВАК.

Высокоманёвренная, устойчивая, симпатичная машина (по Поликарпову Н.Н. – красивый самолёт любим лётчиками и авиатехниками), к сожалению, в серию не пойдёт, хотя претендовала быть массовой не менее «Чаяк» и «Ишаков». Её полёты (в т.ч. под пилотажем нижегородского аса) лицезрели толпы знатоков и зевак в Москве, Париже, Милане. Печально, что теснота кабины пилота, слабость шасси и недостаточность обзора стали «увольняшками» перспективной карьеры дебютанта с мотор-пушкой в развале цилиндров. Уверены, 3000 И-17 не были лишними в ПВО и ВВС ВМФ Отечества.⁹

Причинами срыва внедрения семейства И-17, ведомого соратниками с моторами М-103 и М-105, застолбятся репрессии в отрасли,

⁹ Лит. по теме: Иванов В.П. «Авиаконструктор Н.Н. Поликарпов». – СПб, 1995; «Наши крылья» (колл.сборник под ред. Маршала авиации Ф.А. Астахова, М., 1959; Нудельман А.Э., Богораз А.Е. «Авиавооружение (развитие авианауки и техники в СССР)». – М., 1980; Попов В.А. «Основы авиатехники», М., 1947; Урмин Е.В. «Опытное авиастроение в СССР в 20-е – 40-е гг. XX века», – М., 1982.

перманентная ротация кадров, совмещённая с переброской «цэкабистов» по разным предприятиям. К ним же плюсовались: отход от КБ Чкалова В.П. из-за рекордов (затем гибели испытателя на И-180), а также суперзанятость КБ «Короля» совершенствованием и выпуском И-15 и И-16 в модификациях. Фрагменты наработки по «Семнадцатому» отзеркалятся в рождении предтечи «МиГов» – И-200, в изготовлении и испытаниях высотных мощных перехватчиков ВП и ИТП...

Череда аварий, маломощность и «сырость» моторов остановили судьбу «летающих танков» ВИТ-1 и ВИТ-2, опередивших проектирование штурмовиков С.В. Ильюшина. Николай почти каждые сутки имел randevu с автором легендарных авиапушек Борисом Гавриловичем Шпитальным. Отличился в роли организатора Конференции авиаконструкторов Отчизны и даже получил «права» пилота ГВФ 4-го класса. Парадоксом в биографии земляка, огласившего и представившего революционные разработки, застрянет, как кость в горле, отсутствие поддержки первопроходца со стороны седых и юных представителей «конкурирующих» КБ. К горю по работе добавится трагедия семьи. В 1938-м умер отец Поликарпова – Николай Петрович, видный священнослужитель РПЦ, глава ряда епархий, начинавший ещё в Храме Христа Спасителя в Москве, до его взрыва душевно убогими атеистами. Сыну пришлось заказывать спецвагон для перевозки из Старого Оскола в Орёл, где батюшку похоронили рядом с супругой Александрой на Крестительском кладбище...¹⁰

Кроме упомянутых самолётов, поликарповцы проектировали истребители ЦКБ-25, ЦКБ-18, ЦКБ-33, ЦКБ-43, ЦКБ-12П, ЦКБ-29, несмотря на тиски Большого террора. Существовали учебно-тренировочные УТИ-2 и УТИ-3, подвесной истребитель под «авиаматку» ТБ-3, разведывательно-экспериментальные проекты скоростного высотного бомбера, Р № 1, Р № 2, РВ (ЦКБ-42). Методично и упорно велась работа по улучшению И-16 путём замены двигателей, совмещения пушечно-пулемётного вооружения с «Эрэсами». Не сосчитать количество встреч «Короля» с талантами двигателестроения – Александром Микулиным, Владимиром Климовым, Аркадием Швецовым, Семёном Косбергсом...

КПД и степень загрузки доблестного коллектива отразятся, по ходу лет, в морском истребителе И-15М, в бипланах И-15бис и опытном И-15 с гермокабиной, в конструкциях машин И-163, И-164, И-165, И-166. На базе «Шестнадцатого» появятся облегчённые версии, «пе-

¹⁰ Могила супругов Поликарповых долгое время оставалась забыто-заброшенной, но публикации авторов и заступничество общественности города Воинской Славы – Орла, обязали власть имущих к обновлению захоронения родителей самолётостроителя, как и памятника в его честь, у бывшего кинотеатра «Родина»...

дагог» – УТИ-4. Не остановится разработка СББ и начнутся изыскания по тяжёлому пушечному истребителю с парой 450-сильных «Рено».

