

К 80-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

ВИКТОР РАССОХИН

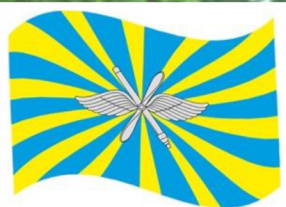


В СРАЖЕНИЯХ



**ЗА
ПЯТЫЙ ОКЕАН**





Виктор Рассохин с лётчиком –
снайпером Анатолием Костаревым



НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ
ПОЛИКАРПОВ
1899 – 1944
АВИАКОНСТРУКТОР
ГЕРОИ СОЮЗА РАБОЧИХ И
ДЕЛАСИТЕЛЕЙ



«Сегодня развитие боевой авиации – важнейшее
направление модернизации Вооружённых Сил страны!»

*Президент России, Верховный
Главнокомандующий Вооружёнными Силами РФ
Владимир Путин*



ЗЕМНОЙ ПОКЛОН ПОКОРИТЕЛЮ НЕБА, АВИАКОНСТРУКТОРУ – ЗЕМЛЯКУ НИКОЛАЮ НИКОЛАЕВИЧУ ПОЛИКАРПОВУ

*К 80-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ
НАРОДОВ СССР В ЕВРОПЕ
И НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ*

ВИКТОР РАССОХИН

В СРАЖЕНИЯХ ЗА ПЯТЫЙ ОКЕАН



Орёл – 2025

УДК 93/94
ББК 63.3
Р 24

Издание осуществлено при поддержке:

- Орловской региональной общественной организации «Союз военных литераторов»
- Медиахолдинга «Истоки» (В. В. Ерохин)
- АО «Агрофирма Мценская» (Н. А. Жернов)
- ООО «Агрико – Золотая Нива» (В. С. Бовин)
- ООО «Элита» (В. А. Голенков)
- ООО «Родная Земля» (М. А. Жилин)
- Мэрии г. Орла (Ю. Н. Парахин)
- Орловского городского совета народных депутатов (В. П. Бутусов, В. В. Строев, А. К. Родин, В. В. Негин, Т. А. Нерушев)

Рассохин В. В.

Р 24 В сражениях за Пятый Океан / К 80-летию Победы народов СССР в Великой Отечественной войне. – Орёл: Издательство «Картуш», 2025. – 388 с.

ISBN 978-5-9708-1218-1

Новая книга ровесника Второй Мировой войны, члена трёх Союзов писателей России, олицетворяет военное самолётостроение 1-й половины XX века. На основе архивов, документов, мемуаров раскрываются проблемы и задачи ВПК, двигателестроения, вооружения, героизм ВВС и трудящихся авиапроизводств СССР в лихолетье Великой Отечественной войны. Автор верит в востребованность произведения разновозрастной читательской аудиторией РФ, стран СНГ и ОДКБ, в его приход в культурно-образовательные, ветеранские и молодёжные структуры новых земель Отечества, отвоёванных Героями СВО, через 80 лет укрепляющими Бессмертные Подвиги предков – Великого Поколения Победителей...

УДК 93/94
ББК 63.3

ISBN 978-5-9708-1218-1

© В.В. Рассохин, 2025
© Союз военных литераторов, 2025
© ООО ПФ «Картуш», 2025



*К 85-летию со Дня рождения
писателя Виктора Рассохина*

С КНИГОЙ ПО ЖИЗНИ

Родился 7 января 1939 года в городе Орле, в трудовой семье. Пережив тяготы оккупации и эвакуации, с сестрой Аллой рано лишился отца и матери. Увлёкшись поэзией и рисованием, первые стихи написал в старших классах.

В период Карибского кризиса служил в ракетных войсках (3,5 года) – в Капустином Яре и на Дальнем Востоке. Дебютировав в «Новомосковской правде» при поддержке поэта С. Я. Позднякова, окончил курсы сержантов, став командиром отделения. Величие Родины отразилось в публикациях газет «Суворовский натиск» (Хабаровск), «Коммунар» (Уссурийск), «Красное знамя» (Владивосток). Стихи начинающего поэта и солдата публиковались в альманахе «Тихий океан», журнале «Советский воин», газете «Горняцкая правда» (Донбасс).

Демобилизовавшись домой, учился в ОГПИ у преподавателей Г. А. Габинского и Г. Б. Курляндской, дружил с интеллигентией Орла. Учительствовал в сёлах и деревнях Орловщины. В начале 70-х годов переехал в Орёл. Работал журналистом, редактором телевидения и газеты «Дормашевец». Находил время на охоту и рыбалку...

Стихи, проза и статьи печатались в ведущих газетах, сборниках Приокского издательства, журналах «Урал», «Москва», «Октябрь», «Наш современник», «Техника молодёжи», «Моло-

дая гвардия», «Военные знания», «Нёман» и в других всесоюзных изданиях. Творчество орловца заметили поэты-фронтовики С. П. Щипачёв, Н. К. Старшинов, Е. А. Зиборов, С. В. Михалков. След в формировании личности оказали прозаики Р. К. Агисhev, Л. Н. Афонин, Е. И. Носов, С. А. Баруздин, С. А. Викулов, М. Н. Алексеев, П. Г. Сальников, К. Ш. Кулиев, В. Д. Захарченко, А. Н. Яновский, В. А. Мильчаков, А. А. Лапонов, А. А. Ананьев, Б. Н. Полевой, Ю. В. Бондарев... По их рекомендациям В. В. Рассохин принят в Союз писателей СССР в 1978 году. Первая книга стихов «Капель» вышла в Туле, в 1968 году. За ней последовали «Золотая кувшинка», «На ветру», «Тропинка», «С восходом солнца», («Бригадирские будни»), «Круговорот», «Шапка Мономаха», «Последняя дуэль», вышедшие в Туле, Орле, Москве.

С 1992 года, совместно с сыном Сергеем, работал над монографией «ВЕК ИКС», посвящённой Второй Мировой войне. Исследование не вышло в печать, ввиду широкомасштабности фактов, лиц и событий. Переработанные крупницы легли в основу новых книг. Поэзия Рассохина звучала по Всесоюзному радио. Виктор часто выступал на Орловском телевидении. Написал сценарий к д/ф «Утренний народ» о коллективе Орловского сталепрокатного завода (1993 г.). Участвовал в съёмках д/ф «Штрихи к портрету «Короля» о Н. Н. Поликарпове к его 120-летию со Дня рождения и к 100-летию ВВС России, имевшего успех на фестивале «Киноток».

С 1991 года он состоит в Союзе Российских писателей, несколько лет возглавлял его Орловское региональное отделение. Писатель находится в командировках по России. Экспериментирует с жанрами, выступая как публицист, историк, аналитик, природовед родного края, частый гость районных СМИ.

Перу автора присущи гражданственность, правдивость, искренность, любовь к матери и Родине, трепетное отношение к репрессированным, узникам концлагерей, фронтовикам и подвигам Героев тыла. Заслугой В. В. Рассохина является воскрешение имён и свершений сотен соотечественников в очерках, статьях, книгах, повествующих о крестьянстве, людях науки и искусства,



Победившим смерть – Слава!

об изобретателях и подвижниках научно-технического прогресса, что не раз отмечено в видеосюжетах ТРК «Истоки».

Сострадание людским печалям и болям, работы с натуры, жёсткая требовательность к власти, призыв к воспитанию памяти и патриотизма, осознание писательского труда, по выражению Г. Б. Курляндской, сформировали в В. В. Рассохине «Верность Истине».

Литератор подчёркивает, что без понимания заповедей предков осуществляется необратимая деградация, во всех формах жизнедеятельности человека. Отсюда – неповторимость судеб и характеров, целенаправленность образов, мудрость не вождей, а простолюдинов, сборник заключённых в ИТК Орловщины «Под



созвездием Орла», отредактированный В. В. Рассохиным. Внимание автора к злободневным проблемам истории и современности, человеколюбие к собрату по Планете, призыв к взаимопониманию религиозных конфессий вывели его из профессионального писателя в общественного деятеля.

За вклад в литературу Отечества, благотворительность и воспитание высоконравственности, за борьбу с порочностью общества В. В. Рассохин награждён грамотами, благодарностями, дипломами, благодарственными письмами. Совместный труд с сыном благословлялся Патриархом Алексием II и Предстоятелем РПЦ, Его Святейшеством Кириллом, поддержан Почётным гражданином Орла, старцем Илием, духовными Владыками Орловщины Паисием, Пантелеимоном, Антонием, Митрополитом Барнаульским и Алтайским Сергием, спикером Совета Федерации Е. С. Стро-

евым. Писатель –почётный член организации «Флоту Быть!». Награждён медалями «За верность авиации», «70 лет Танковой Гвардии», «900 лет подвигу священномученика Кукши», «70 лет Великой Победы», «600 лет крещения амчан и обретения чудотворной иконы святителя Николая во граде Мценске». Автор очерков о Второй Мировой войне участвовал в работе Международной конференции «Пушкин и Тургенев». Издал, в ходе 50 лет, более 50 книг (48 – в соавторстве с С. В. Рассохиным, с 1992 по 2021 гг.). Не ошибся в нём Д. И. Блынский, опубликовавший его стихотворение «Русская лапта» в далёких 60-х...

Писатель, чьё творчество отмечено в БСЭ и отцом Илием, поощрён медалью в честь 450-летия Орла. К 80-летию региона в соавторстве с Рассохиным С. В., вышли произведения, посвящённые авиаполку «Нормандия-Неман», проблемам экологии и рыболовства – «Свастика под прицелом» и «От истоков до устья». К 75-летию Курской Битвы, освобождения Орловщины и Белгородчины от захватчиков участники Всероссийского литконкурса «Герои Великой Победы – 2017» подготовили книгу «Светотень истории», очерки для газеты «Ветеран Орловщины», журнала «Орловский военный вестник» и др. СМИ РФ и стран СНГ.

Помимо выступлений в 24-х районах области и у соседей по ЦФО РФ, авторы работают над книгами «Адмирал кисти» (об И. К. Айвазовском) и «Далеко от причалов» (история ВМФ XIX–XX вв.). В честь 100-летия РККА Рассохины награждены медалью Совета советских офицеров 23 февраля 2018 года, за активное участие в ветеранском движении и за создание книг о Второй Мировой и Великой Отечественной войне. В год 75-летия освобождения области работы в «Орловском военном вестнике» заняли 3-е место на Всероссийском конкурсе «Патриот России – 2018», а издательство «Картуш» получило статуэтку Минобороны РФ имени Героя Романа Филипова.

В 2019 году за цикл очерков автор заслужил диплом и 3-е место конкурса «Патриот России» в Тамбове. Был номинирован Орловско-Болховской Митрополией в лице Владыки Антония на

Патриаршую премию по литературе. В мае того же года члены Российского военно-исторического общества участвовали в работе VI съезда Союза Российских писателей в Пензе и «Тарханах».

Виктор Рассохин – член Союза Российских писателей, Интернационального Союза писателей, журналистов и драматургов, Союза военных литераторов. Участник и дипломант конкурсов «Герои Великой Победы», «Бежин луг», «Золотой Витязь», «Салют, Победа!», им. Некрасова Н. А., Нахимова П. С., Чкалова В. П., Фета А. А., литпремии Мира (ИСП), автопробегов по местам Ратной Славы Отечества. Автор более 50 книг и журналов «Орловский военный вестник», Дипломант Российской литпремии в номинации «Лучший публицист года – 2022». Отмечен медалями различными госструктурами России за высокопатриотичные документальные книги о военной истории, Орденом Святой Анны от Госдумы РФ и ИСП «за достижения в искусстве», в октябре 2021 года.

В 2023 году, несмотря на системное лишение отца и сына стипендий Губернатора региона (достаточно факта, что Сергей Рассохин получил её однажды в 2021 году, хотя в СРП с 2013 г.), они побывали в 24 районах Орловщины в Святые Дни их освобождения от немецких захватчиков. В СМИ РФ и стран СНГ опубликованы десятки новых статей и очерков земляков, посвящённых замечательным соотечественникам. В дар населению Крыма, ДНР и ЛНР, переданы электронные варианты наиболее значимых книг Виктора и Сергея, вышедших в 1992–2021 годах, ряд очерков об уроженцах Братских Республик.

Руководством Международной Академии наук и искусств и Интернационального Союза писателей, журналистов и драматургов Виктор и Сергей единогласно приняты в МАНИ. Приглашены на церемонию вручения регалий МАНИ и медалей Петра I в Центральный Дом литераторов в Москву. Члены-корреспонденты МАНИ, участники литконкурсов «Мыслящий тростник» (Овстуг) и арт-фестиваля «Я только малость объясню в стихе» (к 85-летию со Дня рождения В. С. Высоцкого, Новосибирск) многократно выступали на Орловском радио и теле-



В. В. Рассохин на митингах
в честь защитников Родины на Боевых Мемориалах Орловщины

видении, будут печататься в альманахах МАНИ «Словесность», «Звезда Дружбы», «Вестник МАНИ».

Дипломанты «Российской литпремии-2022» и Академии за вклад в культуру Отечества и её популяризацию в мировом пространстве идут непроторенным путём, обладая обширной аудиторией в библиотечных Интернет-ресурсах России и её союзников.



Рассохин В.В. выступает на Мемориале «Соборовское поле»
(Троснянский район)

Не глядя на трудности в жизни, судьбе, творчестве, Виктор Васильевич, помимо многолетнего вклада в литературу СССР и России, привлёк к сокровищнице знаний сына Сергея, достойно продолжающего традиции и укрепляющего истинный литпроцесс, завещанный величием произведений писателей-орловцев.

Электронные версии книг и журналов с произведениями Рассохиных см. на сайтах: www.cbsorel.ru, www.buninlib.orel.ru, www.картуш-вестник.рф, www.kartush-orel.ru, www.bibliomo.ru, www.cosmatica.org. Видеосюжеты – Интернет-ресурсы Медиахолдинга «Истоки» (г. Орёл).

По данным СМИ РФ, Интернета, ТРК «Истоки», материал подготовлен секретариатами СРП и ИСП, спецкором «ОВ» Натальей Синицыной, редакцией «Орловской городской газеты» (ноябрь 2023 г. – январь 2024 г.) во главе с Е.И. Глазковой (Эмановой).



ВОЙНА И МИР ПИСАТЕЛЕЙ РАССОХИНЫХ

К 455-летию Орла, родившиеся в городе Первого Салюта и Воинской Славы, Виктор и Сергей Рассохины, будучи авторами 50 книг, вышли на 30-летний рубеж работы в Союзе Российских писателей. Тандем отца и сына известен на Родине и за рубежом историческими исследованиями о Второй мировой войне, о людях и событиях Великой Отечественной, а также поэтическо-прозаическими сборниками и журнальными публикациями. «Орловский военный вестник», СМИ РФ и Орловщины часто публиковали их очерки, статьи, эссе, зарисовки с натуры в авторском оформлении. Перед юбилеем «литстолицы» соавторы рассказали о творчестве, труде, грядущих проектах. Поведали о том, что не было издано...

СЕРГЕЙ РАССОХИН: Необратимые процессы крайних двух лет и стремительность тотальной компьютеризации, шествующей по Планете, резко ослабили российскую интеллигенцию в её предназначении и жизнедеятельности во всех сферах общества. Многие аннулировалось на международном поприще литературы, культуры, науки, в промышленном, религиозном, спортивном направлениях. Крупным негативом по издательствам и типографиям «прокатился» антиэпидемный режим.

ВИКТОР РАССОХИН: Благодаря коллективу издательства «Картуш», благотворителям, посчастливилось выпустить 150-томный тираж 600-страничной монографии «Танки в крови». Работа над ней была начата мной более полувека назад. Отрывок

произведения выходил в 2010-м – тогда «Новое время» и «Фолиант» отпечатали трёхтысячным тиражом избранную главу «Победившие смерть», к 65-летию Победы. В чисто техническом плане очень помог сын Сергей, осуществивший один и со мной неподсчётное число командировок и встреч с людьми, заинтересованными в издании труда в Год 75-летия Победы в Европе и на Дальнем Востоке.

Долгими десятилетиями мы собирали документальный «фундамент» произведения, где фигурируют подвиги свыше 500 танковых экипажей. Восстановлено по крупницам боевое созвездие сталинских броненосцев, их участие в военных действиях в Испании, Финляндии, у Хасана и Халхин-Гола, в четырёхлетнем аде Великой Отечественной. Подчеркну, что параллельно нами показаны – глобальный пласт танкостроения СССР и Германии, судьбы творцов танков и ведущих бронетанковых заводов противников. Подробно проанализированы конструкции двигателей, трансмиссий, ходовой, вооружения не только массовых бронемашин, но и экспериментальные разработки в стане РККА, Панцерваффе, в меньшей степени – бронесил Италии, Франции, Англии, Японии и США. При глубокоспецифичности повествования, оно проведено на фоне внутренней и внешней обстановки в Европе и в Азии, касается разведок, работы МИД, глав коалиций. Сфокусирована редкая информация о довоенном «дружелюбии» потенциальных врагов, о периоде репрессий, душившем танкоиндустрию, о поставках бронетехники союзников в Советский Союз, её тактико-технические и фронтовые данные в воспоминаниях участников и свидетелей как малых боёв, так и грандиозных сражений. Много страниц посвящено эвакуации советской танкопромышленности, деятельности Главного автобронетанкового Управления РККА, офицерам и труженикам, отвечавшим за поставку и изготовление лёгких, средних, тяжёлых танков, амфибий и САУ, конструкторам пушек и пулемётов, создателям брони и моторов. Как бы мы не старались, работа над книгой за- тормаживалась равнодушием чиновников всех партий и рангов,

многолетним отсутствием крупных гонораров и невыплатой стипендий, изменившимся отношением якобы соотечественников к итогам и урокам Второй Отечественной и Второй Мировой войн. Кричат штампом: «Ветеранов становится все меньше!», а на деле – отказываются поддерживать документальные исследования писателей-земляков, битых в ДТП не по своей вине...

СЕРГЕЙ РАССОХИН: Союз военных литераторов и издательство знакомы с нюансами нынешнего книгопроизводства не понаслышке, выпуская патриотическую литературу и журнал «Орловский военный вестник» небольшими тиражами. Я постоянный соавтор, оформитель, участник распространения своих книг и произведений, созданных в творческом союзе с Виктором Васильевичем. Восьмого августа у меня знаковый юбилей: в год 455-летия родного Орла мне исполнится 50 лет. Горжусь тем, что имею серьёзный опыт исследований по истории ВМФ Отчизны и ВМС зарубежных стран, мощные разработки в честь авиаконструкторов, лётчиков-испытателей, боевых пилотов ВВС СССР и Франции, о судьбах выдающихся командующих Воздушными Армиями и Главкомов ВВС Отчизны. Мы вместе издали редкую соавторскую работу «Поколение Кожедуба», приуроченную столетним юбилеям сверстников и самому великому асу – Ивану Никитовичу – лётчику-истребителю, трижды Герою Советского Союза. Среди его ровесников – почти 100 авиаторов-Героев, родившихся в 1920 году, несколько пилотов – из «Нормандии-Неман».

В тяжёлом ритме вёрстки «Танки в крови», состоящей из 10 глав и 600 страниц, мы взяли на себя ответственность краткого восстановления боевого пути легендарных асов.

Надо сказать, что идея родилась у меня быстро, в процессе создания очерка «За гранью героизма», приуроченного к 100-летию Маршала И. Н. Кожедуба – 8 июня 2020 года. Мы бесконечно благодарны коллективу «Картуша», что материал, ныне признанный в Отечестве и за рубежом, дебютировал в июньском послевоенном номере ежемесячника «Орловский военный вестник». Ограничения в Год 75-летия Победы болезненно тронули серд-

це и память каждого, но авиапопоеу «взяли на вооружение» патриот-сайты ДНР и сетевое издание «Орёл-регион». При беспрецедентности ситуации – электронные версии «Танки в крови» и «Поколение Кожедуба» нашли массового читателя в Республике Крым, в ЦБС г. Орла и соседних областей по ЦФО РФ, в военно-патриотических организациях России, Израиля, ЦБС Московской области. К сожалению, на Родине авторов – в «Бунинке» и «Пришвинке» – исследования, наряду с ранее вышедшими книгами «Горе и Слава Второй Мировой», «Герой вечности», «Магические ритмы», будут размещены в «электронной коллекции» осенью, хотя 17 ЦБС РФ уже приняли наши произведения...

ВИКТОР РАССОХИН: Поколение Победителей воспитало в нас высшие ценности жизнепонимания, мировоззрения, нравственности, антивоенности. Под различными предложениями и отписками сорваны в книгопроизводстве не по вине авторов – «Его знает Мир!» (К 200-летию И. С. Тургенева), «Адмирал кисти» (К 200-летию И. А. Айвазовского), «Светотень истории», «Свастика под прицелом». Травят рыбу в Любовше и Кроме, а книга «От истоков – до устья» (о водоёмах 24 районов Орловщины), собиравшаяся десятилетиями в нашем оформлении, оказалась (по-чиновничьи) «не рентабельной» в Год экологии и 80-летия «литературно-туристической» области! Не буду никого клеймить-называть, хотя надо за одну только фразу бюджетного манкурта: «У нас все ветераны – слепые!», и за вторую (кулуарной антива-силы): «У нас нет моря! Поезжайте через новый мост в Крым – там и печатайте своего Айвазовского!»...

СЕРГЕЙ РАССОХИН: Когда-то Илья Эренбург, увидев берёзы над куполами храма в Клеймёново, спросил власть имущих: «Что происходит, славяне, с усыпальницей рода Фета?!». Это не анекдоты – нет дороги на Родину Н. С. Лескова в Горохово, забыт Иван Вольнов, в центре «литстолицы» пишут через «о» название улицы Салтыкова-Щедрина. Позже поправили: «С. Щедрина». Какого Щедрина – Савелия, Самуила, Сержа?! Потом – обижаются, говорят: «Рассохины – слишком зоркие!».

Разве не дико называть Леонида Андреева коммунистом, ничего не сказав об исследователе его творчества, фронтовике Леониде Афонине? Почему орловские театры не ставят к юбилеям Перво-салютного Орла, где прошёл первый в истории Парад партизан, знаковый спектакль «Подпольный обком действует»? Более 20 газет региона и облцентра выходят... в Белгороде, но в «третьей литстолице» у 150 писателей всех союзов РФ нет силы воли, пера и духа заступиться за гостипографию «Труд», печатавшую творения классиков и их окололитературных последователей...

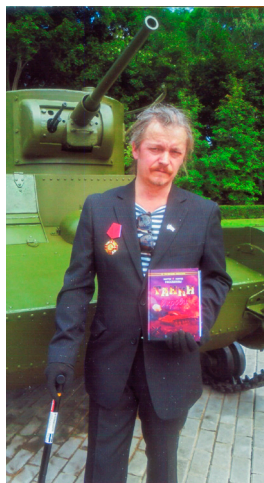
Времена Дмитрия Писарева и Аркадия Аверченко отошли, да и тёзка крайнего – Райкин – рождается раз на век. Наше подробное интервью опубликовала «Орловская городская газета», 30 июля сего года. Пока верстался номер, Медиахолдинг «Исток», уже после 455-летия Орла, транслировал несколько дней дайджест в честь 30-летия совместной деятельности в программах «Оперативный эфир» и «Культурная неделя».

Кратко отобразим планы на будущие проекты. Наши очерки поддерживались на малой Родине многих авиаконструкторов, флотоводцев, небесной и земной бессмертной рати Защитников Отечества, освободивших Советский Союз, Европу и Азию от немецких и японских агрессоров. Они печатались в журналах «Военные знания» и «Вокруг Света», размещены на различных сайтах в Интернете.