Напомним, с августа 1936-го Николай совмещал обязанности Главконструктора Химкинского и Горьковского авиазаводов (№ 84 и № 21), защищал немцев Поволжья в ВС СССР и Совете национальностей от Энгельсского с/и округа № 442. По оценке исследователей наследия КБ Н.Н.П. – как на заводе № 156, так и № 1, авиастроителям мешали перебазирование с документацией, препоны наркоматов и партчинуш, предарестное состояние, растрата энергии на становление КБ и опытного производства.

В преддверии Второй Мировой «королевская рать» занималась доводкой штурмовика ВИТ-2, проектировала бомбер БСБ, истребители МПИ-3, И-172, разведчик ДР, учебно-тренировочный ДИТ. Параллельно испытывались И-15 с турбокомпрессором, базовая и турбокомпрессорная «Чайка» – И-153, многоцелевой самолёт в рамках Всесоюзного конкурса «Иванов». На модификационном «фундаменте» И-16 лидер сплотил КБ проектом И-165. Будущий И-180, с новейшей «звездой» – двухрядным М-88 Запорожского завода № 29, выделялся творцам удачным монопланом с передовыми ЛТД по скорости, практическому потолку, борт-оружию, винту изменяемого шага.

Есть мнение, «пике» Н.Н. Поликарпова стартовало с цепи трагических катастроф с И-180. К горечи народа, авиакругов и ВКП(б), кроме В.П. Чкалова на машинах Н.Н.П. погибли или стали инвалидами многие красвоенлёты-испытатели. Цунами «бериевщины», после «ежовщины» (под оком Хозяина Кремля) с новой «многобалльностью» прокатилось по «оплоту рабочих и крестьян», унеся с вестями и без вести плеяду выдающихся организаторов и руководителей Краснозвёздной авиации. «Вредительская тухачевщина» (вкупе с заговорным троцкизмом), взаимообвинения во вредительстве нанесли глобальный урон Вооружённым Силам СССР, о чём запрещено забывать.

Брат всемогущего Лазаря Кагановича – Михаил, курировавший Наркомат авиапромышленности, санкционировал посадку в «шараги-КБ» людей А.Н. Туполева, В.М. Петлякова, К.А. Калинина, И.Г. Немана. Николая Николаевича, без согласования, резко переназначили главконструктором и техдиректором 156-го авиазавода, вместо арестованного Андрея Николаевича. Узаконенный беспредел привёл к деморализации и блокированию инженерной «свиты» на предприятии. Кроме саботирования поставленных перед КБ задач, возникло нездоровое противостояние с проектной группой Павла Осиповича Сухого.

Ведущим по первенцу И-180 являлся Томашевич Д.Л., многоопытный зам Поликарпова. Ускорение, подстёгнутое Дмитрием Людвиговичем, 48 дефектов машины, о которых знал лично Л.П. Бе-

рия, почти 30-градусный мороз 15 декабря 1938-го, убили кумира молодёжи В.П. Чкалова и машину с необкатанным двигателем...¹¹

НКВД развил «высший пилотаж» по захвату проектировщиков, двигателистов, техников, по отношению к поставщикам запчастей от заводов-смежников. В очерках «АС» и «Икар из Василёво» мы детально расследовали «Дело И-180». Ближний круг ответственных за истребитель был репрессирован либо безвозвратно исчез, о чём не раз плакали не только Ольга Эразмовна, Игорь, Ольга и Валерия Чкаловы. Загадка имеет иную трактовку в XXI веке: плодотворный союз Поликарпов-Чкалов был разрушен агентурой Абвера по личному приказу аса Первой Мировой войны, не раз бывавшего в спецшколе ВВС под Липецком, партайгеноссе Люфтваффе Г. Геринга...

Истинное состояние отца, вызванное потерей блистательных испытателей В.П. Чкалова, Т.П. Сузи, А.Г. Прошакова, кратко, но ёмко отметила дочь авиаконструктора, Марианна: **«Он не ел и не пил. Буквально почернел и стал меньше ростом...»**.

Траурно-норовистый И-180 смог приручить друг В.П. Чкалова – С.П. Супрун, но судьба самолёта не сложится, даже при неусыпной опеке со стороны как «Короля», так его зама по 21-му заводу, парторга Михаила Кузьмича Янгеля. Главного защитил по телефону дорогой Иосиф Виссарионович:

– Работайте. У Вас много проектов...

Испытания несчастливой машины продолжит (в 1940-м) виртуоз Е.Г. Уляхин, веривший в истребитель с мотором воздушного охлаждения, не глядя на его смертельную штопорность. Не вызывает сомнений, И-180 мог обрести полноценную боевую жизнь в небе Великой Отечественной. Он был устойчивее на взлётах-посадках, в полёте, на виражах, по сравнению с «младшим братцем» – И-16. Превосходил хваленый бывалый «Эмил» – Bf.-109 Вилли Мессершмитта и, что крайне важно, не требовал кардинальных пересмотров в пилотировании, в ходе переучивания лётсостава. Точку на И-180 поставит злополучный мотор М-88, из-за массовых дефектов которого остановили постройку серийных И-180 в конце лета 1940 года.

Сталин не ошибался – у Поликарпова оставался в руках ещё один не реализованный проект И-200 (Изделие 61, он же проект «К»). Не без участия «отца народов» советская делегация в 1939 году посетила ключевые предприятия Третьего Рейха, где Николай Николаевич ознакомился с передовыми умами и новинками авиапромышленности.

¹¹ Поинтересуйтесь материалами и творениями открытого литконкурса РФ им.В.П. Чкалова, прошедшего в Москве в январе-феврале 2022-го, под эгидой Минобороны РФ и Правлений СПР и СРП – это важно для взрослых и старшеклассников!

В остроносом И-200 воплотилось всё лучшее из опыта Поликарповского КБ. У машины с двигателем А.А. Микулина имелся высокий потенциал. Однако, пока её творец анализировал новинки Люфтваффе в Германии, документацию на неё внезапно передали спешно организованному ОКБ под началом А.И. Микояна и М.И. Гуревича. Ход исподтишка расшатал коллектив и, разумеется, вынудил «Короля» к обращению в НКАП, но при тайных обстоятельствах сгинул со света его лидер М.М. Каганович. Не надо было ведущему конструктору И-200, товарищу Кареву А.Т., объявлять проектные показатели высотного моноплана Госкомиссии, что, к слову, запрещал Поликарпов...¹²

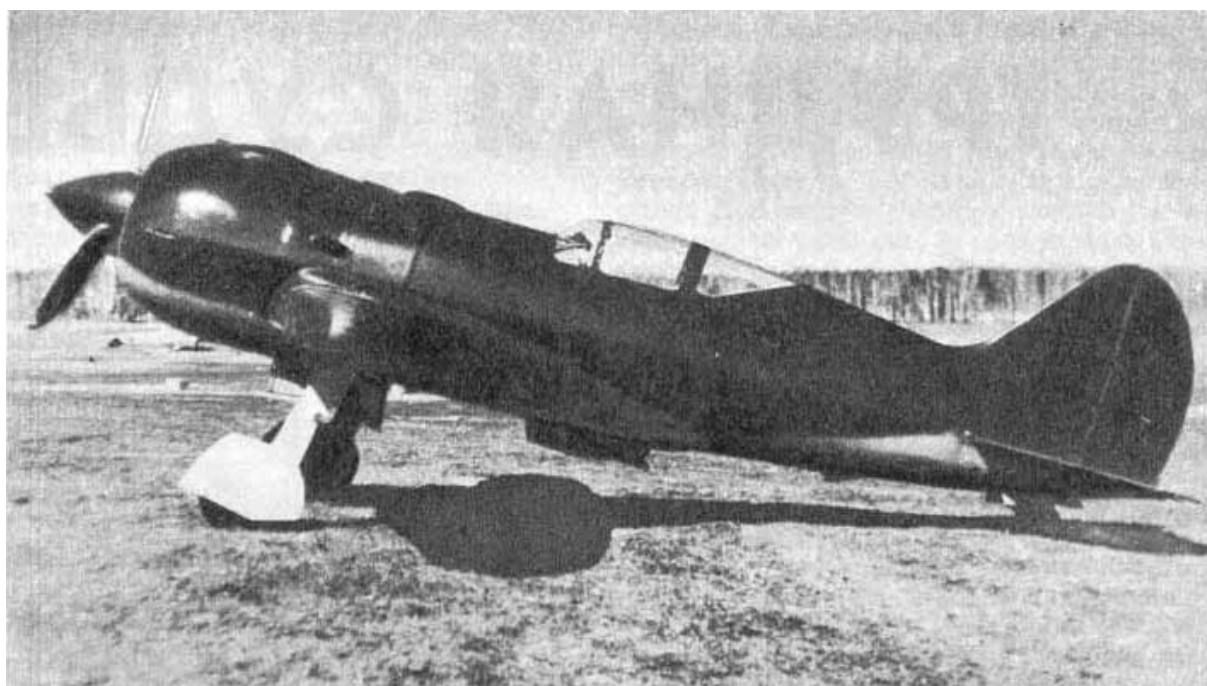
Мало того, что готовый перехватчик получил обозначение МиГ-1, так раскололи КБ небопроходца по, как говорится, Ф.И.О. Позже на подведомственных ЦАГИ площадях, в захолустье Ходынки, с нуля возвели 51-й госавиазавод (причём, первоначально, без здания КБ и самостоятельного производства). Трудно представить себе, о чём задумался тогда и что письменно предпринял Герой СоцТруда с «Золотой Звездой» с Серпом и Молотом № 4...