ВИКТОР РАССОХИН: Помимо сочинений «Лишний гражданин», «Щедринариум», «Страна непуганых идиотов», «По ухабам Отечества», не вышел полноценным тираж книги «Созвездие Фета» к 200-летию Гения русской поэзии. Работаем над документальными сборниками «В сражениях за Пятый Океан», «Далеко от причалов», автобиографической повестью «Нужен ли писатель в России?», на основе пережитого авторами в ходе 30 лет, к юбилею Союза Российских писателей, с привлечением обширной переписки и документов из личного архива. Не за горами – 80-летие Великой Победы. Ведём переговоры с бывшими братскими республиками (ныне союзниками по СНГ и ОДКБ) о переиздании фолианта

«Танки в крови» в республиканских типографиях, с привлечением местных дизайнеров, художников, рецензентов, с дополнениями от ветеранов Великой Отечественной войны. Опережать время – неблагодарное дело с элементами суеверия. Целеустремлённые писатели прошлого и настоящего всегда боролись за Человека, свои народы и национальные меньшинства, исповедуя вековые истины не только ключевых конфессий Планеты, о чём мы не раз говорили до и после писательских съездов в Орле, Смоленске, Тольятти, Пензе. Многократное спасибо, Сергей Алексеевич, за учреждение «Орловского военвестника», Союза военных литераторов и ваш дар объединения исторических вех, ушедших и живых авторов! Молодые литераторы, гости и участники литконкурса «Бежин луг-2021», побывавшие в Спасском-Лутовинове в конце августа под эгидой Правления СРП и Межрегионального Центра провинциальной литературы «Глубинка», получили памятные книги, календари и журналы от нас и «Картуша»!

8–27 августа 2021 г., Орёл – Первый Воин – Ильково – Мценск – Спасское-Лутовиново – Карандаково (Святой источник и обитель имени священномученика Кукии) – Орёл





*К 130-летию со Дня рождения выдающегося первостроителя
военной и гражданской авиации СССР А. Н. Туполева*

«БОГ» БОМБАРДИРОВЩИКОВ

Андрей Николаевич Туполев! Ученик Н. Е. Жуковского, легендарный авиаконструктор, основатель КБ своего имени и Центрального аэро-гидродинамического института, крёстный отец блестящей плеяды авиа-инженеров. Человек-эпоха, создавший с коллегами сотни революционных конструкций боевых и гражданских самолётов, неутомимый энтузиаст-первопроходец, чьи машины несли Победу над врагом в Европе и в Азии. Госдеятель, заступавшийся в верхах за крылатую элиту в годы репрессий, безгранично талантливый и требовательный организатор, подвижник внедрения авиадвигателей на торпедных катерах, соавтор аэросаней, вдохновитель и патрон авиаоружейников...

Возглавляемое им КБ АГОС (Авиация, Гидроавиация и Опытное Строительство) на рубеже 20–30-х годов XX века добилось высоких результатов, создав и испытав передовую модель цельнометаллического моноплана-бомбардировщика со свободонесущим крылом, расположенным в нижней части фюзеляжа. Появление двухмоторного АНТ-4 произвело в авиамире, особо в Германии, эффект разорвавшейся сенсации-«бомбы». Было с чего насторожиться «отцам» Люфтваффе: крылатый «коммунист» с парой М-19 общей мощностью 1360 л.с. был не только вооружён тонной бомб и шестью «спарками» Дегтярёва. Германцев уязвила 1000-километровая дальность полёта новой машины про-

летариев, но ещё более – русская технология «кольчуги», которую примерил на себя первый дальний бомбер Страны Советов.

Накануне 10-летнего юбилея ЦАГИ Андрей Николаевич, вместе с Б. Я. Кузнецовым, А. А. Горяиновым, А. К. Мартыновым побывал на Международной авиавыставке в Берлине. Помимо АНТ-3, здесь представляли летательные аппараты К. А. Калинина и В. П. Невдачина – К-3 и «Буревестник». «Туполевцы» посетили аэродинамические лаборатории Цеппелина и Прандтля, техмузей и авиазаводы в Берлине, Мюнхене, Фридрихсгафене (вотчина Дорнье и Рорбаха). Одна из столичных «цайтунгов» Дойчланда сообщала: «Мы снова встретились с рекордным самолётом господина Туполева, который так взволновал столицы Западной Европы во время стремительного перелёта. Мы рукоплескали шеф-пилоту Громову, а сегодня имеем возможность видеть и приветствовать конструктора Туполева. Сомнения специалистов в возможности строительства металлических самолётов в России отпали и сменились ревнивым отношением к планам русских».

Всё шло издалека, задолго до прихода в Рейхстаг А. Гитлера и его нацистской камарильи. Если BMW искала пути пополнения казны продажей лицензий на авиадвигатели по всему миру, то мэтры авиации Германии Г. Юнкерс, Г. Хирт, К. Дорнье и металлисты из предместья штадта Дюрена прямо заявили: авторство на дюралюминий – строго немецкое! Факт, что за Юнкерсом огромная работа по внедрению «летучего» металла, но его претензии (вплоть до суда чести) по отношению к «туполевцам» абсолютно необоснованны. Товарищи А. Н. Туполева – Архангельский, Незваль, братья Погосские, Петляков, Кондорский, Некрасов, Путилов и Озеров, как и рабочие Госпроцвета из села Кольчугино на Владимировщине, пришли к триумфу собственным умом и трудом. По сути, все бомберы ВВС Европы, США и Японии оказались дальнейшим развитием типа ТБ-1.

Последовавший за ним четырёхмоторный тяжёлый бомбардировщик АНТ-6 (ТБ-3) нёс в себе много «фамильных» черт:

свободнонесущее крыло, схожий по очертаниям фюзеляж, двигатели. Сперва на нём стояли 600-сильные «Кертиссы» жидкостного охлаждения, позже – знаменитые М-17Ф. Почти 25-метровый ТБ-3 с размахом крыла около 40 метров и взлётным весом под 18 тонн, вооружался шестипулемётной цитаделью и двумя тоннами бомб. Новый воздушный «линкор» имел потолок 3800 метров, скорость до 180 км/ч, дальность действия 1350 км.

Естественно, зарубежные зависть и ненависть крепили, словно на дрожжах. Андрей Николаевич парирует недругам, которых хватало и в родном Отечестве, загнанном в штопор борьбы с троцкизмом:

«Как у конструктора, пространственное представление у меня хорошее. Началу работы всегда предшествует образ того, что хочу создать: без этого начинать работу нельзя. Нужно видеть то основное, что становится предметом конструктивной разработки». (см. сборник «Крылья Родины», М., 1979)

Впоследствии, благодаря самоотдаче авиаконструкторов и моторостроителей, ТБ вбирает в себя лучшее, наработанное годами. Его спаренное шасси с присвистом коснётся взлётно-посадочных полос Варшавы, Парижа, Рима, закрепив авторитет ТБ-1, который произвёл фурор в Нью-Йорке в 1933 году. Тогда представители «Боинга», «Локхида», «Кертисса», «Дугласа», прохаживаясь мимо бледно-голубоватой «Страны Советов» с бортовым номером «URSS-300», подолгу кивали головами и цокали языками. В. М. Петляков, побывавший в Новом Свете, вспоминал: *«Когда мы разговаривали с директором фирмы «Боинг», он сказал, что думает построить такой же самолёт».*

Пока в недрах «Боинга» мозговали, новый дюралюминиевый небесный фрегат стал чемпионом в тяжёлом весе по поднятию грузов на небывалую ранее высоту. С четырьмя более мощными АМ-34ФРНВ, под пилотажем А. Б. Юмашева, ТБ-3 поднялся на 8990 метров с пятью тоннами на борту. Мужественный испытатель укрепил труд коллег М. М. Громова, А. И. Томашевского, экипажа «нью-йоркцев» С. А. Шестакова. Буквально через месяц

(в октябре 1936-го) Юмашев установил мировой рекорд, подняв 10 тонн на высоту 6606 метров. Подтвердилась фраза-мысль создателя, построившего первый самолёт в бывшем столичном трактире «Ракк», запечатлённая на страницах сборника «На Восток и на Запад»:

«Где кроется причина наших успехов? Здесь следует отыскать теоретическую подготовленность к работе, участие в ней всего комплекса лабораторий ЦАГИ. Постепенно шаг за шагом в них прорабатывались все вопросы, возникавшие в процессе развёртывания опытного строительства».

В годы становления авиации Отчизны в биографии уроженца селца Пустомазово Тверской губернии хватало горестей и неудач. В 1925 году погиб друг авиаконструктора, испытатель В. М. Филиппов, давший путёвку в небо одномоторному биплану АНТ-3 (на нём позднее М. М. Громов побьёт рекорд француза Аррошара и в 1927-м побывает в Токио). По техническим причинам не сложилась судьба трёхмоторного пассажирского АНТ-9, едва не унёсшего жизни А. Н. Туполева, П. И. Баранова, И. И. Погосского, М. М. Громова, штурмана И. Т. Спирина и второго пилота И. В. Михеева в ходе перелёта по маршруту Москва-Севастополь-Одесса-Киев-Москва...

Смерть прошла рядом с экипажем и пассажирами АНТ-4 «Крылья Советов». Командир С. А. Шестаков, второй пилот Ф. Е. Болотов, штурман Б. Е. Стерлигов, бортмеханик Д. В. Фуфаев, авторитет ЦАГИ В. М. Петляков и мастер по гидросамолётам Р. Л. Бартини упали на камни в далёкой тайге в августе 1929 года. Не выходило из головы подлое убийство автора триплана «Святогор», сокурсника по МВТУ В. А. Слесарева в покрасневшем от крови Петрограде. Об «этом» не напишет Л.Л. Кербер в книге «Ту – человек и самолёт» (М., 1973).

По закону жизни и по кодексу новаторов – без минусов не бывает плюсов. Да, было много неприятностей, трагедий, разногласий. Жила масса невидимых, но существующих врагов, с которыми с юмором и беззлобностью будут бороться пи-

сатели и карикатуристы, превратившие АНТ-9 в агитационно-пропагандистский «Летающий крокодил».

Главнейшей вехой ТБ-3 под индексом Г-2 была труднейшая служба в Заполярье, когда его экипажи впервые в мире прилетели на Северном Полюсе, доставив туда экспедицию И. Д. Папанина. В историю авиации на века войдут полёты Героев-Полярников Б. Г. Чухновского и М. С. Бабушкина, осуществлявших посадки и взлёты с дрейфующих льдин. Увы, Герой Советского Союза М. С. Бабушкин погибнет в авиакатастрофе в 1938 году (см. очерк Рассохиных «Подвиг во льдах»).

Перед Рождеством 1930-го Туполев, вместе с лидером ВВС П. И. Барановым, учёным Б. С. Стечкиным и авиаспециалистами Е. В. Урминым, Н. М. Харламовым и А. В. Петровым, отбыл в командировку по США. В Штатах, которым Советская Россия помогла выйти из глобального экономического кризиса, Андрей Николаевич планировал познакомиться с новинками отрасли, познакомиться с русскими авиаконструкторами в эмиграции – И. Сикорским, А. Северским, А. Картвели. Ключевой задачей поездки была заявлена покупка образцов двигателей воздушного и жидкостного охлаждения. Посещение заводов и встречи с авиаэлитой Америки сподвигли руководство ВВС РККА к запуску ТБ-1 в крупносерийное производство (216 экземпляров).

ТБ-1 справедливо назван родоначальником советской бомбардировочной авиации. Более того, он был призван для проведения различных военных экспериментов: на испытаниях ракетно-пороховых ускорителей, в качестве авиамамки для бипланов и монопланов конструкции ОКБ Н. Н. Поликарпова («цирк Вахмистрова»). На нём впервые произведена дозаправка в полёте, масштабные высадки ВДВ, сбрасывание крупногабаритных грузов на грузоподъёмных моделях парашютов (проект П. Гроховского).

Наследник четырёхмоторника, ТБ-3, долгое время состоял на вооружении ВВС РККА. Малое число задействовали в ГВФ, «Дералюфте» и «Добролёте». Наиболее массово бомбер отличился на Халхин-Голе, единицы – в Финляндии. Был задействован на

Северном фронте, применялся, как десантный транспортник, под Смоленском. К тому времени ТБ и его модификации безнадежно устарели. Тихоходные машины, хотя и сыграли роль концепт-бомберов для всех конкурирующих КБ и фирм, безнаказанно уничтожались Люфтваффе на земле и в воздухе, особенно без прикрытия истребителей...

Довоенная гигантомания, охватившая все сферы жизни народов Союза ССР, отразится на проектировке и эксплуатации супергиганта АНТ-20 «Максим Горький». Кроме упомянутых выше машин, к 1934 году за плечами «туполевцев» были многие достижения. Среди них – трёхмоторный АНТ-9, на котором М. М. Громов, А. А. Архангельский, М. Е. Кольцов, Б. Е. Ефимов поразили Берлин, Рим, Марсель и Лондон вместе с главинспектром ГВФ В. А. Зарзаром. Несмотря на заслуги Н. Н. Поликарпова, был принят в серию удачный и надёжный истребитель И-4. Группа единомышленников во главе с В. М. Петляковым доработала шестимоторный бомбер АНТ-16. Велась огромная работа (по указанию И. В. Сталина) по вводу в строй рекордного одномоторного АНТ-25. Больше добрых отзывов, чем нареканий, заслужили разработки торпедных катеров, глиссеров, аэросаней и дирижаблей различного назначения.

Романтика увлечения небом, массовая популяризация авиации, непреклонное желание всюду быть первыми повлекли не только мировые рекорды и эйфорию от успехов, но и страшные авиакатастрофы. Самолёт с именем автора «Буревестника» строили всем миром через отделения Госбанка на народные пожертвования*. Восьмимоторный (по 900 л.с.каждый), 33-метровый лайнер с размахом крыла 63 метра и полётным весом 42 тонны являлся уникальным созданием Авиапрома. Он воплотил лучшие отечественные разработки и технологии. Воздушный «Титаник» нёс на борту несколько радиостанций, телефонную станцию внутренней связи, фотолабораторию, типографию для отпечатки листовок, пневмопочту и киноустановку, электростан-

* Трудящиеся внесли более шести миллионов рублей.

цию с приводом от отдельного двигателя. Правительство, ВКП(б) и народ высоко оценили целеустремлённые дарования команды А. Н. Туполева, воочию лицезрев не имевший аналогов аэроплан над Красной площадью 1 Мая 1935 года.

Спустя 17 дней мастодонт рухнул на глазах ошеломлённых зрителей, унеся под обломками 46 жизней...

«Это случилось в выходной день. Самолёт «Максим Горький» пилотировали Журов и Михеев. Когда он пролетал над Центральным аэродромом от Москвы к северо-востоку, к нему приблизился истребитель И-4 и начал делать «мёртвые петли» вокруг него. Присутствующий на аэродроме Алкснис был потрясён и взбешён, но без радиосвязи прекратить воздушное хулиганство не удалось. На одной из петель истребитель сорвался в верхней точке и врезался в крыло «Максима Горького». Самолёт стал разваливаться в воздухе и все летевшие на нём погибли. Разбился и виновник этой катастрофы, пилот-истребитель Благин», – вспоминал М. М. Громов. Больше знаменитый ас не скажет о сверхгорьком факте ни слова.

«Выполнялся сдаточный полёт, – констатирует тогдашний руководитель гослётиспытаний опытных самолётов от НИИ ВВС И. Квитко. – Это был большой праздник для всех строителей самолёта. Разрешили полететь членам семей строителей. Для большего эффекта решено было выпустить в полёт лётчика Благина на истребителе, в задачу которого входило на каком-то удалении от самолёта-гиганта «Максим Горький» выполнить фигуры высшего пилотажа. Н. П. Благин стал делать петли Нестерова вокруг крыла исполина, врезался в него и «Максим Горький» рухнул на землю»...

С тех лет во многих источниках живёт абсурдная нестыковка данных, фактов, версий и гипотез о последнем дне трагического «детища» коммунистического авиастроения. Перевираются инициалы и родословная Николая Благина, занижается его пилотажный опыт. У одних – «отсутствует» лидер ВВС Я. И. Алкснис, не раз бывавший в Орле и друживший с женой С. А. Есенина Зиной Райх. Не упоминаются по фамилиям 36 ударников ЦАГИ

и 11 членов экипажа с близкими родственниками. Умалчивается, что на АНТ-20 собирався лететь И. В. Сталин. Называются разные модели истребителей (И-4 или учебно-тренировочный И-5 из подразделения ЦАГИ). Десятилетиями скрывалось предсмертное письмо Благина, по тексту которого он решился на таран, т. е. осознанно пошёл на госпокушение из-за репрессированной родни...

Начальник Главуправления ГВФ, сменивший на посту И. С. Уншлихта, комкор И. Ф. Ткачёв, выступая на собрании памяти погибших перед сотрудниками Московского территориального управления, заводов и НИИ, скажет: «...Знатными и храбрыми людьми авиации считаются не воздушные хулиганы, а люди железной дисциплины и высокой выдержки. Командир, политработник обязаны глубоко изучать свой личный состав». Пройдёт немного времени. Ткачёв, авторитетное лицо гражданской авиации СССР – «пропадёт без вести» в период безжалостных всесоюзных репрессий. Он «исчезнет» без следа, процесса, некролога, как и глава Академии им. Н. Е. Жуковского с 1927 по 1933 год комбриг С. Г. Хорьков...

Катастрофа потрясла всех авиаторов. Серьёзные выводы и жёсткая оценка по материалам её расследования были даны Совнаркомом СССР.

Туполев почернел внешне и изнутри. АвиачП, а также частая гибель экипажей скоростных бомбардировщиков в небе Испании, обернулись для его КБ тяжёлой личной трагедией. В 1937-м без вины виноватые попали в суровую опалу, под многолетний контроль их деятельности НКВД в лице Н. И. Ежова, затем основавшего Особое Техническое Бюро, душегуба и наркома внутренних дел Л. П. Берия.

Позже соратникам Андрея Николаевича придётся встречаться не раз с «пинкертонами» Берии, ибо Лаврентий Павлович внезапно «заболел» идеей создания пикирующего монстра-бомбардировщика. Знал ли Туполев о проекте 30-тонного пикировщика Э. Хейнкеля «Грейф» – не важно. Сославшись на отсутствие качественного дистанционного управления оружием,

он встретил предложение наркома, весьма далёкого от авиации, в штыки, доказав опасность гигантомании в конструкции пикирующего бомбардировщика.

Несмотря на угнетающе-психологический стресс, врагомерию и аресты, коснувшиеся многих мэтров пролетарского самолётостроения, не глядя на дилеммы с ещё живым автором бесхвостого бомбера К-12 К. А. Калинин (его КБ вошло в состав туполевского), в жизни авиаконструктора будут зарницы счастья, дававшие ему взлёт оптимизма и творческой мысли.

Планета узнает о покорении неба над Северным Ледовитым океаном, Северным Полюсом и Аляской. Весь мир будет восхищён подвигом Г. Ф. Байдукова, В. П. Чкалова, А. В. Белякова при перелёте Москва-Ванкувер, проходившем в обледенении, при течи масла и штормовом ветре. Одномоторный АНТ-25, как и его отважный экипаж, станут живой легендой, международной победой и признанием Краснозвёздной авиации Страны Советов.

К финалу 1937-го, в жестокой обстановке «авиадел» Туполева порадовал модернизированный скоростной бомбер АНТ-40, оснащённый более мощными двигателями М-103. На нём испытатель М. Алексеев установил мировой рекорд, подняв тонну груза на 12246 метров. Содружеству «туполевцев» удалось применить на СБ новые туннельные радиаторы охлаждения моторов, что в союзе с винтами переменного шага, позволило достичь скорости 450 км/ч.

Правая рука А. Н. Туполева А. А. Архангельский всегда подчёркивал: для достижения высокой скорости на больших высотах необходимы новые высотные двигатели. Руководство ВВС поручило решение проблемы одарённому двигателю В. Я. Климову. Модификация СБ с моторами ВК-105 стала именоваться АР-2. Будучи пикировщиком, машина смогла развить скорость 480 км/ч на высоте 10000 метров.

В ходе 30–40-х годов ОКБ А. Н. Туполева провело титаническую работу, о чём обязано знать и помнить сегодняшнее поколение не только авиаторов. Перед войной построили и испытали

пассажирский АНТ-35, более мощный брат АНТ-25 – бомбардировщик РД (АНТ-36), двухмоторный дальний бомбер «Родина» (АНТ-37), СБ с носовой стойкой шасси, пятимоторный тяжёлый бомбер АНТ-42 (ТБ-7). Полным ходом велась разработка фронтowego трёхместного бомбардировщика Ту-2 и пикировщика В. М. Петлякова (проект 100), который вскоре завоюет уважение на фронтах Великой Отечественной, под обозначением Пе-2*. Мало кто знал, что 34-метровые крылья рекордного АНТ-25 планировалось использовать в качестве ёмкостей для отравляющих веществ, не говоря про иные секретпроекты (см.: две серии х/ф «Поэма о крыльях», СССР, 1979 г.)

Туполевское КБ много и плодотворно работало над созданием гидросамолётов и летающих лодок, не исключало значения амфибий. Верные друзья, сподвижники по ЦАГИ – С. А. Чаплыгин, В. П. Ветчинкин, Г. Х. Сабинин, П. А. Вальтер, А. М. Лаврентьев помнили народную мудрость: «Где дисциплина плохо ведётся, там врагам легче живётся». Товарищи по ОКБ – В. М. Петляков, А. А. Архангельский, П. О. Сухой, Е. И. Погосский, В. С. Вахмистров, В. М. Мясичев, И. И. Погосский, Н. В. Лебедев, Л. А. Кербер, Б. М. Кондорский, многие инженеры, жена Туполева – Юлия Николаевна, знали наизусть изречение Андрея Николаевича. Генеральный часто повторял: *«Авиация – это таран, который пробивает брешь в рутине и увлекает за собой многие отрасли техники»*.

Нынешние авиаведы, в годы пришествия нью-НЭПа незаслуженно забыли тяжёлый бомбер АНТ-16 (ТБ-4), истребитель сопровождения АНТ-7 (Кр-6), АНТ-36 с дизелями А. Д. Чаромского, бесхвостный бомбер К. А. Калинина К-12, огненный «ёж» – штурмовик Ту-2Ш. То же самое относится к двухмоторному покорителю вод «Страна Советов», к двухлодочному морскому крейсеру МК-1, к четырёхмоторной летающей лодке «Чайка» (АНТ-44), к русским «Каталинам» – «глазам» ВМФ МДР-2 и МДР-4. Фактическим доказательством успехов «школы Туполева» и сегодня

* Всего в годы ВОВ построено 11 427 Пе-2, на его базе был создан и воевал пикирующий истребитель Пе-3бис.



А. Н. Туполев



ТБ-1



ТБ-3



«Максим Горький»



АНТ-25



И-4



А. А. Архангельский



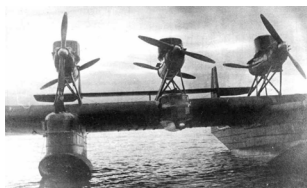
В. М. Петляков



В. М. Мясищев



П. О. Сухой



Морской крейсер-1



МДР-2



Пе-2



Ту-16



Ту-144

являются программа «Самолёт-64» и бомбер Ту-4, хотя последний создавался «на платформе» экспроприированных на Дальнем Востоке штатовских «Суперфортрессов» В-29 (данный тип машин заклеймился испепелением мирных граждан в ходе атомных бомбардировок японских городов Хиросима и Нагасаки).