Работники оборонпрома в редакции газеты «Правда»
(Поликарпов третий слева в первом ряду). 1942 г.

¹² Основатель именной школы воздухоплавания, вплоть до... канувшего в небытие «Бурана» (его создание вёл ученик и соратник Н.Н.П. – А.В. Потопалов), думал не только про самолёты, спасая от репрессий талантливого зама М.К. Янгеля, отправив его на малую Родину – в иркутскую Зырянову. Вскоре его супруга Ирина Стражева напишет книгу о них – «Полёта вольное упорство».

Вместо распутывания бредней и сетей номенклатурных интриганов, штурмующий небо ускоряет проектирование нового пушечного истребителя – стремительного моноплана И-185, с самым мощным отечественным мотором воздушного охлаждения. В тяжелейших условиях Великой Отечественной войны и эвакуации, при антифронтной брони, Поликарпов снимал «зажигалки» с крыш, выручал пострадавших от потерь соратников по КБ. 21-й завод, на котором наш земляк планировал выпускать И-180, уже больше года собирал «Бура-тино» – ЛаГГ-3 из дельта-древесины Л.И. Рыжкова, созданный коллегами С.А. Лавочкиным, В.П. Горбуновым, М.И. Гудковым.



И-185

И-185 зарождался не по целине: ему предшествовал опыт проектирования массовых «типов» И-16, титанический труд КБ по машинам И-170, И-175, той же И-200, с тремя образцами И-180, с проектным турбокомпрессорным И-184 и высотным И-190. Главконструктор, по-отцовски предусмотрел «учительскую» машину ДИТ-185, надеясь на быстрое переучивание лётсостава ИАП ВВС при срочном вводе И-185 в крупносерийное производство, о котором лично просил И.В. Сталина.

1 700-сильный М-90 обеспечивал 604 км/ч у земли и 706 на высоте 7 000 метров, а также практический потолок – свыше 10 000 метров. Вооружение состояло из 2-х БС и 2-х ШКАС, но могло быть и более грозным: 3-х ШВАК и 500 кг бомб. Синхронные пушки ШВАК-20 имели общий боекомплект 500 снарядов. Длиной чуть более семи метров, истребитель с размахом крыла 9,8 метров при его площади 15,6 кв.метров, обладал взлётной массой 2 708 кг. Потенциал, с расчётом на двигатели большей мощности и надёжности, оставался вы-

соким, с подразумеванием поликарповского «козыря» – модернизации в различных версиях исполнения самолёта.

И-185 успешно испытал Е.Г. Уляхин, отметивший, что «соколы» будут обрадованы им на всех фронтах. После Рождества 1943-го, генерал-лейтенант А.К. Репин, будучи главинженером ВВС РККА, признал «эталон для серии» с движком М-71 «лучшим современным истребителем». Он же подчеркнул, что «по скорости, скороподъёмности и вертикальному манёвру И-185 с М-71 превосходит отечественные и последние истребители противника Ме-109G-2 и ФВ-190», рекомендував трёхпушечный перехватчик с запасом горючего 470 кг, в боевую серию для истребительных формирований Армии и Флота.

По мартовским оттепелям конструктор заслужил Сталинскую премию 1-й степени, но даже фронтовые испытания И-185, на «пятёрку» проведенные Д. Купиным, А. Боровых, И. Кустовым, В. Василяком, А. Томильниченко, Н. Игнатьевым, увы, не помогли КБ вывести пушечный истребитель в массы. Достойный противник пилотов держав «Оси» потерпел фиаско, первоочерёдно, из-за мук поликарповцев на всем их жизненно-творческом пути – двигателей. Не следует исключать жёсткого лоббирования проектов молодыми авиаконструкторами, близкими к И.В. Сталину. Могли быть диверсии в моторостроении, да и просто бракованные отголоски не имевшей аналогов эвакуации (с повышенной смертностью)...¹³

Нереализуемость созданного, передача винтомоторной группы с И-185 КБ С.А. Лавочкина для его Ла-5 и Ла-5ФН, бесконечное курсирование из Москвы в Новосибирск и обратно, гибель многих известных ему лётчиков и авиакомандиров – окончательно добибли «устаревшего консерватора», шутившего про самолёты «из цирка».

Труд во благо обороноспособности Родины был его доктором по судьбе, хотя остались в архивах изыскания доктора технаук. Среди них – задумки штурмовиков, реактивного перехватчика «Малютка», мощных высотных пушечных поршневых истребителей. Участь забвения как И-185, поглотит в бездне времён И-195, И-190ТК, ИТП, морской и сухопутный СПБ, бомбер ОДБ, двухмоторный ТИС (А), 30-местный ДП-30. В мужских и женских руках тихоходы У-2 громили врагов круглосуточно, однако так и не взлетели двухмоторный НБ, бомбер ББ, истребители И-187 и И-188, оригинальный пассажирско-транспортный «Лимузин». Остались в авиаистории «малотиражные» планёр-бомбардировщик и грузоподъёмные планёры для ВДВ...

¹³ Даже если кто-либо из исследователей-биографов «Короля истребителей» намекал об «этом», коммунцензура аннулировала его «необъективное сочинительство», вплоть до свёртывания проекта в издательстве, что переломило саморазрушение мегадержавы СССР. Штрихи к портрету «Короля» см. на «Ютубе», в одноимённом д/ф А.А. Бутузовой, победившем на фестивале «Киноток-2013» (с участием В.В. и С.В. Рассохиных).

Игнорируя болезнь, дитя моторного века радовался успехам асов таранов и «ночных ведьм», лётчиков 606-го полка, защищавших Москву на Р-5. Вёл собственный архив побед с Китая, Испании и Халхин-Гола. Профессор, преподававший в МАИ, постоянно встречался с Героями и Героинями неба. Люди были золотом авиастроителя в процессе совершенствования самолётов, зарницей счастья и оптимизма на закате жизни.

Лауреат двух Сталинских премий за разработку новейших конструкций боевых машин, Почётный член НМС Главуправления Наркомата авиапромышленности, укротитель бипланов и монопланов принимал участие в написании фолианта «Конструкция самолёта». Заслуженный обладатель двух орденов Ленина с середины 1943-го вместе с КБ вошёл в состав 18-го Главупра НКАП СССР, которому ещё предстояло сказать своё веское слово в ракетостроении.

Под эгидой наркома отрасли Шахурина А.И., Николай Николаевич кроме «Малютки», проектировал тренировочный аппарат с ракетной силовой установкой и самолёт-снаряд, схожий с трофейным германским V-1. Пульсирующее «сердце» для «величественной симфонии огня» (т.е. для С-22) доверили авторитетному ракетчику В.Н. Челомею. В результате, перед новым, 1944 годом, «Самолёт 22» испытывался в натуральную величину в аэродинамтрубе ЦАГИ, без снаряжения на борту.

Очарованный небом успел обрадоваться решению ГКО, поручившему КБ 51-го авиапредприятия проектирование самолёта-снаряда «10Х», начиная с 13.06.1944-го. Спустя 47 дней и ночей – 30 июля того же года – покоритель воздуха ушёл из жизни, вследствие запущенного рака желудка...

По русскому обычаю, первостроителя ВВС Страны Советов предадут земле на первом участке Новодевичьего кладбища Москвы. Около десятилетия 52-летний гранд кумачовой боевой авиации стоял у штурвала снабжения родных ВВС современными истребителями.

Задача настоящего и грядущего поколений помнить, что авиапромышленность Отчизны произвела 33 000 У-2 (ПО-2), 800 И-5, 6500 И-15, свыше 10 000 И-16, 4 000 «Чаяк», около 7 000 Р-5 всевозможных типов и модификаций, не считая ранние мелкосерийные аэропланы суши и моря. Приблизивший Великую Победу, самолётостроитель не дожил до неё, хотя звёзды Никольской и Боровицкой башен Кремля изготовили «левши» и «кулибины» из его славного КБ.

Триумф славы над забвением, благородство взамен равнодушия, бича компьютерного XXI века, мы просим увековечить в год 130-летия земляка переименованием «Южного» в Аэропорт Поликарпова!!!

28 мая – 9 июня 2022 г., Орёл – Калининo – Москва – Орёл