Сухопутные и морские летательные аппараты «туполевцев», их модификации, даже при мелкосерийности, участвовали во множестве операций Великой Отечественной войны повсеместно на всех фронтах. Они навсегда вошли в военно-исторические энциклопедии и в авиалетопись Планеты. Благодаря А. Н. Туполеву защитил дипломный проект в МВТУ будущий покоритель космоса, выдающийся ракетчик С. П. Королёв. Конечно, без глубокого анализа авиаиндустрии (а «Бог» бомберов, как и «Король истребителей» Н. Н. Поликарпов, был запойным чтецом иностранной научно-технической литературы) полноценное преодоление задач со многими неизвестными было бы абсолютно нереальным. Вездесущий контроль над творцами смертельного оружия со стороны лично И. В. Сталина, его «мехлисовцев» и экстранеординарных подчинённых Н. И. Ежова и Л. П. Берия где-то ускорял конструктивный процесс, но и в чём-то унижал небопроходцев вместе с их семьями. Следует помнить, что помимо ОКБ А. Н. Туполева в обстановке массовых репрессий накануне войны непоправимо пострадали выдающиеся первостроители ГВФ, ОСОАВИАХИМа, все Главуправления и инспекции авиации в округах, двигателисты, «красный директорат», смежные производства, поставщики сырья и оборудования, лётсостав ДБА.

Как бы там не было, Андрей Николаевич, оценивая стартовое-взлётную полосу советской авиамысли, неоднократно вспоминал, как закалялась сталь: *«У нас не было помещения. Не было оборудования. Зато была бурная энергия и подлинный энтузиазм. Мы с самого начала решили не замыкаться в теории и работали с таким расчётом, чтобы страна как можно скорее получила практические результаты».*

«Мы доказали, – позднее отмечал Туполев, – что тяжёлые манёвренные машины можно строить с меньшими запасами

прочности, чем истребители и разведчики. У нас в КБ были созданы новые принципы конструирования, позволившие заставить работать металл с максимальной отдачей, новые методы расчёта. Особенно важно то, что была разработана принципиальная схема многомоторного моноплана, впервые с успехом апробированная на самолётах ТБ-1 (АНТ-4) и ТБ-3 (АНТ-6). У этих машин установленные на крыло двигатели и спрятанные в его толще баки с топливом разгружали крыло в полёте и тем самым позволяли облегчить его конструкцию».

Среди достижений «туполевцев» знаковой «формулой успеха» единомышленников было умение контактировать с лётно-испытательной элитой, мотористами, оружейниками, с представителями заводов и наркоматов, взаимодействующих с самолётостроением, неважно, военным или гражданским. Разумеется, с А. Н. Туполевым были знакомы и не раз спорили с ним не афишируемые тогда конструкторы авиамоторов А. А. Микулин и А. Д. Швецов, В. Я. Климов и А. Д. Чаромский, С. А. Косберг и А. М. Исаев, Л. С. Душкин и С. К. Туманский, Е. В. Урмин и А. С. Назаров. Внесли большой вклад в обеспечение отечественными моторами ВВС и ГВФ, а также авиации ВМФ талантливые конструкторы А. А. Бессонов, В. А. Добрынин, А. Н. Рафаэлянц, Д. П. Островский, В. П. Глушко.

В одном ряду с ними не одну бессонную ночь проработали над оружием Победы конструкторы вооружения, применяемого на всех типах боевых самолётов – В. Д. Венеvidов, И. И. Торопов, Б. Г. Шпитальный, А. Г. Можеровский, А. Э. Нудельман, М. Е. Березин, А. С. Суранов, И. А. Ларионов, И. А. Комарицкий, С. В. Владимиров, В. А. Дегтярёв. Очень помогли «туполевцам» сотрудники ЦАГИ И. Остославский, М. Келдыш, нарком авиапромышленности А. Шахурин. Порой непростые, но всё же дружеские отношения сложились у Туполева и его товарищей с лидерами ВВС РККА П. И. Барановым, Я. И. Алкснисом, Я. В. Смушкевичем, П. В. Рычаговым, П. Ф. Жигаревым, А. Е. Головановым, А. А. Новиковым, С. Ф. Жаворонковым, с командующими Воздушных армий, авиа-

дивизий, авиаполков, ПВО и служб обеспечения ВВС всем необходимым (до и после расформировки ДБА и АДД).

Говоря о триумфах и неудачах «Бога бомберов», нельзя забыть «петляковцев». Штурмовали небо войны и мира «правая рука» В. М. Петлякова – И. Ф. Незваль; великолепный инженер, чертёжник и музыкант К. И. Попов; ироничный трудоголик Б. А. Саукке; одарённый математик с большим будущим В. Н. Беляев; инициатор цельнометаллических компоновок А. И. Путилов; его предшественник на посту зама В. М. Петлякова, приверженец вертолётов А. М. Изаксон; душа компаний, инженер И. П. Мосолов. Туполевский союз не был бы авторитетно-состоявшимся без начальников групп хвостового оперения, силовых установок и шасси – В. И. Лапицкого, А. И. Гординского, А. А. Мостового, без спецов по аэродинамике, крыльям, фюзеляжам и по управлению самолётами Г. Н. Пульхрова, Б. П. Кошечева, Ю. Т. Шаталова, П. Н. Обрубова, Н. Г. Нурова, В. П. Невдачина, Г. Я. Балагуро. Отдали себя на износ созданию лучших боевых машин Второй Мировой – герой Коктебеля по планёрам И. П. Толстых, будущий главконструктор В. М. Мясищев, мастер винтомоторных дел П. Л. Оттен, профессионалы в области оборудования и вооружения К. Е. Полищук, С. М. Меерсон, их соратники и подчинённые...

Скоростные бомберы «Катюша» 23 февраля 1938-го преодолели свыше 700 километров, разбомбив японскую авиабазу на о. Тайвань, уничтожив 36 самолётов противника, не потеряв не одного экипажа.

Мастодонт ТБ-7, «крещёный» воздухом 27 декабря 1936-го, стал не только верховодцем по практическому потолку (10 000 м), но и в числе первых нанёс бомбовый удар по Берлину в 1941-м. Самолёт прославился «дальнобойщиком» при межконтинентальных перелётах государственного значения, будучи «членовозом» высокопоставленных советских делегаций в Англию и США – туда и обратно. Группа ТБ-7 отличилась налётом на Силезский промрайон осенью того же года. Русскую «летающую крепость» переименовывают в Пе-8, но выпустят мало – всего 79 экземпляров.

Помимо горестных вестей с фронтов на первой фазе Великой Отечественной, Туполевское КБ было несказанно сокрушено гибелью В. М. Петлякова в авиакатастрофе под Рождество 1942 года. Все выше названные, а также авангардисты авианауки, его друзья Л. Л. Селяков, К. В. Рогов, К. В. Минкер, А. П. Голубков, Е. И. Бару, М. Н. Петров – вся страна и авиаэлита – были глубоко потрясены некрологами и вестью о трагедии под Казанью...

Детища «петляковцев» использовались в качестве пикировщиков, топмачтовых бомберов, в редкой роли прожекторных машин при отражении налётов «орлов Геринга» на Москву. Бригаду В. М. Петлякова возглавит уроженец города Ефремов, его тёзка и друг В. М. Мясищев. К Пе-2 приложит гениальную руку «укротитель огня» С. П. Королёв – автор реактивных ускорителей для пикировщика*.

Требования войны предопределили судьбу туполевского пикировщика, двухмоторного Ту-2, известного под опытным наименованием АНТ-58. Почти 11-тонный самолёт с четырёхместным экипажем разогнался до 550 км/ч, неся смерть врагу тысячью килограммами бомб, огнём из двух 20-мм пушек и трёх 12,7-мм пулемётов. Авиазаводы СССР построили 2527 Ту-2, обладавшего практически потолком 9500 метров и дальностью полёта 2100 километров. Машина, дебютировавшая на Калининском фронте осенью 1942-го, обретёт массу воинских ролей – торпедоносца, фоторазведчика, тяжёлого штурмовика. На базе Ту-2 для авиации дальнего действия разработают спецверсию бомбардировщика, которую одобрили мастера бомбардировочных операций А. Е. Голованов, М. И. Шевелев, Н. С. Скрипко, их боевые товарищи.

КБ Павла Осиповича Сухого, взяв за канву компоновку Ту-2, выпустит учебно-тренировочный аппарат для обучения поколения послевоенных авиаторов. Поднимутся ввысь экспериментальные Ту-6, Ту-8, Ту-10. После войны Ту-2 найдёт широкое

* Королёва спас В. П. Глушко, переведя его из омской «шараги» в Казань в 1942 году. ОКБ спецдвигателей (ОКБ-456) даст прирост скорости Пе-2 на 180 км/ч.

применение в ВДВ, став носителем джипов ГАЗ-67 и лёгких арторудий. Раньше Н. Н. Поликарпова и С. В. Ильюшина КБ А. Н. Туполева спроектировало тяжёлый бронированный штурмовик АНТ-17, с весом брони под тонну, однако на его судьбе поставила крест малая скорость – 250 км/ч...

На достижение господства в воздухе и на реализацию советской бомбардировочной доктрины трудились НИИ ВВС, Всесоюзный институт авиаматериалов, Центральный институт авиационного моторостроения под девизами: «Пролетарий – на самолёт!», «Без победы на земле – нет побед в небе!». Часть КБ и авиазаводов работали на местах, другая – претерпела реорганизацию в суровых условиях эвакуации.

Послевоенные разработки, идеи и воплощённые в жизнь реактивные машины содружества авиаконструкторов во главе с А. Н. Туполевым – отдельный объёмный рассказ. Мы помним о вводе в конструкцию самолётов стреловидного крыла, новых типах шасси, о постоянных экспериментах КБ по созданию машин с жидкостно-реактивными и турбореактивными двигателями. Не забыли о новом вооружении бомберов и о замечательных пассажирских лайнерах с мировым узнаваемым именем «ТУ». Туполевская инженерия в числе первых положила «кладку» в реактивную эпоху, передав грядущему эстафету от поршневой концепции крылатых машин. Показательно, что прославленный коллектив воспитал как немалое число выдающихся лётчиков-испытателей, так и предоставил возможность раскрыться таланту множества конструкторов, со временем достигших мирового признания и относительной самостоятельности в составе новых авиаКБ. Их честью и славой, доблестью повседневного труда в небеса взлетят новые базовые и морские истребители, штурмовики и бомберы, палубные машины и вертолёты, экранопланы и амфибии, летающие лодки и рекордно-спортивные самолёты нетрадиционных схем.

Сослуживцы А. Н. Туполева отмечали искрящуюся калейдоскопность его личности, неповторимость особых черт характера,

волю и профессиональную сметку при быстром принятии ответственных решений. Всё совмещалось в генерал-полковнике ВВС на любой стадии реализации конструктивного проекта: страшный гнев и милосердие, жёсткое отстаивание своей транскрипции и отцовская помощь дебютанту, пыл новатора и болезненная придирчивость к «мелочам», без коих в авиации не бывает. Будто «Максим Горький», Ту-4, Ту-16, сверхзвуковая гонка с «Конкордом» при рождении Ту-144 или массовая постройка Ту-104 и его ввод на линии «Аэрофлота» – Генеральный конструктор и трижды Герой СоцТруда цепко держал «марку» руководимого им коллектива, защищая его от ненужно-вероятных ошибок.

С ростом «пентагономании» и с появлением штатовских В-52 был такой случай на рубеже 40-х-50-х годов, когда И. В. Сталин срочно затребовал суперстратегический бомбер, способный нести на борту атомное оружие. К проблеме подключились ЦК КПСС, Правительство, Минобороны, спецслужбы. Вождь настаивал на постройке аппарата с ТРД. Депутат Верховного Совета СССР ответил генералиссимусу резко и прямо: «НЕТ!»

– Почему не сделать самолёт на базе Ту-16? – буркнул недовольный Иосиф Виссарионович.

– Машина с парой двигателей Микулина, каждый хотя и большой тяги – 8750 килограммов, но далеко на них не улететь, – невозмутимо парировал Андрей Николаевич.

– Так ставьте четыре мотора. Кто вам мешает? – упрямо отвечал Сталин.

– Простое увеличение числа двигателей не поможет, – правдорубствовал Туполев. – У нас готовится проект межконтинентального самолёта с турбовинтовыми двигателями, который, по всей видимости, должен дать стратегическую дальность. У ТРД расход топлива слишком высок, и не видно, как его снизить...

В жизненно-биографическом эпизоде весь «Бог» бомбардировщиков, по меткому выражению соратника Л. Л. Кербера, «Ту – человек и самолёт!». Для пионеров советской авиации товарищество ценилось дороже золота, Ленинских и Государственных

премий. Кстати, «туполевцы» пожертвовали свои 25-тысячные премии в Госфонд на строительство бомбардировщиков! Кто-нибудь из сегодняшних сограждан способен это повторить, отдав рубли и валюту на Общенародное Дело?!

Перед гибелью на И-180, виртуоз пилотажа В. П. Чкалов влетел в кабинет Н. Н. Поликарпова с новостью: *«Николай Николаич, вы не слышали? «Дуба» свалили!»* (имея ввиду А. Н. Туполева). «Король истребителей», сам едва не угодивший в ГУЛАГ под клеймом «вредителя», тихо и грустно сказал: *«Помолиться за них надо, Валерий Павлович, помолиться!»*...

Ценой горьких неудач и славных успехов, Андрей Николаевич, работая в условиях повальных арестов, укрепил родные ВВС и предоставил достижения зарубежному авиамиру, чем ускорил развитие авиации союзников и врагов. Именно великие заслуги лауреата Ленинской премии и пятикратного обладателя Госпремии СССР, сотни «ноу-хау», воплощённые в тысячах самолётов, только от названий которых «кусали ногти» за рубежом, превратили в пепел мракобесие ложного обвинения. Соратничество, а не «авиашарага», стало сверхмощным «шпангоутом», который помог конструктору дожить до реабилитации. Человеческий фактор выдвинул ратоборцев ОКБ А. Н. Туполева на пьедестал небопроходцев с учениками, включая сына Алексея Андреевича.

В текущем ноябре 2018 года его отцу исполняется 130 лет со Дня рождения. Авианаследие «туполевцев» работает в небе и на земле до сих пор, ибо конструктор от Бога отошёл в бессмертие фразой: ***«Потому, что не мыслю себя без коллектива. Потому что рядом со мной трудятся прекрасные учёные, конструкторы, рабочие...»***.

Таким он остался в памяти Поколения Победителей – восьмикратный ленинский орденосец, награждённый орденами Октябрьской Революции, Суворова 2-й степени, Отечественной войны 1-й степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, Красной Звезды и «Знаком Почёта», академик АН СССР Андрей Николаев ТУПОЛЕВ!

Октябрь-ноябрь 2018 г., г. Орёл – Москва – Монино – г. Орёл



К 125-летию со Дня рождения выдающегося авиаконструктора

КРЫЛАТЫЕ «ТАНКИ» СЕРГЕЯ ИЛЬЮШИНА



Сергей Владимирович
Ильюшин –
Трижды Герой Соцтруда

...Первые шаги простого крестьянского дитяти, рождённого в многодетной семье, в доме, где резной палисад под Вологдой, были непомерно тяжелы и в отрочестве. Серёжа пас немногочисленную деревенскую скотину, рыбачил. По сезону безвылазно помогал старшим на огороде, в страду, при заготовке дров. Любил лошадей, без которых на селе выжить было почти невозможно. В десятилетнем возрасте пацан ушёл в город, с надеждой на «добрых дядей», принявших его на «должность» землекопа и табельщика по закладке шпал на железной дороге. Позже – трудяга-малыш

чуть ли не засыпал вместе с лопатой, роя котлован на строительстве Таллинской судоверфи.

Дороги труда и судьбоносная случайность вскоре вывели шестнадцатилетнего юношу на Петербургский аэродром, где проводилась первая в России авиавыставка. Сергея навсегда покорают необъятная голубизна небесного простора и зовущие ввысь

стрекочущие бипланы-авиетки. Моторный век на заре авиации Отечества «влюбил» в себя уроженца деревушки Дялилово, явился для тысяч ребятишек магнитом при «заболевании» небом...

Будучи уже солдатом царской армии в годы Первой Мировой войны, он старался быть как можно поближе к выдавшим виды и новеньким «Фарманам», «Кодронам», «Депердюзсенам», «Ньюпорам», к «Фоккерам» и «Сопвичам». В прессе и на слуху гремели имена знаменитостей – родоначальников и первых асов авиации. Будущий пионер отечественного «коктебельного» планизма внимательно изучал авиапуть братьев Райт, Л. Блерио, лейтенанта британской армии Д. Данна, американца Г. Кертисса, французов Р. Фонка, А. Пегу, М. Прево, графа Цеппелина и барона Рихтгофена. Здесь не обошлось без достижений первопроходцев: немца Альменродера, англичанина Кэшлоу, русских покорителей неба – С. Уточкина, Е. Крутеня, П. Нестерова, Б. Россинского, М. Ефимова, М. Сергеева и И. Кульнева, И. Сикорского и В. Дыбовского, А. Кудашева, Я. Гаккеля, А. Прокофьева-Северского, А. Васильева и Л. Зверевой.

К лётным верхам Серёже пришлось пробиваться через суровую школу военных будней, служа «парнем на подхвате» в аэродромной команде и приводя в порядок гаражи-ангары. Копилка его знаний пополнилась опытом, когда механик Ильюшин выслушивал советы и замечания пилотов, помогая им готовить аэропланы к воздушным боям. Теперь он с улыбкою вспоминал газетно-журнальные публикации об авиации, собираемые им, словно гербарий, с 13 лет...

Братоубийственная Гражданская война, совмещённая с антихристовым мракобесием, пророческим предсказанным Патриархом Тихоном, при всеохватной окаянности лет, рывком выдвинула ряд пролетариев в первые шеренги народных масс. Авиамеханик Ильюшин добровольно вступает в РККА, где закрепит авторитет фамилии и знаний на постах военкома и начальника авиаремонтного поезда.

Пройдёт каких-то два года. Пылающий энтузиазмом специалист по «этажеркам» будет замечен лидерами Армии рабочих

и крестьян. Осуществится мечта самоучки – его направят на учёбу в Военно-Воздушную Академию имени Н. Е. Жуковского. В окружении светил авианауки и будущих создателей различных летательных аппаратов, Сергей Владимирович, вместе с соратниками, собирает первые бесшумные планёры. Последователи адмирала А. Ф. Можайского и автора «Святогора» В. А. Слесарева, являя собою Краснозвёздную авиацию свободолюбивого народа, естественно, были благодарны В. И. Ленину за поддержку инициативы Н. Е. Жуковского по созданию Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ).

«Что такое планёр и зачем он нам нужен?» – вызвала к полуголодным и бедным трудящимся одна из передовых газет, призывающая к стремительному (!) строительству Воздушного Флота СССР огромными буквами. Ответ на вопрос слетал агитацией в массы языком плаката чуть ниже: *«Развитие планеризма обеспечит нам могучие резервы знающих и любящих авиацию людей, для которых постройка планёров и полёты на них являются превосходной авиашколой»*. По схожему сценарию трактовалась массовость планеризма «крёстными отцами» будущих Люфтваффе Германии (см. книги авторов «Сердце над облаками» и «Небопроходцы»)...

С неослабевающим интересом Сергей Ильюшин отслеживает не только советские и зарубежные СМИ по самолётостроению, но и посещает лекции, штудировать теорию воздухоплавания. Просит знатоков инязов курсом постарше перевести крупницы фолиантов корифеев авиации. Среди них – священные реликвии Лилиенталя и Випера «Полёт птиц, как основа летательного искусства» и «Учение о летательных силах». Утром, днём, вечером, ночью сокурсники дискутировали и что-то впитали для себя по работам Делоне «Устройство дешевого и лёгкого планёра и способы летания на нём», по немецким изданиям – «Учение о полётах», «Полёт и наука», «Результаты аэродинамической опытной установки в Геттингене», «Метеорологическое образование лётчика».

Воистину, если театр начинается с вешалки, то настоящий калейдоскоп летательных аппаратов без двигателя зарождается

на «кухне» авиации – в небольших мастерских, сараях, в курятниках и даже в квартирах. Авиалетопись Страны Советов хранит множество знаковых примеров, где одарённая поросль авиаинженеров упорно и целенаправленно штурмовала небеса постройкой обычных или гротесковых конструкций планёров. Через Коктебельную «колыбель», сверхубедительно доказавшую возможности и смекалку русских конструкторов, пройдут буквально все лётчики, спортсмены, инженеры и теоретики воздухоплавания первой половины XX века. Благодаря планёрам, их испытаниям на воздушных просторах Крыма и над Черноморьем стали известны державе Королёв, Яковлев, Туполев, Антонов, Люшин, Грибовский, Клементьев, Железников, Яковчук, Томашевич, Арцеулов. Полноценная деятельность Военно-научного общества, Общества содействия обороне, Общества друзей Воздушного Флота, Авиахима, ОСОАВИАХИМа, Центрального дома авиации и ПВО им.М.В.Фрунзе неотторжима от заслуг Зернова, Сергеева, Писаренко, Ромейко-Гурко, Толстых, Пышнова, Вахмистрова. Не раз и не два, в соответствии с лозунгами «Пролетарий – на самолёт!» и «Трудовой народ, строй Воздушный Флот!» отличились на земле и в небе Родины Пороховщиков, Невдачин, Черановский, Кошиц, Степанченко, Анохин, Юмашев, Чесалов, Кузаков, Бенинг, Горощенко, Сеньков, Гришин, Анощенко, Костенко, Гуца, Беляев, Гризодубова, Юнгмейстер, Расторгуев, Головин, Клепикова. Первички ВЛКСМ сделали очень многое для популяризации авиации...

Фактически всех лично знал их современник и товарищ Ильюшин. Высоко отмечал трудолюбие учеников профессор В. П. Ветчинкин, оценивая международные соревнования планеристов в Германии:

«Всё было прекрасно. Русские планеристы оказались впереди Мартинса, Неринга, Папенмайера и Шульца, цвета немецких планеристов, а ведь те были лучшие в мире. Франкфуртская газета писала: «Только русские планеристы внесли в этом году лихость в состязания».

Русские планёры, построенные самостоятельно, без копировки с заграничных образцов, по лётным качествам не уступают лучшим заграничным парителям, а русские лётчики за три недели достигли таких же результатов, каких в Германии достигли лишь на третий год планёрных соревнований».

Да, было чему удивляться и делать выводы германцам. Русские, поднаторев в небе над Кара-дагом, Золотыми воротами и Чёртовым пальцем, теперь покоряли новые высоты в небе Европы. Образно говоря, бесповоротно-очевидно, что вышеназванные личности – «Золотой Кара-даг» конструкторской мысли, породивший драгоценную плеяду авиаторов СССР!

В 1924-м будущий главный создатель «ЯКов» А. С. Яковлев задумал построить свою модель планёра в полноценном масштабе. Обратился за консультацией к С. В. Ильюшину. Позже, уже после Великой войны, став выдающимся авиаконструктором, Александр Сергеевич рассказывал:

«Сергей Владимирович одобрил моё намерение, но предупредил: – Одного желания недостаточно. Нужно иметь и знания, лишь тогда можно правильно сконструировать планёр. Можно многое за тебя сделать – рассчитать и вычертить, но от этого мало будет пользы. Если будешь работать сам, я тебе помогу, посоветую, разъясню, что непонятно...

Ильюшин дал мне свои записи лекций по конструкции и по расчёту прочности самолёта и назвал книги, которые необходимо прочитать. Я жадно изучал всё это и взялся за разработку планёра АВФ-10. А когда было что-нибудь неясно, шёл к Ильюшину.

Сергей Владимирович жил тогда с женой и маленькой дочкой Ирой в общежитии Военно-Воздушной Академии в Фурманном переулке, в небольшой, тесной комнате. Когда я приходил к нему вечерами, Иру обычно укладывали спать, и мне было очень неловко, что я их стесняю. Но встречали меня всегда ласково, приветливо. Ильюшин учился в Академии. Времени у него было мало. Однако, он охотно занимался со мной, иногда по несколько

часов подряд. Засиживались мы до поздней ночи. Это была моя первая техническая школа».

В 1926 году товарищ Ильюшин, с успехом окончив Академию имени Н. Е. Жуковского, задумывается о многом. Вновь и снова к ученику возвращался Учитель Николай Егорович, автор закона, определяющего подъёмную силу крыла, рассчитавший наиболее приемлемые профили лопастей винта и крыльев, предусмотревший всевозможные траектории полётов (в т. ч. «мёртвую петлю»). В своё время «отец воздухоплавания» бился с руководством ВКП(б) за ЦАГИ, инженерную Академию, за Комиссию по постройке аэросаней. Первопроходец бросил вызов воздушной стихии словами, запомнившимися всем выпускникам:

«Человек не имеет крыльев и по отношению веса своего тела к весу мускулов и в 72 раза слабее птицы ... Но я думаю, что он полетит, опираясь не на силу своих мускулов, а на силу своего разума!»

После окончания Академии партия и правительство сразу назначают Ильюшина руководителем секции Научно-технического комитета ВВС РККА. В его апартаментах конструктор познакомится и будет сотрудничать со многими специалистами не только инженерии, но и управления вставшей на новые рельсы авиационной промышленности под патронажем И. В. Сталина.

В ежедневных поездках по наркоматам и заводам, в круговороте совещаний, испытаний и отчётов, незаметно пролетела пятилетка. Коктебель рисовался цветущим раем новому начальнику Центрального конструкторского бюро, возглавившему изыскания по созданию «птицы» дальнего действия с двумя двигателями на крыльях. В период, когда побоищно-факельный, ликующий антиеврейский хаос охватил Великую Германию, заблудшую от «все-ленских программ» А. Гитлера, ЦКБ С. В. Ильюшина работает сверхнапряжённо, без отпусков. Благодаря инициативам своего руководителя, коллектив создаёт и испытывает удачные машины ЦКБ-26, ЦКБ-30, ДБ-3, ДБ-3Ф (Ил-4), поплавковый вариант ДБ-3ТП, одобренные «Богом» бомберов А. Н. Туполевым.

Все самолёты разрабатывались по схеме с наименьшим лобовым сопротивлением воздуха, что достигалось тщательно выверенными очертаниями фюзеляжей, хвоста, крыльев, шасси, герметичными кабинами экипажа, а также применением различных комплектующих и материалов. К примеру, опытный ЦКБ-26 имел металлическое оперение и деревянный фюзеляж, а следовавший за ним ЦКБ-30, испытанный В. К. Коккинаки и оснащённый моторами А. А. Микулина (воздушного охлаждения, по 800 л.с. каждый), был полностью из металла. О правильности выбранного пути «ильюшинцев» говорит следующий многозначный факт: за один год ас испытаний Владимир Коккинаки запишет в бортжурнал ЦКБ-26 девять (!) мировых рекордов. Трёхместный ЦКБ-30 (пилот, штурман, хвостовой стрелок), получив новое имя ДБ-3Б, пойдёт в крупную серию за год-два до войны, будет собираться трудящимися авиазаводов в четырёх модификациях. Эта машина известна покорением Атлантики с запада и двумя перелётами В. К. Коккинаки. Различные модификации ДБ-3 не являлись копировальным дублированием прототипов.

Отличиями Ил-4 от «старших братьев» стали удлинённая часть новой части фюзеляжа (она же – боевой пост стрелка-штурмана), увеличенный взлётный вес (за счёт 3000 кг бомб и четвёртого члена экипажа), большая автономность (дальность действия 4260 км). Бомбер с обновлённой силовой установкой – двумя моторами по 1100 л.с. каждый, вооружался одной 20-мм пушкой, двумя пулемётами 7,62-мм и одним 12,7-мм пулемётом. Почти 15-метровый самолёт с площадью крыла около 67 м² развивал 448 км/ч и мог забираться на высоту 10100 метров. В общей сложности, заводы выпустили около 5300 Ил-4, часть из которых с приставкой «Т» запомнилась многим по фильму «Торпедоносцы». При защите морских рубежей, коммуникаций и кораблей торпедоносец Ильюшина часто применялся в союзе со штатовским «Дугласом» (А-20G «Бостон»), когда последний стал представляться в СССР по обязательствам Ленд-Лиза. Помимо этого, Ил-4 имел семь разных модификаций.

Высочайшим достижением КБ С. В. Ильюшина вслед за Ил-4 навеки останется проектирование и ввод в боевой строй бронированного штурмовика Ил-2 – едва ли не самого массового самолёта Второй Мировой войны. По замыслам разработчиков, одномоторный моноплан сразу же предназначался для действий против танков и мотопехоты, для сокрушения ж/д мостов, плотин, дамб и переправ. ВВС Отчизны был срочно необходим штурмовик, способный сокрушительно уничтожать живую силу на земле и объекты на прибрежных морских акваториях. После боевых действий в Испании, Китае, на Халхин-Голе, в Финляндии и в Европе, стало ясно, как важен самолёт для разгрома тыла, аэродромов и баз противника.

Выход ведущего конструктора на машину штурмового типа прошёл каскад головоломок и споров в ОКБ, Академии, наркоматах, причём в обстановке массовых репрессий, беспощадно секанувших стратегическую авиаотрасль по всей её всесоюзной инфраструктуре. Увы, по прошествии мирных десятилетий, даже величественная советская киносага «Особо важное задание» (в двух сериях) лишь частично приоткрыла занавес колоссальных проблем вокруг широкомасштабного строительства штурмовиков в годы ВОВ, хотя детально коснулась многих нюансов эвакуированных авиапроизводств...

На 45-летнем жизненном рубеже, когда потенциальный враг кромсал под свастикой Европу и Африку, Сергею Владимировичу, при создании штурмовика пришлось максимально привлечь личный опыт, знания, интуицию, настойчивость и упорство, решать проблемы кадров, поставок моторов, вооружения и брони. Фрагменты данных слагаемых и непредсказуемая международная обстановка, смоделированная державами «Оси», по заслуженному праву вывели его в Главные конструкторы. Позиция и мнения мэтра не всегда совпадали с действительностью и партустановками, если вспомнить о предвоенном письме резкого и властного Ильюшина, адресованном Сталину, Ворошилову, лидерам ВВС и первым лицам наркомата крылатой промышленности. Тут не обойтись без цитаты:

«При современной глубине обороны и организации войск, огромной мощности их огня (который будет направлен на штурмовую авиацию), штурмовая авиация будет нести очень крупные потери...».

Будучи сурово-категоричным при рассмотрении типов мелкосерийно строящихся штурмовиков, земляк художника В. В. Верещагина признаёт, что *«сегодня назрела необходимость создания бронированного штурмовика, или, иначе говоря, летающего танка, у которого все жизненные части забронированы».*

Сознавая потребность в таком самолёте, – подчёркивает небопроходец, – мною в течение нескольких месяцев велась работа над разрешением этой трудной проблемы, результатом которой явился проект бронированного самолёта-штурмовика...».

Сергей Ильюшин был далеко не одинок в разработке наиболее выверенной концепции штурмовиков. КБ Николая Поликарпова вплотную занималось проектировкой, а затем испытаниями «воздушного истребителя танков», резко выделявшегося на фоне других машин высокой скоростью (при двух моторах) – 530 км/ч. К сожалению поликарповцев, проект почил в бозе, хотя и был перспективным. Над «Королём истребителей», всю жизнь провисел «дамоклов меч» ложного обвинения «во вредительстве». На судьбе его машин конца 30-х – начала 40-х гг. сказались как гибель испытателей и заводские дефекты, так и постоянные проблемы с доводкой мощных новых авиадвигателей воздушного или жидкостного охлаждения...

Инженерная когорта «туполевцев», работавшая параллельно в штурмовом направлении, также потерпела фиаско. Одной из причин консервации проекта двухмоторного штурмовика АНТ-17 (ТШБ) стала броня, перетяжелившая самолёт почти на тонну. Оценочная комиссия, акцентируя взгляд на скорость и манёвренность, проигнорировала вооружение аппарата динамореактивной пушкой и восемью пулемётами.

Не унывая и не тормозя на достигнутом, КБ А. Н. Туполева, за девять лет до войны проектирует, собирает, облётывает новую

машину под обозначением ТШ-1. Четырёхтонный первенец вооружался 12-ю пулемётами, однако получил неудовлетворительную оценку из-за малой скорости, сложности в пилотировании и в производстве, вследствие чего не пошёл даже в мелкую серию.

По ряду тактико-технических и лётных причин незавидная участь невооружённых самолётов постигла интересные штурмовики талантливого конструктора С. А. Кочеригина и его сподвижников. «Разнопортретные» по вооружению, моторам и броне «ШОН» и ТШ-3 оказались «за бортом», ввиду несоответствия требований по вооружению, скорости, веса броневой защиты. Не удалось довести до ума проект лёгкого штурмовика Д. П. Григоровичу, чьи летающие лодки и амфибии не первый год охраняли морские границы страны. Более удачно, в отличие от судеб конструкторов И. Г. Немана и П. О. Сухого, сложатся биографии харьковских ВУЛ-ТИ, ХАИ-5, будущего Су-2, ведомых по проекту Вождя «Иванов».

Напористый С. В. Ильюшин, хорошо знавший плюсы и минусы отечественных летающих «гаубиц», неспроста сократил и без того краткий сон, что правдиво подтверждают строки его одностороннего общения с недремлющей властью:

«Для осуществления выдающегося эксперимента (т.е. разработки двухместного ЦКБ-55 (БШ-2) и последующего «одиночки» ЦКБ-57. – Р.С.В.), который неизмеримо повысит наступательные способности нашей штурмовой авиации, сделав её могущей наносить сокрушительные удары врагу без потерь или с очень малыми потерями с её стороны, прошу освободить меня от должности начальника главка, поручив мне выпустить самолёт на государственные испытания в ноябре 1938 года».

Оперативно, в противовес работавшим по-стахановски «конкурирующим фирмам», вскоре появились опытные самолёты, испытанные В. К. Коккинаки – двухместный ЦКБ-55 и одноместный вариант ЦКБ-57. Заводские и государственные полёты на выживание показали, что ильюшинские машины способны господствовать над полем боя при более мощных, надёжных двигателях и усиленном оружии, особо – во взаимодействии с истребителя-

ми прикрытия. Заниженный по сравнению с другими крылатыми боевиками коэффициент лобового сопротивления, бронекоробка, с которой стыковались хвостовое оперение и крылья, применение сверхновой технологии термической обработки высококачественной стали, совмещённой со штамповкой, явились каталогом исключительных козырей грамотно задуманного и изготовленного моноплана с убирающимся шасси.

Финальную оценку слаженного труда себя и коллектива над суперважным заданием Правительства даёт, спустя время, сам конструктор:

«Возникла серьёзная задача: с одной стороны выбрать такой толщины броню, которая по своему весу не лишила бы самолёт хороших манёвренных и лётных свойств, и, с другой, – нужно было, чтобы броня могла защитить самолёт от массового огня мелкокалиберного оружия противника, то есть сделать штурмовик неуязвимым для огня винтовок, пулемётов и частично мелкокалиберных пушек».

Поиск наилучшего сочетания формы и толщины «доспехов» «Илов» продолжался около трёх лет. Конкретизирует Сергей Владимирович:

«В разработке броневой стали много труда вложили Н. М. Скляр и С. Т. Кишкин – сотрудники Всесоюзного института авиаматериалов, руководимого А. Т. Тумановым, а также главный инженер одного из заводов В. И. Засульский».

После полётов В. К. Коккинаки, развившего скорость у земли 470 км/ч, добротный штурмовик, кстати, сразу задуманный двухместным, прошёл усиленные госиспытания в марте 1941 года. Машину приняли в «семью» ВВС СССР под именем Ил-2. Появление первых, сверкающих новизной и оборудованием экземпляров породило в авиакругах дискуссионные толки и кривотолки по вопросам скорости, брони, недостаточной дальности полёта. Живо обсуждалась проблема «мобилизации» или «демонтажа» рабоче-боевого места стрелка, но «ильюшинцев» недопоняли вовремя: Третий Рейх выдвигался к нашим границам. Исходя из

коварства самурайства, трудно было сказать, сохранит ли Япония заключенный с нею нейтралитет...

Было слишком поздно, хотя верхушка власти, наркоматы, разведка, МИД СССР сделали максимум возможного для оттягивания первого дня операции «Барбаросса». Авиазаводчане, работавшие не покладая рук, глаз, ног и голов круглосуточно, не смогли, при всём мужестве трудовых вахт, выдать на нужды Воздушных Армий более 249 штурмовиков к 22 июня огненно-красного 1941-го...

Неописуемый ужас первых фронтовых испытаний выявил большую боепригодность Ил-2, но в ходе давящего всё и вся смертоносного катка агрессии пришлось срочно реконструировать производство в пользу двухместной конструкции штурмовика. Лётчики и машины, не обладая защищённым тылом, пропадали без вести, сгорали, превращались в смерчи при таранах, попадали в плен и концлагеря, тонули в морях, не дотянув до базы...

Всё КБ, смежники, сам Ильюшин покрылись «рваными пробоинами», осознавая не свою ошибку, а самонадеянную, партийно-преступную твёрдолобость ряда скользких госдеятелей, заявлявших о том, что «для СССР лучшая защита – нападение». Была такая правда, которую не заешь и не запьёшь ничем – был же готовый крылатый «танк» с местом стрелка-радиста! В предвоенной гонке вооружений что-то помешало (или кто-то вмешался) поставить его на очереди первым в крупную серию. Накануне трагедий народа отнюдь не случайно покончил жизнь самоубийством нарком авиапромышленности М. М. Каганович. Так и осталось тайной, сам ли он наложил на себя руки или родному брату Лазарю Кагановича «помогли» уйти навсегда...

Между тем, двигатели Александра Микулина (жидкостного охлаждения, АМ-38 мощностью 1665 л.с.) были признаны лучшими. Плюсы «Ила» прибавлялись, благодаря проектированному бензобаку (заполнялись инертными газами и выдерживали до 20 попаданий на герметичность!), кормовому пулемёту Михаила Березина (12,7 мм), а также реактивным «Эрэсам» и 400 килограммам

бомб. Запрещено забыть труд на износ заводского лётчика-испытателя К. Рыкова, всех тех, кто помогал ему подняться впервые на первом серийном штурмовике. Хвала Вам в веках, на земле и на небе – труженики обороны!!!

Немного напоминая носовой частью рекордный АНТ-25 А. Н. Туполева, Ил-2М не ограничивался огнём поддержки пехоты и артиллерии – он нёс на борту две 23-мм пушки А. Волкова и С. Ярцева. Летающий «танк», увешанный броневыми «доспехами», весил 5340 кг и обладал максимальной скоростью 402 км/ч. Практический потолок для крылатого богатыря ничего не решал, ибо с рождения штурмовик призван быть покровителем нашей страшно измученной и беспримерно мужественной пехоты. «Безотказные «Илюхи» – окрестили их наши отважные командиры и бойцы.

«Штурмовик! На фронте все были влюблены в замечательный самолёт – творение советских авиаконструкторов и авиастроителей, – восторженно отмечал знаменитый на весь мир авиатор Г. Ф. Байдуков. – Особенно незаменим он был, когда непосредственно поддерживал пехоту и танки на поле боя... Живучесть машины изумляла всех: плоскости пробиты, «одни лохмотья», а всё-таки летит и садится на своей территории. Нет половины стабилизатора – летит! По исключительной прочности брони и надёжности мотора, по простоте конструкции никакой другой самолёт не мог с ним сравниться...»

Следовало ожидать, что не только «авиашарашники» высоко оценят детище С. В. Ильюшина, ради которого он «самоуволился» (после «добра» И. В. Сталина) с должности начальника Главуправления авиапромышленности Наркомтяжпрома. Казалось бы, ну, что тут ещё формулировать?! «Иди и воюй! Думай, Сергей Владимирович, обо всём думай: об установке на бомбодержателе резервного бензобака, о вариантах фонарей кабины пилота и стрелка, о выгодной вентиляции подкапотного «вакуума» (не будет «сквозняка» под капотом – броня не спасёт!), о модификациях пушек и пулемётов. Думай, самолётостроитель, как спрятать от пуль и снарядов врага гондолы шасси ассиметричной формы, о десятках бронели-

стов, стабилизаторе, бомболоке. Не забудь вечного мученика своих многоцилиндровых «ревунов» Сашу Микулина. Найди «точку» нового прицела, аэродромного источника питания. Продумай размещение «Эрэсов», помни даже о рации и посадочной фаре...».

Главный в крепкой задумчивости, ни грамма не сожалея о выдюженном, в уединении трудного, но мирного послевоенного быта с болью припомнит те опалённые порохом и огнём, месяцы нечеловеческих, повсеместных страданий:

«Мы работали как одержимые. Спали, ели прямо в КБ. Ломали голову: как, не меняя принятой технологии, перейти на изготовление машин с двухместной кабиной...».

Всё, всё надо держать в голове, и держать не сумбурно, а постоянно. «Пропеллер памяти» будоражил разум письмами и фото фронтовых пилотов, будто «бил по затылку» древками лопат и прочими деревомуляжами, которые лётчики-одиночки представляли в задней сфере кабины, «пугая пулемётом» крестоносных стервятников. Без самоотверженности, без скрупулёзности, не создать выдающийся самолёт для совместной работы с пехотой. Без полной самоотдачи не заставить работать броню наравне с традиционным «скелетом» каркаса. «Ильюшин на штурмовике вылетел из Главка», – шутили друзья...

Блестящий портрет автора летающих «танков» изобразил в мемуарах «Крылья Победы» сменивший М. М. Кагановича, новый нарком авиапромышленности А. И. Шахурин. Подробно рассказывая о всех авиаконструкторах, двигателях, оружейниках, о многих лётчиках-испытателях в главе «До войны – полтора года», Алексей Иванович пишет:

«Сказать откровенно, и штурмовик Ильюшина не всеми был принят: раздавались неодобрительные и осторожные голоса. Потребовались большие усилия, чтобы изменить отношение к этому самолёту.

Заслуживает высокой оценки конструкторский подвиг Ильюшина. За несколько лет до начала войны Сергей Владимирович был назначен начальником Главуправления авиапро-

мышленности. Спустя некоторое время попытался вернуться к конструкторской работе, но ему это не удалось. Ильюшин обратился с письмом к Сталину.

– Раз назначили, надо работать, – сказал при встрече с Сергеем Владимировичем Сталин. – Вы человек не случайный, а очень подготовленный. Если уйдёте вы, уйдут другие. Кто же будет на этих постах?

На глазах Ильюшина Сталин бросил его заявление в корзину. И всё же Ильюшин добился своего. Он ещё раз обратился со своей просьбой в письме, которая на этот раз была принята во внимание». (П.Т. Астащенко «Конструктор легендарных "Илов"» М., 1972).

Уверенный в технической правоте конструктора, в его энтузиазме и решительной целеустремлённости, рисковал головой за народное дело крылатый испытатель И. И. Шелест:

«На фоне опытных истребителей мой самолёт выглядел не последней моделью – слишком громоздкий, неуклюжий, с толстым крылом, на солидных широко расставленных ногах шасси, с заострённым, как головка снаряда, стальным носом. Это был Ил-2 – его... одноместный вариант. Кабина, бронированная толстым стеклом и сталью, выглядела горбатой... Мог ли тогда я, ещё молодой испытатель, предположить, что самолёт станет легендарным воздушным солдатом на фронтах Отечественной войны, до которой оставался один месяц!».

Перед войной авиастроители Страны Советов собирали «под ключ» более 50 различных боевых самолётов в сутки. Через месяц после вторжения – 60 в день, т.е. 1807 в месяц. Осенью 1941-го, в круглосуточном режиме, выпускали ещё на 10 машин больше. Резкий спад производства вызвала эвакуация, но Героический Тыл, в неимоверно сжатые сроки, вскоре смог довести масштаб ежесуточного производства до 100 и более самолётов разных боевых типов, в чем заслуга трудящихся Куйбышевского авиазавода во главе с А.А. Белянским.

«Авиапромышленность работала очень чётко, ритмично, всё время наращивая выпуск продукции, – подчёркивал до пре-

дела измотанный А. И. Шахурин. – *Когда приходится слышать, что новые самолёты появились у нас только во второй половине войны, то очевидно, что утверждают это люди малокомпетентные, слабо разбирающиеся в технике, не понимающие, что такую технику создать в ходе войны невозможно. Если бы нас война застала со старой техникой на стапелях, то никакими усилиями мы бы уже серийное производство новых самолётов освоить не могли*».

Сплочённость авиаКБ и заводов доказала, что броня, не подчиняющаяся свёрлам, подчиняется разуму и терпению. Выбор одномоторной компоновки Ил-2 предоставил возможность многотысячного производства штурмовиков с эпохальным АМ-38 и его форсированными модификациями. Массовость двигателей А. А. Микулина облегчала труд батальонов аэродромного обслуживания и ремонтных бригад как при потерях, так и в периоды фронтового затишья или непогоды.

Броня летающих «танков» С. В. Ильюшина, была вообще уникальным явлением в истории мирового боевого самолётостроения. Бронекоробка, охватывающая носовую часть штурмовика, буквально «жила» под нагрузкой, являясь скелетом, на котором закреплялись мотор, оборудование, крыло и прочие агрегаты всей конструкции в целом. Благодаря равнопрочности брони при её разной толщине «ильюшинцам» удалось избавиться от порочной плоскостельности предыдущих типов штурмовиков, что привело к улучшению обтекаемости и узнаваемости Ил-2 по обе стороны фронта. Поклон Г. Б. Гофману за его докповесть «Крылатое племя» (М., 1969)...

ВВС капдержав мира не имели в своём арсенале абсолютно ничего подобного русским крылатым «танкам». Чародеи по бронированию самолётов Николай Митрофанович Сляров, Сергей Тимофеевич Кишкин, их единомышленники из ВИАМа изучили процесс взаимодействия пуль авиапулемётов и снарядов авиапушек с бронёй. Анализ изысканий показал, что кинетическая энергия пуль и снарядов затрачивается в основном на пласти-

ческую деформацию стали. Например, путь пуль разнокалиберных авиапулемётов сквозь броню мог составлять от 15-ти до 20 миллиметров. Подобная толщина брони означала, что вес её квадратного метра будет варьироваться от 120 до 280 килограммов. Соратники озадачились: какими образом разрушить бронёбойные сердечники снарядов и пуль, не допустив фатальных пробоев в броне?

Выковыывая оружие Победы теоретически, экспериментально, на полигонах, металлосты Отчизны подарили авиаторам гетерогенные высокопрочные и лёгкие бронесистемы, применение которых раздразнивало бронесердечники врагов при их контакте с целью. Две отдельные плиты были главными составляющими экранизированной бронесистемы штурмовиков. Снаряд терял свою силу при ударе о первую плиту и уже под углом, «на издыхании», бился в пластичную, однако высокопрочную броню второй плиты. Мощь изгибающего момента крошила и ломала бронесердечник, а деформация пластплиты в секунды соударения рикошетировала осколки, чем спасала жизненно важные механизмы, агрегаты и экипаж Ил-2. Данные качества, совмещённые с надёжностью двигателя, вооружения и с высокой манёвренностью, стали «формулой успеха» штурмовых соединений Воздушных Армий в ходе истребления живой силы, танков, эшелонов, укрепленных районов, конвоев и кораблей противника с небольшой высоты.

Высокие лётные качества, поразительная живучесть и управляемость, точность бомбометания и залпов «Эрэсов», непреходящая в эксплуатации полюбили лётчикам и механикам, быстро и массово освоившим Ил-2. Мало того, что экипажи возвращались невредимыми из боевых вылетов с десятками, а то и сотнями пробоев. Защитники Отечества научились сбивать «Мессершмитты», «Фокке-Вульфы», «Юнкерсы», «Дорнье», «Хейнкель» не на земле, а в одиночных или в групповых поединках в небе...

Цену трагедий и триумфов можно осознать при детальном ознакомлении с 66-килограммовой 23-мм авиапушкой авторства С. Ярцева и А. Волкова, причём важно помнить – на одном

«Иле» их было две. За одну минуту 200-граммовый снаряд мог стартовать со скоростью 900 м/с 600 раз! Весовые, скорострельные, «магазинные» параметры авиапушек Люфтваффе оставляли желать лучшего их воздушным владельцам. Так, 150-килограммовая 37-мм МК-101 выстреливала 200 330-граммовых снарядов в минуту. Темп стрельбы 42-килограммовой MG-151 (20 мм, она стояла на «Хеншелях-129») составлял 700 выстрелов в минуту, при весе снаряда 90 граммов и его начальной скорости 780 м/с. Фактически залпы пушек «Чёрной смерти», не говоря о пулемётах и «Эрсах», не оставляли противнику шансов на выживание.

Тяжелейшая обстановка под Москвой 1941-го и накопленный опыт штурмовок элитных Панцерваффе с умными, а не с «мёртвыми» головами, подтвердили правильное направление проведённых фундаментальных работ, осуществлённых КБ С. В. Ильюшина, рабочими и служащими Куйбышевского авиазавода. Многое могло оказаться невозможным без собранных народом миллионов рублей, сотен килограммов платины, золота, драгоценностей, без передачи многолетних сбережений на постройку народных эскадрилий.

Возмездие над захватчиками свалилось на их головы и технику десятками тысяч боевых вылетов штурмовиков, лавиной огня из тысяч пушек и пулемётов, сотнями ракетных залпов, лобовыми и таранными атаками. Появление над танками, автомашинами, мотопехотой, артиллерией, эшелонами, кораблями летевшей на бреющем «Шварцтодт» – «Чёрной смерти», хождение тонн развороченной земли по укреплениям, разгром цитаделей, самоотверженная штурмовка баз, конвоев, отдельных единиц Кригсмарине – навсегда засядут в памяти оккупантов...

Зоркие представители вражеской ПВО до конца войны (из числа тех, кто выжил) не могли понять, почему русский штурмовик, наверняка обречённый их попаданиями, случалось, не горел, и даже подбитый, возвращался на свои аэродромы и базы. В глазах владельцев гусенично-автомобильных «Мёбельвагенов», «Вирбельвиндов», «Опель-Блицев», «Мерседес-Бенцев», «Хорьхов», «BMW»,



Легендарные боевые самолёты – Ил-2, Ил-4, Ил-10.
Подвиги экипажей обеспечили моторостроители
под началом М.С. Жезлова.

«Цюндаппов» и «Бюссинг-НАГов» с 20-ю и 37-ю миллиметровыми пушками «Флак» – это виделось непостижимым чудом...

В ходе Великой Отечественной войны «Илы» модернизировались от А до Я прямо на конвейере. Его девять модификаций поменяли, при сохранении общих черт, многое, обзаведясь только букетом преимуществ. Не без внимания С. В. Ильюшина, устанавливались новые моторы А. А. Микулина АМ-38Ф, мощностью 1750 л.с. Применялись сдвоенные выхлопные патрубки и изменённые обтекатели шасси. После Победы в Сталинградской Битве полностью менялось вооружение. Если раньше самолёт крушил врага из двух крыльевых пушек ВЯ, то отныне Ил-2 истреблял фашистов парой 37-мм орудий, размещённых под крыльями. Сергей Владимирович, удостоенный звания Героя Социалистического Труда 25 ноября 1941-го, не раз ратовал за награждение создателей «симфонии огня» – М. Бундина, А. Нудельмана, С. Лунина, А. Суранова, Е. Неменова, Г. Жирных. Главный очень ценил оружиейников, ибо их пушка НС-37 не имела аналогов на Планете, по сокрушительной мощи залпа и весу снаряда 735 граммов. Лётчики были обрадованы новой визирной сеткой на ветровом стекле и новым прицелом с пушкой в носовой части бронекорпуса.

Каталог «Илов» будет выглядеть сокращённым, если не упомянуть об опыте применения лыж, суперброни АБ-2, стреловидного крыла, о четырёхкассетном магазине по 78 кумулятивных бомб в каждом. Морской вариант Ил-2Т нёс одну торпеду вместо бомб. Примерно 600 Ил-10 оснащались 2000-сильными двигателями АМ-42, их экранозащита держала попадания 20-мм снарядов врага.

Великолепную смекалку, направленную на защиту Родины и изгнание агрессоров, проявил уроженец Ленинграда, талантливый изобретатель совсем не авиационной специализации – Иван Алексеевич Ларионов. Суть специфики убойного действия авиабомб класса «штурмовик – танк» разъяснит сам Ларионов, отправивший документацию наркому вооружения Б. Л. Ванникову. Письмо и чертежи нарком получил в нагрузку с ходатайством за подписями лидеров ВВС:

«Штурмовик имел 4 кассеты для мелких авиабомб и мог сбрасывать их с небольшой высоты, вплоть до 25 метров. Чем больше бомб в кассетах, тем выше вероятность прямого попадания. Кумулятивный заряд очень подходил для этой цели. Ну а корпус – его можно было выполнить из тонкой жести, ведь принцип действия не предполагал применения осколков. Бомба из жестижки... Такое предположение у некоторых спецов вызвало явное недоверие. Кумулятивные заряды были новинкой и в 1942 году в боеприпасах ещё не применялись. Но командование ВВС поверило мне и оказало столь важную в необходимом деле помощь.

Решение ГКО об изготовлении ПТАБов (противотанковых авиабомб. – Авт.) было принято в срочном порядке по инициативе И. В. Сталина, хотя приёмная комиссия не успела составить акта о результатах испытаний. Верховный Главнокомандующий запретил применять новые бомбы до особого распоряжения. Как только началось танковое сражение под Курском, тысячи ПТАБов посыпались на бронированные силы гитлеровцев. Штурмовики Ил-2 брали по 312 бомб, 78 штук в каждую из четырёх кассет».

Как и в большинстве случаев, Сталин лично вмешался в судьбу штурмовиков и ПТАБов, поручив Ванникову взять под строжайший контроль сборку 800 тысяч «лароновок» к середине мая 1943 года. Эпохальной уже тогда стала его телеграмма на авиазавод, текст которой в приказном порядке гласил: *«Самолёты Ил-2 нужны Красной Армии теперь как воздух, как хлеб. Требую, чтобы выпускали побольше Илов!»* (было в тексте – вне публикаций)...

За годы Великой Отечественной советская авиапромышленность построила 36 тысяч 163 Ил-2 в девяти модификациях. Однако, несмотря на гигантские масштабы производства штурмовиков, нам завещано помнить, что на них погибли тысячи соотечественников. Они пали во имя Победы и будущей жизни в Битвах на Волге, за Курск, Орёл, Белгород, за Кубань и Ленинград. Погибли за Кавказ и Крым, за Украину, за Кишинёв и Минск, за Советское Заполярье. Гибли, освобождая го-

рода и земли Европы, за Честь Гвардии. Ушли в бессмертие за матерей, отцов, сестёр, братьев, за жён, детей и возлюбленных. Горели и тонули за радостные гудки возвращавшихся кораблей и конвоев, за награбленные оккупантами сокровища Земли Русской. Пропадали без вести, оставляя родню в безывестности – где и как они – навсегда...

Героические экипажи громили на «Илах» эшелоны с войсками и техникой, жгли танки и тягачи, крушили артиллерию, мотопехоту, обозы. Уничтожали самолёты врага на аэродромах и в воздухе. Было надо – летали в разведку, помогали партизанам, на равных бились с истребителями противника. Бесценны и велики боевые заслуги штурмовиков в войне за господство на море...

«Ильюшины» с тысячными заводскими номерами участвовали в «свободной охоте», в одиночных и групповых вылетах, в эшелонных действиях против вражеских караванов. «Илюхи» топили одиночные транспорты, корабли охранения, торпедные катера, субмарины. За ними – подавление не только корабельной, но и береговой ПВО...

О широкомасштабности применения лучшего штурмовика поршневой эпохи говорят географические названия Отчизны, Европы, Азии. Если бы авторы строк назвали бы их все, вышла бы не книга, а Мемориальная Энциклопедия Героизма больше, чем в 12-ти томах. Велика Россия! А за ней – Китай, обезоруживание миллионной Квантунской Армии Императорской Японии, которая вряд ли сошла бы с материка, вплоть до середины 50-х...

Три штурмовых авиакорпуса, 12 штурмовых авиадивизий, большое число авиаполков, воевавших на штурмовиках С. В. Ильюшина, были преобразованы в Гвардейские, награждены орденами и Почётными наименованиями за боевые заслуги перед колыбелью предков, за освобождение от ига иноземных агрессоров. Тысячи пилотов и стрелков-радиостов награждены орденами, медалями, Почётными грамотами командования и Благодарственными письмами на Родину, именными подарками ВВС и Правительства. Крылатые витязи были и остаются окружены вечной

любовью и глубочайшим уважением соотечественников. Храбрейшим из отважных присвоено звание Героя Советского Союза. Не всем из 24-х дважды Героев Державы-Победительницы посчастливилось вернуться домой. Неповторимых мужиков всех национальностей СССР наградили «Золотой Звездой» посмертно...

Среди высочайших профессионалов штурмовых ударов и боевого пилотажа по заслугам неповторимой отваги по-прежнему стоят на пьедестале ВВС России – В. И. Андрианов, В. А. Алексеев, Л. И. Беда, Т. Я. Бегельдинов, М. З. Бондаренко, А. Я. Брандыс, И. А. Воробьёв, А. Н. Ефимов, В. М. Голубев. В будни и праздники, с «наркомовскими» и без мы вспоминаем добрым словом И. Х. Михайличенко и М. Г. Гареева, Е. М. Кунгурцева и И. Ф. Павлова, М. П. Одинцова и А. К. Недбайло, А. Н. Прохорова и Г. М. Мыльников, М. Т. Степанищева и В. И. Мыхлика, Г. М. Паршина и Н. И. Семейко, А. К. Рязанова и Н. Г. Стоярова (см. «Герои Советского Союза, М.-Л., 1942).

Вся страна, благодаря фронтовым газетам, кинофотодокументалистам и сводкам Совинформбюро, поимённо знала подвиги выдающихся патриотов, беззаветно любивших Родину, не жалевших живота своего ради скорейшего обезглавливания нацизма. Помнили о родных и мстили за горе народа нестигаемой силы смельчаки: Н. Г. Богачёв, В. Е. Шалимов, С. И. Поляков, Ф. А. Смышляев, П. Д. Ковалёв, И. Васильев, А. Р. Зинченко, А. Н. Баженов, И. Е. Хлынин, Н. И. Полагушин, Г. Д. Самойлов. Не только за «синий платочек» резали огнём небо и землю войны штурмовики Н. С. Ткачёв, М. Садовский, И. Янюк, Н. Ивжик, С. Смирнов, М. Нехорошев, В. Базыков, Л. Всехвольных, Ф. Зыков, М. Д. Никишин, Н. Т. Храмов, В. Батизада, А. Пономарёв, Н. Коробейников, В. Аверьянов, С. Потапов, Владели «Илами» как мечами возмездия Н. А. Абдилов и А. Л. Шумидуб, И. И. Пстыго и М. П. Краснолуцкий, Л. Обелов и А. Артемьев, Н. Н. Степанов и Н. Кузнецов, А. Поляков и Г. Гофман, Н. Чувин и Л. Д. Рейно, В. Вениченко и А. Миронов. Досконально знали уязвимые места земных и воздушных крестоносцев Г. Инасаридзе, П. Арфьев, К. Шуравин, Н. Платонов, В. Сухачёв, В. Л. Гуляев, Ф. Садчиков, В. Галич, Н. И. Кубасов, В. К. Семёнов, А. Фефелев, А. Манохин, А. А. Карпов, С. Г. Чепелюк, В. Ф. Хохлачёв. Не все встречались

с Сергеем Ильюшиным, но всех почитал коллектив создателей «Илов» – часовых родного неба: Л. П. Корчагина и А. Ф. Рыбакова, Ю. М. Балабина и А. С. Кириллова, А. П. Овчинникова и Н. Н. Киртока, Н. И. Носкова и Н. Н. Стробыкина-Юхвита, К. В. Макарова и Б. С. Заворызгина. Как всем вышеназванным, не было равных Героям П. И. Пескову, А. Ф. Карушину, В. И. Лукашину, В. Д. Артамонову, Г. К. Комарицкому, Ф. С. Шмырину, В. А. Тышевичу, В. А. Кумскову, С. А. Батинькову, Б. С. Чекину, И. И. Козловскому, И. И. Шаталину, Ф. А. Жигарину, Н. В. Максимову... *

Никаким супертоннажем не измерить боевую работу флотских штурмовиков – Ф. А. Морозова, Н. Г. Степаняна, А. В. Кожина, А. Е. Мазуренко, С. А. Гуляева, А. И. Каличева, В. М. Варганыяна, А. А. Карасёва, В. П. Кузьмина, И. Т. Карагодина, Ф. А. Кошевого, Г. Т. Попова. История авиации ВМФ бережно хранит биографии замечательных лётчиков Н. А. Никитина, Н. И. Николаева, А. М. Батиевского, Н. В. Челнокова, Г. А. Кузнецова, А. Е. Гургенидзе, К. В. Благодарова, Д. В. Осыпки, М. Н. Хроленко, А. П. Якушева, Ф. Н. Тургенева. Их совместный Титанический Ратный Подвиг с пилотами ВВС Армий заставил одного из английских генералов признать (хотя он не читал книгу Т. Я. Бегельдинова «Илы атакуют»):

«Россия выпотрошила немецкую армию. Ил-2 был одним из её важных хирургических инструментов».

Всякое случалось на фронтах и за линией фронта. Не обходилось без шутки: «Из боя Ил доставит на честном слове и на одном крыле!». В действительности – подчинённый массовому героизму и тщательному расчёту владеющих им, эпохальный штурмовик доказал незаменимость, куда бы он не был призван в годы Трагедии XX века (в т.ч. около 600 Ил 10, с 200-сильными АМ-42).

Накануне 80-летия Второй Мировой войны все мы обязаны вспомнить, что помимо Ил-2, в авиации дальнего действия и ВМФ на вооружении стояли более 6000 бомберов и торпедоносцев конструкции С. В. Ильюшина. На средства трудящихся

* По воспоминаниям Маршала ВВС СССР А. Н. Ефимова, поддержавшего книги авторов «Небесные снайперы» (в 2-х изд.) и «Штурмующий небо» (в 3-х изд.), в годы ВОВ были сформированы штраф-эскадрильи на Ил-2, прозванные «русскими камикадзе».

была построена эскадрилья «Советское Приморье», воевавшая на Ил-4. ДБ-3 первые бомбили Берлин 8 августа 1941-го...

Краткий формат публикации в авторском сокращении не позволит полноценно раскрыть безграничный талант Сергея Владимировича, проявленный им и его товарищами по крылу в послевоенные годы. Его КБ внесёт колоссальный вклад в освоение военной, гражданской, транспортной, реактивной авиации, ничуть не отстав на Родине и где-то обогнав зарубежье.

Дело отца и цель его конструкторской жизни с гордостью и честью продолжит сын, Владимир Сергеевич Ильюшин – решительный лётчик-испытатель высочайшего класса.

Народ доверял С.В.Ильшину, избрав авиаконструктора депутатом Верховного Совета СССР. Партия и Правительство многократно награждали его Госпремиями СССР. Большинство линий «Аэрофлота» обслуживали Ил-12, Ил-14, Ил-18, гигант Ил-62, Ил-62М, знаменитые во всём мире Ил-76 и Ил-86. Военлётцы советского периода ещё помнят, каков в пилотировании фронтовой бомбер Ил-28...

Генерал-полковник-инженер, академик АН СССР, трижды Герой СоцТруда, член партии с 1918 года, ушёл из жизни в 1977 году в возрасте 83 лет. Многие плакали на церемонии прощания с ним, смотря на алые подушечки с 9 орденами Ленина, двумя орденами Красного Знамени, с двумя орденами Красной Звезды. Вместе с ними сверкали выстраданностью трудовых подвигов – ордена Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, ордена Суворова 1-й и 2-й степени.

Стартовав ввысь на планёрах, конструктор жил настоящим, с оглядкой на будущее сумел защитить сухопутные, воздушные, морские рубежи Отчизны. Таким небопроходцам, как Сергей Ильюшин, посвящал стихи Михаил Матусовский:

***Когда вам станет сниться высота,
Вы человека этого поймёте.
Он на земле сегодня, но мечта –
Его мечта всегда живёт в полёте!***

Март 2019 г., Орёл – Москва – Орёл



*К 110-летию со Дня рождения первопроходца
отечественного вертолётостроения М. Л. Миля*

НА МОЩИ НЕСУЩИХ ВИНТОВ

На девятом году XX века, в далёком от столицы Иркутске, вышел в бранный мир мальчик Миша, которому предстоит осуществить революционный прорыв в геликоптерной области авиастроения. Страна пережила Великую войну, ад голода и репрессий. Восстановила ВПК и АПК, реанимировала оккупированные территории у себя и в Европе, но и в XXI веке выверенные конструкции Михаила Леонтьевича укрепляют славу машин его КБ в России, странах СНГ и за рубежом.

Выпускник Новочеркасского авиаинститута, несмотря на каскад проблем первых пятилеток, оказался дальнзорким провидцем, сконцентрировав своё внимание на концепции-схеме автожиров. Летательные аппараты нетрадиционных схем (с гражданско-сухопутным, морским и военным предназначением) увлекли в 30–40-х годах очень многих представителей советской и зарубежной авиации. В державах Европы и в США создавались экспериментальные машины и в других направлениях самолётостроения. Родились и позднее были испытаны в небесах концепт-схемы: «утка», «тандем», «бесхвостка», «треугольное крыло» и многие авангардно-несхожие другие.

Теория несущего винта, осмысленная гениальным Леонардо да Винчи, захватила юношу, хотя автожиры 20-х по всем параметрам проигрывали аэропланам – бипланам, монопланам, три-

планам, полуторапланам, независимо от их одномоторной или многомоторной конструкции. Михаил собирал информацию об успехах испанца Хуана де Сьерва, сумевшего объединить фюзеляж аэроплана с несущим винтом геликоптерного типа. При достоинствах и недостатках, а также при отсутствии даже мелкосерийного производства, неправильно считать, что «притяжение» земли вертолётными не покорялось создателям до конца 30-х годов. Товарищу А. М. Черёмухину, с которым был знаком М. Л. Миль, удалось взмыть на 605 метров на аппарате собственной конструкции в 1930 году, что отметил в своём двухтомнике летописец Краснозвёздных ВВС, автор гидропланов В. Б. Шавров. Незабываемый вклад в покорение неизвестного внесли основоположники «школы автожиров» в СССР А. М. Изаксон и И. П. Братухин, Н. К. Скрижинский и Н. И. Камов. Всё лучшее в отрасли, с огромным изобретательским «ноу-хау» сконцентрирует великий вертолётчик столетия И. И. Сикорский, вынужденный эмигрировать в США из-за преступлений большевиков...

Величайшее горе Первой Мировой, как не парадоксально, подталкивало военных и авиаинженерию Европы к собственным разработкам. В Австрии профессор Т. фон Карман и лейтенант С. фон Петрочи испытали машину с соосными жёсткими винтами в 1916-м. Трёхмоторный аппарат разбился на 15-м полёте. Американец Г. А. Берлинер предрёк появление конвертопланов, создав на базе «Ньюпора-21» оригинальный вертолёт под своим именем. Впервые был применён хвостовой винт, однако дальше подскоков дело не пошло. В начале 20-х отличился румын Г. фон Ботезат, работавший на ВВС Армии США в Дейтоне, штат Огайо. Четырёхроторная машина Георга провисела в воздухе почти три минуты, но не смогла осуществить манёвры по горизонту, вбок и вперёд. Вклад 20-ти тысяч долларов не помог судьбе аппарата – работы были прекращены...

К чести авторов, «первые блины комом» отнюдь не депрессировали европейских и заокеанских изобретателей. Авторитетная «Кертисс-Райт» ассигновала идеи М. Б. Бликера. Вертолёт

с именем корпорации и создателя оснастили 420-сильным «Пратт-Уитни». Конструкция подразумевала установку воздушного винта на каждой лопасти ротора, дабы крутящий момент не переходил на фюзеляж. Увы, «Чёрный четверг» (экономкатастрофа Нового Света в 1929-м) аннулировал вхождение детища Мейтланда в жизнь...

Германия, прижатая положениями Версальского договора (запрет на создание Люфтваффе), не удержалась от аналитического подхода к разработкам Хуана де Сьерва, Гарольда Питкерна и Генри Берлинера. Крылатый авторитет Генрих Фокке, взяв за основу мотор и фюзеляж тренировочного биплана «Фокке-Вульф-44 Штиглиц», спроектировал вертолёт «Ахгелис». Машина с 160-сильным мотором «SH-14A» фирмы «Сименс» явилась развитием на базе задела Х.де Сьерва и Г.Берлинера. Этот аппарат, известный как «Фокке-Вульф-61», имел пару вынесенных воздушных винтов и малый винт для охлаждения двигателя. В полёте винты автономно регулировались. Благодаря опыту Г.Фокке в сборке аппаратов Х.де Сьерва по лицензии, немцы вывели свой успех в лидеры и в серию – абсолютным мировым рекордсменом по дальности, высоте, продолжительности полёта. Здесь не обошлось без любимицы фюрера Ханны Райч, покорившей всех манёвренностью и управляемостью «Ахгелиса» под куполом стадиона «Дойчландхалле»...*

Михаил Миль, будучи механиком-испытателем первого советского автожира «КАСКР-1», разработанного даровитыми Н.К.Скрижинским и Н.И.Камовым, само собой, следил за деятельностью потенциальных противников. Закончив институт с высокими «баллами» от именитых преподавателей, перспективный инженер трудился по проблематике аэродинамики автожиров в ЦАГИ им. Н.Е.Жуковского. В союзе с единомышленниками, сибиряк снискал уважение соратников, внеся массу рацпредложе-

* В 1942–45 гг. Третий Рейх поддержит первый в мире проект реактивного вертолёта на газовом приводе. Венская фирма «Винер Нейштадтер флюгцойгверке» построит четыре аппарата Фридриха Добльгоффа «WNF-342», однако крах империи зла поставит точку на их судьбе в серии.

ний в ходе проектировки самых крупных довоенных автожиров под индексом А-12 и А-13. Навсегда плодотворно работающий небопроходец запомнил наставления ученика Н. Е. Жуковского, замечательного учёного, теоретика воздухоплавания, академика Бориса Николаевича Юрьева:

«1) горизонтальное движение геликоптеру лучше всего сообщать с помощью наклона осей винтов;

2) возможен безопасный спуск геликоптеров на авторотирующем винте как по вертикали, так и по наклонной траектории; для этого необходимо делать поворотные лопасти ротора;

3) выгодно применять винты с узкими лопастями;

4) для повышения устойчивости геликоптеров необходимо применять спецсредства, например, использовать гироскопический эффект;

5) ротор со стабилизатором, автоматически обеспечивающим переход на планирование, возможен;

6) геликоптеры со спрямляющими поток устройствами неэррациональны»...

Схему ключевого механизма геликоптера — автомата-перекоса — вперёдсмотрящий Б. Н. Юрьев озвучил ещё... в 1911 году! Автомат-перекос, благодаря действиям пилота ручной управления, позволяет менять угол наклона каждой лопасти периодически — от минимума до максимума.

«Милевцам» по жизни доведётся преодолевать реактивное действие несущего винта, из-за чего летательный аппарат склонен к самовращению, в обратном направлении от работы лопастей. Дабы усмирить «вертолётную болезнь» на одновинтовой машине, в её конструкцию ввели малый хвостовой винт. Пилот маневрирует влево-вправо, меняя угол наклона хвостового винта. Трансмиссия вертолёта, состоящая из системы валов, муфт сцепления и свободного хода, а также редукторов, преобразует мощь мотора винтам, с необходимой скоростью их вращения.

По сути, лопасти несущего винта, объединённые с втулкой горизонтальными и вертикальными шарнирами, есть ничто иное,

как крылья вертолѐта. Лопасть несущего винта – подъѐмная сила машины, для которой не нужен самолѐтный разгон по ВПП.

С 1936-го Михаил Леонтьевич служит Родине в апартаментах КБ винтокрылых под началом главконструктора Н. И. Камова, его заместителем. Было много споров с маловерами в вертикальный взлѐт, разговоров о создании отдельной отрасли в авиастроении, её производственных мощностях, о боевой роли геликоптеров, их участии в войне не только на суше, но и на море. Крепко нашумела в то «чѐрно-вороное» время работа Б. Н. Юрьева «Исследование лѐтных свойств геликоптеров», вышедшая в «Трудах ВВА им.Н.Е. Жуковского» 80 лет назад, в год начала Второй Мировой...

– Так зачем же, товарищи, вы сравниваете самолѐт с геликоптером?! – вопрошал дореволюционный друг Игоря Сикорского, Борис Юрьев. – *Это всё равно, что сравнивать пушку с пулемѐтом! Представьте, вы выбрасываете в тыл противника с самолѐта десантную группу, которая в соответствии с планом операции должна пешиком, тайно от врага мобильно перемещаться в болотистой местности. И вдруг – выясняется, что ей решили в качестве сюрприза дать оружие лучше пулемѐта и предоставили дальнобойную пушку, которую не только на руках не донесѐшь, но и самолѐтом не поднимешь...*

Если говорить о геликоптере, есть такие боевые задачи, когда он оказывается не просто лучше самолѐта – когда он незаменим. Например, требуется с воздуха приземлиться на площадку размером вот с эту комнату, а затем взлететь без разгона вертикально вверх, захватив с собой людей, боеприпасы, срочное донесение. Такую задачу геликоптер может выполнить, а самолѐт, как вы все хорошо знаете, абсолютно непригоден для таких дел. Теперь ответьте, что лучше: самолѐт или геликоптер?

– Про самолѐты мы знаем. А где летают ваши геликоптеры? – лукавили оппоненты, пеняя на «зародышевой период» винтокрылых.

– Чтобы их видеть в небе каждый день, надобно их конструировать, испытывать, строить, выпускать серийно. А мы с вами



Хуан де ла Сьерва



Б. Н. Юрьев



А. М. Черёмухин



И. П. Братухин



М. Л. Миль



Н.К. Скрижинский



Н. И. Камов



А. М. Изаксон

спорим, вместо того, чтобы дать ход делу, выделить необходимые средства. Теория геликоптера значительно сложнее теории самолёта. Нерешённых проблем много. Сами собой они не решаются. Нужны люди – исследователи, конструкторы, испытатели. Нужны КБ, полигоны, спецвузы. Всё это будет со временем, хотя трудно сейчас в это поверить. Геликоптер станет такой же необходимой, популярной, общедоступной машиной, как автомобиль. Он будет садиться на крыши домов. Людям не придётся добираться до аэропортов за десятки километров от города. Геликоптеры будут садиться в центре города, забирать пассажиров и доставлять их в центр другого города. Сократится общее время, затрачиваемое пассажирами на перелёт, даже если скорость геликоптера будет меньше самолёта. Геликоптеры нужны, ибо они могут сесть в любом месте без аэродрома, способны зависнуть над объектом. Итог един – два типа летательных аппаратов призваны дополнять друг друга!».*

За автором строк, 12-ти запатентованных изобретений и 140 научных работ, эвакуировавшимся с ОКБ и семьёй в Свердловск, всегда – зримо и на расстоянии – стояли его смекалистые ученики. По жизни и судьбе, на войне и в мире гордились, что они «юрьевцы», первопроходцы-вертолётчики А. М. Черёмухин, А. М. Изаксон, Г. И. Солнцев, А. Л. Леймер, К. А. Бункин, А. Ф. Маурин, И. Н. Виноградов. От создателя «Экспериментальной аэродинамики», «Аэродинамического расчёта вертолётки», «Воздушных винтов» неотторжимы имена и заслуги Н. И. Камова, М. Л. Миля, Н. К. Скрижинского, М. Н. Тищенко. Мало кто помнит из литераторов и журналистов Отечества, что наследниками обогнавших время изысканий Б. Н. Юрьева были С. П. Королёв и М. Д. Миллионщиков, не говоря о множестве докторов и кандидатов наук.

Именно по инициативе Николая Ильича Камова, в 1931 году понятие «автожир» переименовали в термин «вертолёт», что

* Интересующимся становлением вертолётостроения Отчизны рекомендуем познавательную книгу Владимира и Раисы Брагиных «Жизнь и небо» (изд-во «Московский рабочий», М., 1984 г.).

было воспринято И. П. Братухиным, М. Л. Милем, В. А. Кузнецовым, как стимул к широкомасштабным разработкам. Многие из задуманного жестоко остановила Вторая Отечественная, трагично затронувшая все города и веси многонационального Советского Союза...

Михаил Леонтьевич прошёл боевое крещение, будучи инженером 1-й корректировочной эскадрильи автожиров А-7, однако, при всей востребованности данного типа машин для действующей Красной Армии, их было ничтожно мало. Запуск массовых серий боевых вертолётов был невозможен из-за перепрофилирования эвакуирующихся заводов, их смежников, калейдоскопа проблем предприятий, ставших на стапели. Исходя из «броневой» многоопытности Миля, его отзывают в 1943-м в научные сотрудники. Позже вертолётчику доверяют руководство лабораторией ЦАГИ, в стенах которой он с товарищами исследовал устойчивость летательных аппаратов, вплоть до 1947 года.

В тот же год славного иркутца назначают Главконструктором ОКБ вертолётостроения. Довоенная и военная наработка коллектива способствовала рождению легендарного «Ми-1», взлетевшего через три года после Великой Победы. Первенец стартовал в крупносерийное производство с 1951-го и не было ему равных на Планете, поскольку пилоты «Ми-1» осуществили 23 мировых рекорда!!!

Спустя два года оставил народ его военный и партийно-трудовой Вождь И. В. Сталин, но смерть Верховного не приостановила удачных испытаний будущей «звезды» – «Ми-4». Замечательная машина не только укрепила передовизм советского вертолётостроения, но и заслужила мировое признание – золотую медаль на Всемирной выставке в Брюсселе.

Трёхместный «Ми-1» с трёхлопастными несущим и хвостовым винтами, имел 570-сильный двигатель и трёхколёсное шасси. Он развивал чуть более 200 км/ч, забирался на 5300 метров и быстро стал «рабочей лошадкой» для врачей, крестьян, геологов, спасателей, лесников, рыбхозов, для почты и моряков

в прибрежных акваториях Родины. «Первый» стал героем многих фильмов своего времени, не подвёл при освоении Русского Севера и Антарктиды.

На 12-местном «Ми-4» стоял двигатель мощностью 1 700 л.с., несущий винт был четырёхлопастным, а хвостовой – из трёх лопастей. Всенародно полюбившаяся машина брала на борт груз, весом свыше полутора тонн. Грузовой отсек позволял (через спецлюк) размещать в нём эпохальную «Победу» или горьковский вездеход «ГАЗ-69».

Всё вместе взятое не могло не радовать содружество М. Л. Миля – малое число энтузиастов превратилось, в быстротечности послевоенных лет, в мощнейшую по структуре и отдаче организацию. По требованиям народного хозяйства, промышленников, военных, коренных народов Крайнего Севера и Средней Азии, по запросам различных структур стран СЭВ, «милевцы» создают крупнейший в мире вертолёт «Ми-6», с двигателями талантливого конструктора П. А. Соловьёва. Машина буквально влетела в историю авиации международной сенсацией, ибо оказалась просторней железнодорожного вагона тех лет. Сверхновые «вертушки» КБ Михаила Леонтьевича, качественные детища Страны Социализма, державы Серпа и Молота, несказанно обескуражили европейских, штатовских и прочих пронатовских «конкурентов»: потенциальный неприятель осознавал, какова мощь машины, в случае её снаряжения пушками, пулемётами, ракетами и бомбовой «поклажей»...

На «Ми-6» стали нормой качественные радиоаппаратура, аэронавигационное оборудование, антиобледенительная система, упрочнённое шасси, высокомошные турбовинтовые двигатели, взамен поршневых «ветеранов». 19-метровая кабина имела высоту три метра и вмещала до 70 пассажиров. С 10-тонным грузом «Шестой» поднимался почти на 2 500 метров.

Пятилопастный несущий винт «оживал» благодаря двум моторам двухвальной схемы. Первая турбина, увязанная с компрессором, направляла энергию на его вращение, а вторая – стояла



Вертолёты КБ М. Л. Миля в филателии Родины
(из коллекции авторов)



в газовом потоке первой турбины, соединённая с валом редуктора несущего винта. Находка П. А. Соловьёва позволила «Ми-6» не только стать высокогрузом в подъёме, но и оперативно сменить горизонтальную траекторию полёта на зависание. Трёхколесное шасси снабжалось обтекателями на колёсах. Для облегчения доступа в фюзеляж, в его задней части предусматривалось спецгидравлическое устройство для работы грузовых створок. Вертолёт проявил себя многоцелевым: доставлял стройматериалы, дома в сборе, грузовики и бульдозеры, тракторы и контейнеры, короче, был незаменим на бескрайних просторах 15-ти Республик СССР.

К новым высотам двинулось КБ Миля в 1964-м, когда Михаил Леонтьевич встал на пост Генерального конструктора по вертолётостроению. Заглядывая в завтрашний день, труженики творили под девизом «Небо зовёт!», помнили про освоение воздушных магистралей и неизведанные окрестности государства. «Вертушки» брали на себя приоритетную роль в народном хозяйстве, сформировали костяк опытейших пилотов и штурманов, освоивших «Ми-2», «Ми-8», «Ми-10», «Ми-10К», «В-12», их различные модификации*.

Вслед бессмертному величию подвига Ю. А. Гагарина все винтокрылые «милевцев» представляли авиацию Отчизны в ходе 26-го Международного авиа-спейс-салона в Париже в далёком ныне 1965 году. Аккумуляцию триумфа создателей и восторга очевидцев высказал британский журнал «Экономист», касательно надавив на заносчивых янки:

«Американская промышленность не может противопоставить что-либо советскому Ми-6 с его 120 пассажирами или 20 т груза, или «летающему крану» Ми-10, который может нести 15 т груза...». Ещё жестче вышла ремарка у сотрудников швейцарского «Интер-авиа»:

* Множество высокочастотных материалов о творческой деятельности «милевцев» и работе созданных ими машин см. в журналах «Техника-молодёжи», «Моделист-конструктор», «Крылья Родины», «Авиация и космонавтика», «Юный техник», «Военные знания».

«При создании большого вертолѐта Ми-6 и «летающего крана» Ми-10 были решены такие инженерные проблемы, к которым до сих пор не осмеливаются приблизиться конструкторы западных фирм».

Шестьдесят мировых рекордов принесли вертолѐтчики М. Л. Миля под его мудрым контролем и целенаправленным лидерством. Его машины участвовали в грандиозных стройках, устанавливали опоры ЛЭП, спасали людей в бедствиях на суше, в море, горах, работали над полями. Они воевали в локальных военконфликтах. Служили в военно-транспортной авиации, там, куда призывали их Вооружѐнные Силы Родины, а иногда и лидеры соседних ли, удалѐнных держав, страдающих от бунтов, революций, вторжений, экологических катастроф. Марка «МИ» известна миру, не меньше, чем АКМ...

Беспредельно занятый небесными и земными проблемами, творец винтокрылых создал более 100 научных работ, заслужил звание Героя СоцТруда. Михаил Леонтьевич награждался Ленинской и Государственной премиями СССР, тремя орденами Ленина, Отечественной войны 2-й степени, Красной Звезды, Трудового Красного Знамени, множеством медалей, грамот, благодарностей, именными подарками партии и Правительства. Олицетворением признания заслуг прозорливого конструктора, доказательством заповедей Б. Н. Юрьева и слаженности работы КБ останется в их истории присуждение «Ми-6» Международного Приза им.И.И. Сикорского...

Почти полвека – 49 лет – нет Миля с нами. Но и сегодня, в го-моне глашатаев международной непримиримости, среди внешних и внутренних угроз, адресованных России, в память и в честь юбиляра заключим очерк вечноживущей фразой Д. И. Менделеева:

«Смерть учёного не должна означать потери всех его работ: ученики и последователи должны подхватить наследство и развивать его далее!».

20–22 ноября 2019 г., Первосалютный Орѐл – Город-Герой
Москва



*К 75-летию Победы и к 125-летию со Дня рождения
легендарного конструктора советских авиадвигателей*

«ОТ ВИНТА!», ИЛИ «ПЛАМЕННЫЕ СЕРДЦА» АЛЕКСАНДРА МИКУЛИНА

Основоположник отечественного двигателестроения родом из древне-церковного Владимира, откуда вышел в свет 2 (14) февраля 1895 года. Племянник Н. Е. Жуковского с детства впитал главные качества изобретателя – любознательность, наблюдательность, усидчивость. Кто мог подумать, что в неполные 11 лет малец придумает механизм подъёма колодезного ведра с помощью энергии пара! Неудача, первая кровь раны и шов «от эксперимента», к сожалению родителей, сестёр и дяди, не возымеют воздействия. Шура не представлял жизнь без «железок», рано проявил тягу к знаниям, волю и характер.

Отец Саши и его старших сестриц Веры и Кати, инженер-механик А. А. Микулин до революции трудился фабричным инспектором – семья переезжала не только во Владимир, но и в Одессу и Киев. Будучи прогрессивных взглядов, Александр Александрович устно и письменно заступался за рабочих. Попал под око жандармерии. Вождь большевиков Ленин заметил статьи Микулина-старшего...

Автор книг по техбезопасности и охране труда преподавал в Киевском политехе. Бывало, спасал евреев от погромов у себя дома. Какие бы не были мнения у родни, батя определил сына

в Екатерининское реальное училище с пуританскими нравами. В нём отрок окреп в знании немецкого и французского языков, а в доме Жуковских в Орехове зачитывался И. С. Тургеневым, Н. С. Лесковым, Л. Н. Толстым. Огромное влияние на мировоззрение оказали Ж. Верн, М. Рид, Ф. Купер. Любовь к планетным «фантазёрам» Шура пронесёт через всю жизнь, ведь многих из них он прочёл в подлиннике, до перевода на русский язык. В этом велика заслуга его матери – Веры Егоровны.

Часто гостя у четы Жуковских, пацан обожал кататься на парижском велике Николая Егоровича, слушал его очаровательные рассказы о воздухоплавании и подвиге Отто Лилиенталя. Хотя Шурик выучился играть на скрипке, физика с её опытами влекла его душу и разум часами. В 1907 году вундеркинд впервые увидит фазтон «Даймлер-Бенц». С того памятного дня он буквально «влюбился» в машины.

Дотошный мальчуган глубоко заинтересовался конструкцией автомобиля, приставал с расспросами к папе и шофёру-немцу, который его прокатил и даже разрешил помочь при смене моторного масла. Теперь он охладил к задумкам о переделке дядиного «лесапета».

Взрослые книги, техжурналы по автомобилестроению, вырезки из газет легли на стол Шуры, взамен художественной литературы и футляра со скрипкой. Не каждому из его сверстников посчастливилось участвовать в разборке-сборке германского двигателя. В 13 лет пытливый малый уже знал, «что такое» – цилиндр, шатун, поршень, коленвал, свечи, магнето. Научился заводить мотор пусковой рукояткой. Заслужил первые уроки вождения во дворе, после ремонта...

Атеист под влиянием отца, ребёнок всё же был богоизбранным, ибо в краткие сроки один(!) разработал проект мотора, схожая схема которого будет внедрена под капотами авто в... 60-х годах XX века (двигатель Ванкеля). Одноцилиндровый первенец едва не стоил ему звания и карьеры. Созданное талантом утратили, а главному инициатору (после вмешательства отца) внесли наказание: «лишён обеда на неделю»...

Микулины не были графьями или князьями, поэтому их сын не закончил обучение в «альма-матер». Видя и осмысливая авиационный бум начала столетия, Саша не унывал, решив ехать в Ригу, устраиваться на Русско-Балтийский завод, выпускавший «Руссо-Балты».

Здесь собирались первые авиамоторы монархии. Микулин-младший с головой окунается в производство на постах слесаря и формировщика. Оценив рвение и техническую грамотность молодого рабочего, начальство доверяет ему руководить отделением сборки. Было от чего переживать его маме, сестре Н. Е. Жуковского – Вере Егоровне: мир лихорадило накануне Первой Мировой войны...

Игорь Сикорский и Александр Микулин познакомились ещё в Киеве, на лекциях «отца воздухоплавания», где демонстрировались документальные кадры о достижениях мировой авиации. Вместе лицезрели пилотажа Сергея Уточкина, собрали дебютные авиамодели. Шура повстречался с бывшим автогонщиком, с предложением устанавливать второе магнето на аэроплан, во избежание остановки мотора и катастрофы. Идея Микулина материализуется и на биплане Сикорского, поделившегося с ним планами о создании четырёхмоторных «богатырей».

Перед поступлением в Московское высшее техническое училище в 1914-м, Шура, от чертежа – до винтика, собрал облегчённый лодочный двигатель. Из-за невозможности изготовить и приобрести карбюратор, он (в числе первых) попытался сделать поршневой мотор без него. Литература отсутствовала. Материальная и техническая база в рублях, по сравнению с Сикорским – тоже. Ему многое удалось, вплоть до испытаний движка на воде. Однако одному разрешить сверхдилемму не получилось. Подтвердилась истина: конструктор без КБ и завода – никто...

Патронируя начинания сына, отец знакомит его с доктором моторостроения Н. Р. Бриллином, вводит судьёй на Киевскую ярмарку, в ходе которой соревновались отечественные и зарубежные тракторостроители. Знакомство с авторитетами техники Европы и Нового Света, встречи и серьёзные беседы с Николаем

Романовичем, привели младшего Микулина в МВТУ. Считается, он закончил курсы в 1921-м, хотя в ряде изданий упоминается один диплом А. А. Микулина (от ВВИА им.Н.Е.Жуковского), и то врученный Герою СоцТруда и четырёх Сталинских премий на его юбилей – за три года до смерти Вождя народов ...

Рассматривая высокоплодотворную деятельность одарённого владимирца с высоты времени, важно заметить, что «испытания тракторами» не пройдут даром. «Катерпиллер» Микулина пришёл к финишу последним, но Шура был премирован не только ста рублями и орденами местных жителей. Понимание конструкции гусеничных машин пригодится ему в 1915-м при проектировании «Царь-танка» в союзе со своим знаменитым дядей.

Кровопролитие Гражданской, усиление ненависти между классами, небывалой в масштабах за историю венценосных Романовых, затронули всех тех, кто выжил в годы безбожного разрушения традиций православия и ислама. Кроме трагедий в семьях и беге части нации в никуда, страну накроет «торнадо» дефицита – в продовольствии, одежде, медикаментах, не говоря про наземную, воздушную, морскую технику с «вагонами» её комплектующих и запчастей. Сколько сотен великолепных мотористов потеряла тогда Россия, невозможно сказать, раз белым днём убили автора «Святогора» В. А. Слесарева и ветерана Первой Мировой, помощника начальника Гатчинской авиашколы, командира Эскадры «Летучих богатырей», полковника Г. Г. Горшкова. Держава утратит навсегда мощь дореволюционных гениев авиастроения – И. И. Сикорского, А. Картвели, А. Н. Прокофьева-Северского. Дорогой длинной и печальной они эмигрируют в США...*

Пионерам советского самолётостроения Н. Н. Поликарпову, А. Н. Туполеву, Д. П. Григоровичу, К. А. Калинин, А. А. Пороховщикову, А. А. Архангельскому и другим авторитетам авианавук было не до романтики и дум – «куда уходят пароходы». Меж-

* Годы становления авиации в России см. в книге авторов «Сердце над облаками» и «Небопроходцы» (Орёл, «Новое время», 2010–2015 гг.).

дународная обстановка, цели и задачи, поставленные ВКП(б), пронзили все структуры общества. Микулин привозит безкарбюраторный лодочный мотор в столицу и передаёт его в лабораторию Н. Р. Бриллинга. В Москве Жуковский знакомит племянника с Туполевым, Мусенянцем, Юрьевым, Сабининым, Ушаковым, Россинским, Поликарповым. Здесь Шура повстречал двоюродного брата – Бориса Стечкина.

Братский союз и через годы весьма интересен. Вместе, ещё до революции, ухаживали за барышнями. Рыбачили на Днепре, подружились с Архангельским. Жиганили на мотоцикле «Пежо», подаренном Микулиным-старшим. Вдвоём освоили «Форд», выделенный Военно-промышленным комитетом персонально для Н. Е. Жуковского, разработали авиаприцел. Не спали ночами, выполняя заказ по созданию прототипа танка с двумя «Майбахами», окрестив его «Нетопырь». Когда выяснилось, что «лошадок» германского двигателя недостаточно, Шура и Боря, в сжатые сроки создали (на квартире у Стечкина!) 300-сильный мотор, дав ему свои инициалы – АМБС.

Двигатель получился, выражаясь по-сегодняшнему, эксклюзивный. Оригинальность тандема Микулин-Стечкин заключалась в отсутствии коленвала. Вместо него, шайба усложненной конфигурации преобразовывала поступательное движение шатунов во вращательное. Цилиндры располагались противоположно друг другу своими шатунами, что дало важный козырь – уравновешенность мотора. Однако, не тут-то было, хотя «молодым у нас – везде дорога!».

Усложнённость двигательной схемы вкупе с неопознанной траекторией движения шайбы завели напористых братьев в тупик – они обратились за помощью к Николаю Егоровичу. Дядя не спал ночь, но не был бы Жуковским, если бы не рассчитал, что палец шайбы «ходит восьмёркой».

Проект вёл на госуровне далёкий от чертежей Н. Н. Лебедева, заказавший изготовление АМБС рабочим Замоскворецкого завода фирмы «Ош и Везер». Детали доставили в МВТУ, где его

собрали и запустили. К разочарованию единомышленников, двигатель «прожил» всего три минуты. Разборка показала: по неизвестной причине гнутся шатуны. Бесконечная история – демонтаж и сборка; результат тот же: погнутые шатуны, хоть как их и чем выправляй!

Финансовые неурядицы, сроки исполнения заказа, кулуарное лавирование Лебеденко по коридорам-кабинетам Военминистерства сказались на доводке АМБС, несказанно опечалив братьев. Они предрекали авантюриста, что с парой «Майбахов» «Нетопырь» обречён. Николай стоял на позиции получения средств любой ценой. Мало того, он попытался убедить соратников в необходимости срочной продажи экспериментального мотора за два миллиона долларов в США и нашёл посредников сделки. К чести русских изобретателей, Александр и Борис категорически отказались, предложив Лебеденко и его «компаньонам» возвести моторостроительный завод в России!

Революцию пережили, переделав мотоциклет в мини-грузовичок. Вакханалия реформ, безработица и многое другое из «наследия» диктатуры пролетариата, привели Микулина в Московскую губернскую автосекцию (предтечу ГАИ). За успехи по реанимации разных авто «кое из чего», его вскоре изберут её председателем. Однажды, в темноте, инспектор Микулин тормознул дорогой лимузин, ехавший без света фар. Долго будут смеяться друзья и родные, узнав, что без мандата Шура остановил аппарат преда ВЧК Ф. Э. Дзержинского. Грозил взыскание. Находчивый технарь быстро вышел из окаянии, сделав машину «железного Феликса» зрячей...

До поступления в НАМИ герой строк подрабатывал в Отделе изобретений при ВСНХ, трудился в расчётно-испытательном бюро лаборатории МВТУ. После основания аэродинамической секции ВСНХ, все, причастные к Краснозвёздной авиации, будут воодушевлены учреждением ЦАГИ (около 213 тысяч рублей направят новому институту в декабре 1918-го).

В дальнейшем Центральный аэрогидродинамический институт образует Комиссию по постройке аэросаней (КОМПАС) во главе с Н. Р. Бриллиным. В неё включили замечательных людей: Стечкина, братьев Архангельских, Микулина, будущего академика автостроения Е. А. Чудакова. Александр примет деятельное участие в проектировании и испытаниях нового типа машин, перенявших эстафету от тачанок. Снова судьба сведёт его с Держинским, у которого смельчак выпросит право на ношение оружия – себе и старшему Архангельскому.

В 1920-м Елена Жуковская вышла замуж за ученика отца, родоначальника автожирно-геликоптерной отрасли Б. Н. Юрьева. На скромной свадьбе побывало ближайшее окружение. Увы, радость семьи оказалась краткой, словно след сгоревшего метеора...

Сначала и внезапно слёг с воспалением лёгких Николай Егорович. Несмотря на возраст, он выздоравливал, не зная, что по весне дочь заболела менингитом. 15 мая Лена ушла из жизни, что явилось трагичным ударом по Жуковским, Микулиным, Стечкиным, Архангельским, Ветчинкиным. В августе того же года Жуковского частично парализовало из-за кровоизлияния в мозг, однако «дедушка» авиации работал в постели в редкие минуты просветления. Повторное кровоизлияние добило выдающегося учёного – он скончался 17 марта 1921 года...

Дело Николая Егоровича, укрепляя его своим талантом и достижениями, эстафетой энтузиазма подхватят, как Боевое Знамя, его многочисленные ученики и последователи. Будут изданы и переизданы труды Жуковского. Незадолго до его смерти В. Ленин и В. Бонч-Бруевич учредили ежегодную премию его имени.

В то же время Н. Р. Бриллину поручают организацию Научно-исследовательского автотранспортного института, куда пригласят высококлассных специалистов. Не раздумывая, Микулин соглашается работать старшим чертёжником. С ходу берётся за доработку головки авиадвигателя ИРБ. Дружески контактирует с Николаем Романовичем, Владимиром Яковлевичем Климовым и Евгением Алексеевичем Чудаковым. Изумив товарищей быс-

Строители авиамоторной мощи СССР



А. А. Микулин



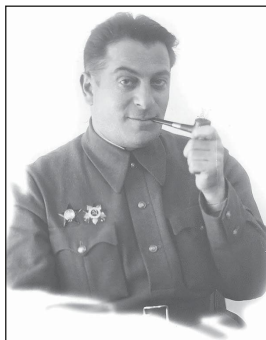
В. Я. Климов



А. Д. Швецов



С. К. Туманский



С. А. Косберг



М. Р. Флиссский

трой разработкой чертёж-документации по многолетней «головной» дилемме, Александр принимает их предложение занять пост инженер-конструктора НАМИ.

В дальнейшем, развив кипучую деятельность в соответствии с планами ВКП(б) и Правительства о «всесоюзной моторизации», популярный у молодёжи ВУЗ докажет актуальность его основания. Коллектив был разветвлён по секциям. Часть работала по моторам и КПП танков. Одни «вели» автомотонаправление под свои же двигатели, причём с возможностью сборки первых экземпляров. Другие – корпели над проектированием авиамоторов с воздушным или жидкостным охлаждением, рассматривая бензиновые, дизельные и даже газовые компоновки. Тут родятся единственные в своём роде – гоночные, вездеходные, амфибийные машины. НАМИ поможет не только массовому выпуску двигателей внутреннего сгорания на моторостроительных заводах Отчизны. Труд сотрудников института отобразится в новых конструкциях-моделях легковушек, грузовиков, тягачей, самосвалов, автобусов и троллейбусов, броневиков и различных спецмашин, аэросаней.

Товарищ Микулин мог стать автоконструктором отечественного и международного значения, но, памятуя заветы дяди, выбрал авиадвигательное направление. Пусть не пошёл в серию мотор Н. Р. Бриллинга 1922–23 гг., Шура знал: через океан неудач и ошибок добывается истина. КПД общего труда ведущего конструктора и всех сотрудников КБ, обязательно приведут их к положительным результатам.

Учитывая потерю времени в глубине исследований, было принято решение закупать, изучать и переводить в советские чертежи иностранные моторы фирм Европы и США. Микулин, осознавая правоту мэтров по поршневым двигателям Бриллинга и Неймана, провёл колоссальную работу с соратниками, переводя схемы моторов в кроки-эскизы. Созидатель, в отличие от зарубежных умов индустрии, пророчески предсказал многогранную модернизацию движков по мощности и применению, на базе испытанных жизнью и ресурсом образцов.

После смерти В. Ульянова, Микулин, по настоянию Бриллинга, за год создал мотор воздушного охлаждения для лёгкого танка Т-18, сумев внедрить детище в массовку на одном из заводов Ленинграда. Развивая успех, владимирец, от чертежа до сборки в сарае, разработает для одноместной авиетки движок «Альфа», мощностью 60 л.с. За ним – рождается «Бета», ещё один мотор для танкетки (правда, его не запустят в крупносерийное производство).

По планам командной элиты РККА, авиация выводилась на первую ступень пьедестала по значимости. Зажигается звезда будущего «Короля истребителей», нашего славного земляка Н. Н. Поликарпова. Николай Николаевич, имевший опыт по работе на РБВЗ с И. И. Сикорским, ратовал за ускоренную организацию отдельных авиаКБ. Небопроходец получит добро от лидеров партии и страны, которые параллельно поддержат штурмующих небо из ЦАГИ и Общества друзей Воздушного Флота.

Проблемы с двигателями не оставляли ЦКБ Н. Н. Поликарпова на всём пути деятельности авиаконструктора. По просьбам Николая и его тёзки Бриллинга, главконструктор НАМИ по авиадвигателям Александр Микулин оперативно даёт «путёвку в жизнь» 100-сильному НАМИ-100.

Мотор получился удачным, однако пальму первенства перехватил Аркадий Дмитриевич Швецов. Главному конкуренту удалось быстрее ввести М-11 в «тиражирование» на предприятии «Мотор»...

Осмысливая, как ни крути, обиду, двигателист делает правильный вывод: человек его призвания и профессии должен быть закреплён с КБ именно при заводе. Разумеется, было не до хандры или отчаянья. Он обрёл массу друзей в НАМИ. Предстояло испытывать легковушку НАМИ-1, авторства друга Константина Шаропова. А тут ещё (живое дело!) приглянулась одна из трёх дочек Учителя – обворожительная Мария Бриллинг...

В 1926-м Александр схоронил отца. Многие проблемы родных ему придётся решать, разрываясь между ними и работой. Не

глядя на обстоятельства судьбы, он никогда не откажет друзьям, участвуя в испытаниях и агитпробегах аэросаней.

Через год Микулин консультирует друга и коллегу В. А. Доллежаля при проектировании и стендовой «встряске» 65-сильного НАМИ-65. Малочисленный в серии, этот двигатель сыграет вроде незаметную, но важную роль в Пролетарской авиации – им оснащали учебные и спортивные авиетки.

Вскоре «бриллиновцы» получают задание-заказ руководства РККВФ на проектирование авиадвигателя мощностью 700 л.с., условно обозначенного М-13. Востребованность в нём диктовалась ускоренным строительством авиазаводов и смежных производств, доктриной господства в воздухе, необходимостью выпуска массовых бомбардировщиков, истребителей, машин морской и транспортной авиации. Подразумевалось, что советский двигатель должен превосходить (по параметрам характеристик и моторесурсу) «ревунов» иностранных фирм.

Чертёжную документацию М-13 умельцы передадут на авиадвигательный завод № 24 имени М. В. Фрунзе (бывшие «Икар» и «Мотор») для сборки первых экземпляров. Предприятие уже изготавливало М-11 и, как многие, попало в 1-й пятилетний план опытного самолётостроения и под опеку нового начальника Главуправления авиапромышленности П. И. Баранова.

Испытания трёх «первенцев» показали: М-13 «не дотягивает» по мощи до 700 – сто лошадиных сил. Хуже того, в процессе обкатки одного из них – оторвались от стержней тарелки клапанов. Вспыхнул пожар, который, по счастью, удалось быстро потушить. Возникла головоломка: «какая сила срывает тарелки клапанов со стержней, мнёт их ударом поршня и «выхаркивает» в коллекторную трубу???».

Первый «стуканул», угробили и второй двигатель. Творцы потеряли сон, грешили на вину сборщиков. Запустили третий мотор, нервно вслушиваясь в его нестабильный тарахтящий рокот, но и он, проработав пару часов, не выдавал запланирован-

ную мощность. Недолго теплилась надежда первопроходцев: и в третьем образце произошло разрушение клапана...

Собратья по несчастью взгрустнули, ожидая «Дело о вредительстве». Так думалось им, когда их вызвали «на ковёр» к Серго Орджоникидзе и Петру Баранову. Разговор вышел действительно серьёзный, с юморной оконцовкой. Вместо нагоняя, товарища Микулина отправили на стажировку... за границу, на целых три месяца!

Невыездной Александр посетит «Роллс-Ройс», «Испано-Сюизу», ФИАТ, БМВ по маршруту Лондон-Париж-Турин-Мюнхен. Он цепко вникал в моторные схемы, вдумчиво трансплантируя их в блокнот, словно первоклассник. Пытливый взор и разум конструктора фиксируют системы охлаждения, питания, зажигания, выхлопа, саму конфигурацию звёздообразных и рядных многоцилиндровых двигателей. Неимоверно тянуло как можно быстрее вернуться в родные «пенаты», дабы скорее реализовать жёсткую конструкцию мотора с искусственным охлаждением головки и её креплением усиленными анкерными болтами с картером.

Удар под дых моторостроитель получает с ходу, как переступает порог первой двери НАМИ – арестован «вредитель» Н. Р. Бриллинг, идёт следствие. Распространителя «Искры» в студенчестве подменял неким Зелинским, который сразу свернул изыскания вокруг М-13. Новоявленный иезуит гнул «лицензионную линию»: свои разработки подождут, покупайте 600-сильный движок у проверенной авторитетной БМВ. Нечто подобное произойдёт позже на примере «авиа-Бендера», зятя М. М. Кагановича, А. В. Сильванского (никчёмный проект И-220 или «ИС» – «Иосиф Сталин») и когда перед войной развалят КБ Н. Н. Поликарпова, отобрав у него проект И-200 (прототип «МиГов»)...

Игнорируя давление бездарных плутократов, Микулин переносит работу над новым мотором под сукно «домашнего задания». Вкалывал, как одержимый, по 20 часов в сутки. Доработался до того, что все детали двигателя оживали во сне – чертёжно

и в действии. Он сам превращался в высокооборотистый механизм, придумал охлаждать натрием клапаны, сверхкрепкое болтовое крепление головки блока.

Пока «пылал» разум подвижника, «попросили вон» Зелинского. Приемнику, пришедшему ненадолго ленинградцу, было не до НАМИ, слушать Сан Саныча он не стал. Люди Н. Н. Поликарпова попали во «внутреннюю тюрьму» по обвинению в связи с Промпартией и тогда же амнистировали невиновного Н. Р. Бриллинга. Он был счастлив, что Шура не сломился, доведя М-13 до рекордной мощности – 1 000 лошадиных сил...

Обоим придётся доказывать членам ЦК, НТК, лидерам НКАП, ВВС, ГВФ, профессуре ВВИА им.Н.Е.Жуковского, что их «революционный» мотор лучше, чем М-17, выпускавшийся по лицензии БМВ. Неожиданно для «антимиксулинцев» создателей защитят на высшем уровне – Баранов, Дубенский. Алкснис. Точку на интриганстве и прениях поставит подпись Серго Орджоникидзе.

Микулин, захватив с собой из ЦАГИ знатоков винтомоторных схем Розенфельда и Минкера, отправляется в Рыбинск, где его группа вплотную займётся внедрением М-34. Волокита со сборкой V-образного двигателя, тиски времени вынудили «Кулибина» пойти ва-банк: блок цилиндров и картер позаимствовали у фирмачей Юнкерса. «Ход конём» сократит срок изготовления, сборки, испытаний, наладки в аккурат на три месяца.

В 1930-м основывается Центральный институт авиационного моторостроения, рождённый на фундаменте инженерного содружества НАМИ. Авиационщики вольются в ЦИАМ, автомобильщики останутся в НАМИ, будут помогать возведению «Русского Форда» в Нижнем Новгороде.

Выпуск М-34 затормаживался, чему немало поспособствовал лидер ЦИАМа, авиатор Марьямов, выступавший против нововведений Микулина. По пасквилю «доброжелателей» (или по своему идиотизму), директор, вместо помощи на финале проекта, востребовал от Александра доказательства авторства на М-34. Интрига лопнула на глазах представителей завода им. М.В.Фрун-

зе, блистательным показом автора «неприметной детальки» на чертежах, предназначение коей не смог объяснить ни один из 10 членов комиссии. Сливное отверстие в системе охлаждения двигателя «перевернуло» сценарий Марьямова, отправившего Микулина назад, в Рыбинск, без извинений...

Там, в граде на Волге, мотор выдержал 50-часовое испытание на стенде! Это был триумф в стане 25-ти «микулинцев», часто трудившихся вне смен и окладов.

Согласно требованиям госиспытаний, следующие 50 часов М-34 безотказно «отпоёт» в ЦИАМе. Его сразу же разберут. Найдут трещину в коленвале, но дефект металла (или его «усталость») не являлся ошибкой конструктора. Несмотря на «детские болезни» 750-сильный двигатель (взлётной мощностью 830 л.с.) будет запущен в мелкосерийное производство. Волею судьбы М-34, известному также под индексом АМ-34, предстоит стать легендарным авиадвигателем Страны Советов, послужить первоосновой для развития моторов данного типа.

Эти двигатели попадут под капоты многоцелевых Р-5 Н. Н. Поликарпова, благодаря которым А. А. Микулин познакомился на их «смотринах» с И. В. Сталиным, наградившим творца орденом Красной Звезды за ценные изобретения для ВВС РККА.

Победа Александра Александровича легла на крылья почти всех опытных и серийных бомберов А. Н. Туполева, на экспериментальные машины всех типов и конструкций, спроектированных молодыми инженерами, не имевшими КБ. В числе фаворитов авиации Отечества Микулин премируется «браунингом». М-34 получит развитие с редуктором Доллежала – восемь экземпляров таких двигателей обрели славу и трагедию на знаменитом мастодонте «Максим Горький»...

В 1934-м товарищ Серго дарит любимцу новый фаэтон ГАЗ-А и отправляет двигателялиста в командировку в Туманный Альбион. Оттуда Сан Саныч привозит новейшие карбюраторы «Соллекс», настаивает на актуальности покупки их лицензии и массовой замене устаревших карбюраторов фирмы «Роллс-Ройс». Он не пе-

рестаёт работать над модернизацией энергетической установки, привлекает коллегу Дмитриевского к проектированию её нагнетателя.

С 1936-го «человек-оркестр» в штате авиамоторного завода им.М.В.Фрунзе, причём уже год совмещал дело жизни с преподавательской деятельностью в МВТУ и ВВИА им.Н.Е.Жуковского. В том же году стартует кропотливая подготовка АМ-34 для одномоторного рекордно-перелётного АНТ-25, а 13 августа «Маэстро» награждают «Знаком Почёта».

Больно напоминать, но авторы обязаны подчеркнуть, что Краснозвёздные ВВС, ГВФ, аэроклубы ОСОАВИАХИМа, лучшие люди самолётостроения и моторостроения угодят в катастрофическую «судьбодробилку» в годы всесоюзных репрессий. Сталинская «опричнина» ликвидирует виновных и без вины «виноватых», организует «спецшараги», дикие до безумности ложные обвинения, не глядя на тайность или «открытость» показательных судпроцессов над «врагами народа» во всех сферах жизнедеятельности СССР. Накануне Трагедии веков истребляли своих, а если и помиловали, отправляли на стройки ГУЛАГа, аннулировав будущее детей жертв...

Сокрытое и публичное исстари противостояли в механизмах госдиктатур, давивших жерновами «верных» и «неверных». Титанически занятой техинтеллигенции 15 Республик было не до романтики и философии. В 1937-м выходят в свет статьи А. А. Микулина в газете «За индустриализацию» и знаковая брошюра «Пути конструкторского творчества», созданные с учётом постоянной занятости на авиамоторном заводе № 24. Выстраданный АМ-34 побывает на выставке в Париже, удивив плеяду известных моторостроителей Европы и Нового Света. Благодаря двигателям Александра, Планета будет восхищена «папанинской эпопеей» на Северном Полюсе, отвагой межконтинентальных перелётов экипажей В. П. Чкалова и М. М. Громова, спасением «челюскинцев»...

Вождь народов, высоко ценя дар Микулина, награждает его новейшим мощным «Понтиаком», предоставив право выбрать

марку-модель заокеанской автомашины лично. Радуюсь рекордам, воодушевлённый конструктор участвует в переделке авиадвигателя для торпедного катера ГАМ-34, а также в испытаниях глиссеров в Севастополе, вместе с А. Н. Туполевым*.

Работа кипела – без выходных, отпусков, больничных, тем более, началась война в Испании. Последовательно появляются АМ-34РН и АМ-35 с редукторным нагнетателем и винтом переменного шага, которые стали мощнее на 200 л.с.

Впоследствии творческий запал «микулинцев» материализуется в АМ-35А (1350 л.с., нагнетатель с «лопатками» Поликовского) и в АМ-36/37 – высотных моторах воздушных «дредноутов» АНТ-42 (ТБ-7, позже Пе-8). Русские «крепости», не имевшие аналогов в ВВС Мира, оснащались четырьмя АМ-34ФНРБ, развивавшими 4800 л.с. до 4000 метров. Пятый двигатель М-100 (АЦН-2) включался, по необходимости, выше (6000–11 000 м) и устанавливался в обтекателе фюзеляжа. Таких машин построят около 80 экземпляров. Но историческую миссию бомбардировки Берлина в 1941-м и доставки правительственных делегаций СССР в Англию и США выполнят четырёхмоторные Пе-8 на АШ-82ФН, конструкции А. Д. Швецова.

В канун Второй Мировой А. А. Микулин и А. Н. Туполев посетят Великобританию. Большая часть пути (туда и обратно, за исключением Ла-Манша) прошла в купе поезда, не выходя из которого было ясно: *впереди война...*

Александр Александрович очень помог новому КБ А. И. Микояна и М. И. Гуревича, рождённому на основе разогнанного Поликарповского. Результатом напряжённейшего труда создателей станет высотный двигатель АМ-35А, развивавший 1350 л.с. на «планке» от 7 до 10000 метров. Испытания показали, что на высоте около восьми километров прототип МиГ-1 способен разогнаться до 640 км/ч! Аэродинамичная машина пройдёт через

* Фрагменты великих свершений авиации СССР в 30-х гг. отображены авторами в журналах «ОВВ» (2014–2019 гг.), в трёх версиях книги «Штурмующий небо» (Орёл, 2012, 2013, 2015).

аэродинамическую трубу ЦАГИ. Будет принята на вооружение, тепло встречена лётчиками, несмотря на повышенную строгость в пилотировании. Напомним, что «Первый» и «Третий» МиГи вылетят крушить агрессоров на всех фронтах, в количестве 3 422 экземпляров*.

28 октября 1940-го лидеры державы Серпа и Молота награждают первопроходца двигателестроения званием Героя СоцТруца, с вручением медали № 8. В феврале того же года он повстречался с С. В. Ильюшиным. Долго беседовали о моторе для крылатого штурмовика и его защите, поскольку коллеги В. Я. Климов и А. Д. Швецов были крепко заняты доводкой двигателей жидкостного и воздушного охлаждения для истребителей Н. Н. Поликарпова, А. С. Яковлева, триумвирата – Лавочкин-Горбунов-Гудков. Проблема крылась в том, что мощности АМ-35А явно не хватало для «летающего танка», из-за чего элита ВВС и НКАП приостановила первоначальную разработку «ильюшинцев».

Это «пламенное сердце» прижмёт разум и сердечко творца не на одну ночь. Микулин виртуозно выходит из «штопора», отказавшись от нагнетателя. Предстояло продумать новый мощный главный вал для тяжёлого самолёта, не забыть об улучшении систем смазки и охлаждения, о подшипниках, о «тысяче мелочей», упоминание о которых займёт не одну страницу...

Объединив усилия Г. К. Андропова, Я. Л. Фогеля, М. Г. Дубинского, С. Ф. Фёдорова, О. Д. Гольцева, К. А. Сазонова, Ф. В. Шухова, В. Н. Сорокина, В. Е. Кузьмина, Б. Н. Лесуна и С. Б. Тапель-зона, Сан Саныч реализует проект АМ-38, мощностью 1 600 л.с. Плюсом эпохально-победоносного движка выявится дальнейшая возможность его форсирования. Мало того, Ильюшин и Микулин выручили моторостроительные заводы, ибо изготовленные ты-

* Героизм лётчиков-истребителей СССР в лицах и фактах при жесточайшем противостоянии пилотам Люфтваффе см. в книгах Рассохинных «Небесные снайперы», «Свастика под прицелом» и на сайте www.cbsorel.ru (Эл.библиотека писателей г. Орла).

сячи АМ-34 являлись базой для сборки АМ-38. Именно за этот мотор, созданный без чертежей, по эскизам, Микулин получит не только «Трудовую Звезду», но и выговор за трату 860 000 рублей. Был и жёсткий разговор с автором в Кремле с И. В. Сталиным и А. И. Шахуриным. Помимо инструктивно-директивных предписаний, дело усложнялось сжатостью времени на крупносерийное производство.

Перед войной изготовили свыше сотни новых двигателей, сообщая разобравшись «по каталогу» взаимозаменяемости деталей. Микулин получил Сталинскую премию 1-й степени за новую конструкцию авиадвигателя. Планы миллионов жителей СССР рухнули на рассвете 22 июня 1941-го...

Не раскрыть всего того, что было связано с жизнью и ратной славой лётчиков и стрелков штурмовых авиаформаций, воевавших на Ил-2, Ил-10 и их модификациях в годы Великой Отечественной. Это они – живые и мёртвые Герои её четырёхлетнего ада, боевой работой на фронтах вручили Александру Сталинские премии 1-й и 2-й степени в 1942-м и 1943-м годах. Обе – за разработку и усовершенствование авиадвигателей, за творческий союз с конструкторами авиапушек А. Волковым, С. Ярцевым, А. Нудельманом, А. Сурановым, С. Луниным, Г. Жирных, М. Бундиным, Е. Неменовым.

В июле 1943-го, человека, давшего взлёт тысячам самолётов, награждают орденом Красного Знамени. В августе 1944-го – орденом Суворова II степени. Отмеченный за труд, волю и характер орденом Ленина ещё в октябре 1940-го, неутомимый Микулин заслужил второй орден Трудового Красного Знамени в июне 1945-го, через месяц – второй орден Ленина, в сентябре – орден Суворова 1-й степени. Не опишешь за век слов благодарных авиаторов и авиамотористов, адресованных его двигателям АМ-38Ф и АМ-42. Ещё живы немногие, заставшие его на посту Главконструктора завода авиамоторов № 300 в Москве, где Сан Саныч трудился с 1943-го по 1955-й год.

Самосжигающий труд владимирца по модернизированию и рождению авиадвигателей не останется без почёта его заслуг

в 1946-м (Сталинская премия 2-й степени), после Рождества 1947-го (третий орден Ленина). Удивительно то, что лёгкий на расчёты и чертежи, Микулин вступил в КПСС в 1954-м и был удостоен медалью «За боевые заслуги» тогда же, спустя год смерти И. В. Сталина...

Позже гений, воспитавший десятки талантливых учеников, трудился в АН СССР, в лаборатории двигателей. За ним и его единомышленниками – знаменитый ТРД АМ-3, улучшенные версии которых укрепят воздушную мощь и славу СССР на крыльях Ту-16 и Ту-104. Немногий из современников, Александр Александрович предрекал развитие малой реактивной авиации с экономичными энергетическими установками. И, если его не поняли вовремя в ГВФ и «Аэрофлоте», то А.С. Яковлев сразу осознал значение АМ-5 «микулинцев» (с тягой 2000 кг), снабдив им свой всепогодный перехватчик Як-25. Забывается, что сверхзвуковой МиГ-19 был перспективным и опасным для противника истребителем, с малогабаритным реактивным мотором АМ-9 (с тягой 3250 кг).

Жизнерадостный человек, активно боровшийся со старостью своей системой долголетия, заинтересовал писателя А. Бека. Старшее поколение не забыло художественную ленту «Талант» (4 серии), где он и киносценаристы преподнесли жизнь Бережкова близкой к биографии многогранного, как алмаз, Микулина.

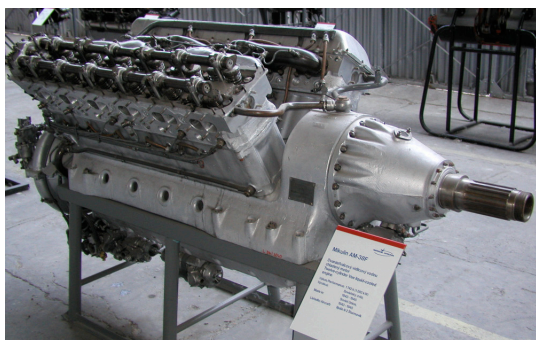
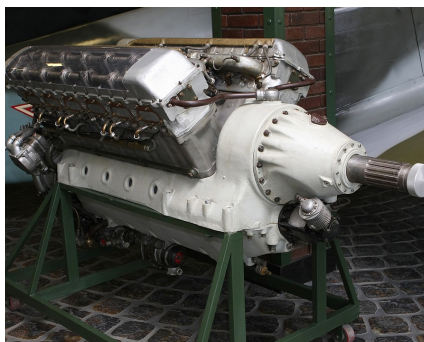
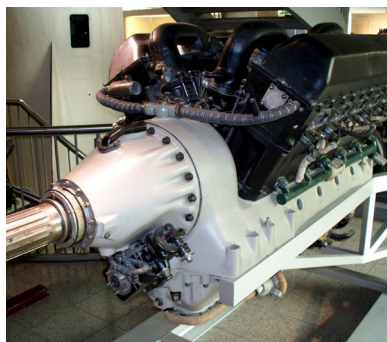
В феврале 1975-го «хирурга пламенных сердец» с почтением поощряют третьим орденом Трудового Красного Знамени. Кое-что из архива покоритель неба войны и мира предоставит Л. Л. Лазареву (Лившицу) для его познавательной повести «Взлёт», вышедшей в столице в 1978-м, в «Профиздате».

14 февраля 1985-го сын моторного века, чью многотонно-ревушую силу олицетворял его далеко вперёдсмотрящий разум, скреплённый КПД содружества по КБ, может быть, прослезился, сжав в трудовой ладони орден Дружбы народов. То был его крайний, 90-й День рождения, в прохождении которого пронеслись – детство и юность с Жуковским, преодоление скоростных рубежей

на земле и в небе, три войны, незримая схватка с двигателястами Германии, Франции, Англии и США. Вспоминались погибшие испытатели. Улыбались не вернувшиеся с Великой войны пилоты. Взрывались цилиндры, горели поршни, крошились клапаны. Рвались моторные цепи, сыпались в стружку подшипники. Судьба казалась похожей на пропеллер, когда кто-то неведомый шептал на ухо у ночного чертежа: «От винта»...

13 мая 1985 года, успев отпраздновать 40-летие Победы, Александр Александрович Микулин ушёл из жизни, по которой промчался с широкой душой, под любимым крылатым лозунгом: «НЕ БОРИТЕСЬ С СИЛАМИ, А УСТРАНЯЙТЕ ИХ!».

2–14 февраля 2020 г., Первосалютный Орёл – Владимир



«Пламенные сердца» А. А. Микулина



*К 115-летию со Дня рождения
творца легендарных «МиГов» Артёма Ивановича Микояна*

МОЩЬ И ГОРДОСТЬ МИКОЯНА И ГУРЕВИЧА

История поршневой боевой авиации 30-х годов прошлого века, а тем более – эра реактивного отечественного самолётостроения, содержат золотоносную плеяду замечательных авиаконструкторов и беспримерных лётчиков-испытателей. Вслед за «Королём истребителей» – первопроходцем отрасли Н. Н. Поликарповым, о судьбе которого Союз военных литераторов не раз рассказывал в ежемесячном «Орловском военвестнике», при жизни стали «волшебниками» по истребителям талантливые соратники Артём Иванович Микоян и Михаил Иосифович Гуревич.

Жизнь и развал монархии предоставили возможность достичь больших высот пятерым детям медеплавильщика Ованеса Нерсесовича и домохозяйки Талиты Отаровны Микоян. Семья обосновалась в Тифлисской губернии и ничем не выделялась среди местной бедноты Борчалинского уезда, трудясь и проживая в горном Санаине. Анушаван осчастливил родных своим рождением 23 июля (5 августа) 1905-го. Конечно, отец и мать, сёстры Астхик и Воскеат, братишки Анастас и Ерванд не могли предположить, что быть ему выдающимся небопроходцем Страны Советов, что его крылатые машины будут стоять на вооружении Краснозвёздных ВВС Отчизны.

Жилось неимоверно трудно, батя подрабатывал плотником, фактически борясь за существование. Лет в двенадцать жизнерадостный мальчуган, вместе с ребятами Санаина, первый раз потрогал руками аэроплан «Фарман», севший в окрестностях селения из-за поломки. В годы Первой Мировой прошёл «азы и буки» местной школы. Ованес Нерсесович покинул семью безвременно-навсегда в 1918-м. Почерневшая от горя и бытовых невзгод мать определила парня на учёбу в Тифлис, благо в будущем Тбилиси проживала её двоюродная сестра Вергиния Туманян. Здесь Ануш пройдёт «классность» средней школы, а затем уезжает в Ростов-на-Дону, к революционеру-брату Анастасу. Юный пролетарий устраивается подмастерьем токаря на предприятие «Красный Аксай», а после завода – постигает науки в школе фабрично-заводского ученичества.

В год смерти Вождя молодого рабочего берёт «под крыло» ВКП(б). В конце осени следующего года большевик квартировал в столице у вдовы С. Г. Шаумяна – Екатерины Сергеевны, уже как товарищ Артём. В Москве он токарничает и заслуживает авторитет в цехах «Динамо» им. С. М. Кирова, становится секретарём партпервички. На передовом заводе сын Ованеса трудился до 1928-го. Был вынужден квартиросъёмничать, потом подружился с конструктором Додевым и проживал у него. После присутствия при работе XIV съезда партии, его прочили в секретари парторганизации, но потрудиться в Октябрьском трамвайном парке столицы не довелось – в 23 года Артёма «забрили» в РККА. Через годы он любил напоминать Н. Н. Поликарпову, что прошёл «срочную пехотную» в 20-ти километрах от его родного села Георгиевского, которое большевики, разрушив церковь его отца, переименовуют в Калинино...

С православной Ливенщины, известной народным восстанием против красного террора, Микояна перебросили в военшколу Иваново-Вознесенска. В дальнейшем её преобразуют в доблестное первое танкоучилище им. С. Г. Шаумяна (затем им. М. В. Фрунзе) с дислокацией в Орле*.

* Рекомендуем к прочтению исследование М. С. Арлазорова «Артём Микоян» (М., 1978), Ливенский альманах «На берегах быстрой Сосны».

Отслужив, Артём вернулся в Белокаменную, устроился на завод «Компрессор», откуда (по партраспределению) был зачислен на курсы ВВА им. профессора Н. Е. Жуковского. Дисциплина стояла первоочередной наукой, а из-за «вихрей враждебных» многие курсанты были вынуждены проходить «самоэкстерном» позабытую школьную программу. Спасала великолепно сохранившаяся библиотека Академии и выручали её хранительницы, позволявшие слушателю подготовительного курса Микояну работать в читальне допоздна. Преподавательский состав относился к категории «заслушаешься с открытым ртом». Основы аэродинамики вели мэтры В. П. Ветчинкин, Б. Н. Юрьев, Б. С. Стечкин, известные учёные и конструкторы В. В. Голубев, В. Ф. Болховитинов, В. П. Глушко, не говоря о прочих «воздухоплавательных» авторитетах. Не пройдёт и года учёбы – Артёма избирают лидером партячейки 1-го курса.

В Академии часто бывали первостроители ВВС П. И. Баранов, Я. И. Алкснис, конструкторы Н. Н. Поликарпов, А. Н. Туполев, племянник Н. Е. Жуковского – двигателестроитель А. А. Микулин, основатели множества обществ в поддержку РККВФ и ГВФ СССР. Командующий ВВС товарищ Алкснис способствовал первым прыжкам Микояна с парашютом и дебюту в пилотировании поликарповского «тихохода» – У-2.

Теоретическая механика, технология авиаматериалов, их сопротивление и двигателестроение увлекли Артёма, ибо являлись канвой авиаинженерии при проектировании летательных аппаратов. Колыбелью покорителей неба был и остаётся планеризм (что подтверждается в Год Памяти и Славы чемпионатом РФ по планерному спорту на орловском аэродроме «Пугачёвка»). В союзе с К. Самариным и Н. Павловым будущий дважды Герой СоцТруда пошёл непроторённым путём, разработав «этажерку», на которой установили маломощный движок с толкающим винтом. Авиетка с «ленинским» названием «Октябрёнок» – харьковский первенец тройки энтузиастов – показала отличные результаты на испытаниях. На ней достигли скорости 126 км/ч и высоты 3000

метров. Инициатива новаторов, применивших закрылки и щитки, была одобрена завсегдатаями Центрального аэроклуба и воодушевила создателей.

Перед стартом всесоюзных репрессий Микоян погрузился с головой в «формулы» диплом-проекта. Проработав над ним свыше 365 дней, подвижник заслужил диплом ВУЗа и почётное звание «военинженер-механик ВВС РККА».

Отработав краткий срок на авиазаводе, строившем серийные истребители, Артём Иванович назначается на авиапредприятие ГАЗ № 1, военпредставителем. Туда же, накануне Второй Мировой, с завода № 156 отправили КБ Николая Николаевича Поликарпова, ставшего во главе объединения. Работа подразумевала масштабную модернизацию И-15, И-15бис, И-16. Подкованному и целеустремлённому инженеру доверили «вести» судьбу И-153 «Чайка». Несмотря на бипланную компоновку и отставание от зарубежных машин по ключевым показателям ТТХ, истребитель обретёт славу и трагедии во всех довоенных конфликтах и в ходе Великой Отечественной...*

До Священной войны народов СССР с Вооружёнными Силами держав «Оси» – боевые действия в Испании и появление в её небе истребителей Bf.-109В профессора по флюгцойгам В. Э. Мессершмитта обнажили перед создателями закат бипланной компоновки. Конструкция одномоторного моноплана с двигателем воздушного или жидкостного охлаждения стала приоритетной в КБ потенциальных противников.

В погоне за скоростью, манёвренностью, массовостью и надёжностью авторам истребителей-монопланов предстояли борьба за снижение общего веса машин и борт-оружия, «гравировка» аэродинамических черт, выбор выносливо-живучей силовой установки, пересмотр проекций и площадей фюзеляжей, крыльев, оперения.

* Выражаем сердечную благодарность М. А. Маслову за фундаментальный труд «Король истребителей. Боевые самолёты Поликарпова», М., 2013. См. также Л.Л. Берсенев, И.И. Спивак «Боевой долгожитель» (М., «Крылья Родины», 1984).

До воздушных побоищ в Европе, Африке, Азии, на Тихом океане – противостоявшим сторонам авиаимперий (независимо от опознавательных знаков и идеологий) следовало выработать артерии поставок «летучих» металлов и каучука, наладить конвейерную сборку лучших авиадвигателей, авиапушек и пулемётов. Всё вместе взятое отразится в авиаКБ Планеты вводом в конструкцию истребителей новых схем шасси, бронирования, электро-радиооборудования, винтов переменного шага. Появятся новые по форме фонари кабин, органичные приборные доски, кислородное оборудование, ручки и тяги управления, лёгкие проверенные парашюты, но что главное всего – абсолютно новые высокомоощные и оборотистые авиамоторы традиционных схем. Германия Гитлера первой вылетит в реактивную эру на «Кометах» и «Ласточках», однако рассказ о «гонках со звуком» – отдельно-особое исследование...

У Союза Сталина были два превосходных моноплана конструкции ЦКБ Н. Н. Поликарпова – И-17 и И-180 – истребители, имевшие дальноприцельную перспективу по «каталогу» ТТХ. К печальному сожалению для штурмующих небо и родных ВВС, разработка, судьба, внедрение этих высокоаэродинамичных перехватчиков были умерщвлены трагичным молохом катастроф, гибелью испытателей, дефектологией поставщиков узлов и агрегатов, «сыростью» либо отсутствием «сердец», смяты жерновом вездесущего НКВД...*

Репрессированный «Король истребителей», которого реабилитируют в... 1956-м (через 12 лет после смерти), после того как погиб В. П. Чкалов на И-180, почернел от горя, но по-прежнему владел двумя руками в проектировании истребителей, используя отечественные и зарубежные двигатели воздушного и жидкостного охлаждения. Наш драгоценный земляк создавал новый тип машины или модификацию в сжатые сроки, порой срываясь на крик: *«Я сделал новый истребитель, а вы его доводите!»*. Вы-

* См.на «Ютубе» д/ф А.А. Бутузовой с участием Рассохиных «Штрихи к портрету «Короля», победивший на фестивале «Киноток-2013» (транслировался на телеканалах Орловщины).

дающийся первостроитель Пролетарских ВВС подчёркивал, что КБ обязано «рожать» машины, которые будут ценить и любить опытные и начинающие лётчики, техперсонал авиачастей.

В конце весны 1939-го документация и материалы по И-180 доставили на Госавиазавод № 1. К тому времени Артём Иванович по-товарищески сошёлся с единомышленниками Главконструктора – Д. Н. Кургузовым, М. И. Гуревичем, А. Г. Бруновым, Н. З. Матюком, А. Т. Каревым, В. А. Ромадиным, с их соратниками. Среди них выделялся многоопытностью Михаил Иосифович Гуревич, участвовавший в конструировании летающих лодок в конце 20-х, затем штурмовиков под единоначалием даровитого С. А. Кочеригина. Старейшина Гуревич по праву гордился знаниями, полученными в Харьковском технологическом институте и работой в «университете» Поликарпова, с которым держался на равных.

В грозном вихре всесоюзных репрессий Н. Н. Поликарпов успел спроектировать пару модификаций И-17 – И-172 и И-173 под двигатель М-105, надеясь, что аэродинамически выверенные самолёты с моторами водяного охлаждения востребуются хотя бы в авиачастях ПВО. Увы, проблематичность вокруг разработки М-105 привела к «замораживанию» высотных перехватчиков. На настроения конструкторов, военных, ветвей власти и народ уже давила «мессершмиттомания», усугублённая ложью, убийствами, «пропажей без вести» и гонениями внутри страны, о чём отмолчатся авиастратег А. Н. Лапчинский и его коллеги из ВВА им. Н. Е. Жуковского.

Сын авторитетного священника, Николай Поликарпов стоял у истоков проекта «К», под литером завода «Изделие 61». Назначив своим заместителем М. Н. Тетивкина, он привлекает двухтрёх лучших чертёжников и пишет пояснительную записку по эскизам. Обсуждая с конструкторами ТТХ авангардного нового истребителя И-200, «Король» отмечает, что с двигателем АМ-37 (1400 л.с., жидкостного охлаждения) машина даст скоростной урок конкурентам в Отечестве и за рубежом. Не сбрасывая со счетов установки АМ-35А, Николай настоял на более выносливом и высотном АМ-37. Созвонился с Александром Микулиным,

попросив срочно поставить турбокомпрессоры ТК- 35. Небопроходец не оставил «на потом» проблем с шасси «Чаек». Напомнил о необходимости «взвешивания» «за и против» при замене «сердец» «гордых птиц», на более мощные М-105 водяного охлаждения. Бипланом И-170 занималась группа инженеров во главе с А. Т. Каревым, но проект под мотор М-106 затормозился, дав дорогу в небо моноплану И-200. Мало того, к нему же ожидалась документация по новейшим двигателям из Запорожья и Перми.

Внешне 8-метровый красавец с размахом крыла 10,2 м был весьма схож с И-17 (ЦКБ-19) по контурам оперения и фюзеляжа. Самолёт получился воистину оригинальным, ибо был выпестован любовью творцов внешне и внутренне. Плавные очертания, короткий хвост и «задиристая длинноносность», глубокая посадка фонаря кабины, низкорасположенное крыло и убирающееся шасси могли изумить дирижёров тех оркестров, что веселили государственно-партийную аристократию. Кто бы мог подумать или молвить слово, что И-200 явится предтечей КБ и самолётов под наименованием МиГ???*

На данном моменте стартовала детективная история, отдающая «запашком» нездоровой интриги и секреткуларства, направленных, прямо говоря, на уничтожение Николая Николаевича Поликарпова. Авторы строк детально проанализировали произошедшее в книгах «Сердце над облаками», «Небесные снайперы» (в-2-х изд.), «Штурмующий небо» (в 3-х разных изд.). Посчастливилось быть в переписке с дочерью блистательного ливенца Марианной Николаевной Поликарповой-Коршуновой и встречаться с внуком «Короля истребителей» Андреем Владимировичем Коршуновым на 120-летие со Дня рождения его деда. Десятки раз мы бывали на его Родине – в Калинино. Рыбачили на Сосне...

... По листопадной карусели 1939-го во главе с лидером делегации И. Ф. Тевосяном в Третий Рейх отбыла авиагруппа А. И. Гу-

* Подробнее в деталях, фактах, лицах – см. фотоальбом «Николай Николаевич Поликарпов» с предисловием его внука А. В. Коршунова (в честь 100-летия деда), Орёл, 2002.



Михаил Гуревич

Советский инженер-авиаконструктор, один из создателей самолётов МиГ. Родился в 1892 году в деревне Рубаница (Суджанский район)



**Легендарные создатели истребителей МиГ
Артём Микоян и Михаил Гуревич**



Без труда нашего земляка
Николая Поликарпова
судьба «МиГа» не свершилась бы...



А.Т. Карев



МиГ-3 под прикрытием
И-16 «Короля истребителей»



сева. В её состав включили начальников самолётного и моторного отделов НИИ ВВС И. Ф. Петрова, В. П. Кузнецова, когорту авторитетов – Н. Н. Поликарпова, А. С. Яковлева и немногих других.

Поликарпов ценил время, но всё-таки прижал документацию по И-200 перед отъездом в Германию. В «Докладной записке к эскизному проекту самолёта И-200 с мотором АМ-37», с которой ознакомились в НКАП, ведущие конструкторы ГАЗ № 1 и парторг КБ М. К. Янгель («сына кулака» спас от репрессий Главный, отправивший его во внеурочный отпуск на Родину, в восточно-сибирскую Зырянову), отмечалось следующее:

«В основу конструкция, – сообщал убористым почерком Поликарпов, – положено чёткое разделение самолёта на законченные конструктивные и производственные агрегаты. Отъёмные консоли, разъёмный фюзеляж (хвост – деревянный, передняя часть – металлическая) и одностоечное шасси с простой кинематикой открывают возможности массового производства с эффективным использованием производственных площадей. Небольшое количество простых соединений позволяет легко и быстро производить замену выбывающих частей в любых эксплуатационных условиях».*

Стремясь к быстрому вводу «Изделия 61» в серию, первостроитель оставался прозорливым и осторожным в момент его официального утверждения. Так было всегда, начиная с дебютного первенца-моноплана ИЛ-400, на котором чуть не погиб внук мариниста И. К. Айвазовского – К. К. Арцеулов. Памятуя поговорку «одна голова хорошо, а две лучше», Главный не терпел авторитаризма и диктата мыслей одной личности даже тогда, когда этой личностью был сам. При самокритичном раскладе, ведущий снабженец ВВС СССР, переживший странную автокатастрофу, часами выслушивал молодёжь и ветеранов, а если вёл проект, то выносил его на обозрение и обсуждение в бригаду общих видов, затем «по кругу». Тонкий подход к разделению труда имел козыри и недо-

* См.: Магид А. С. «Большая жизнь», М., 1968, а также публикации в журнале «Крылья Родины» в 1974–1989 гг.

статки, но в канве оставался положительным, неся высокий образовательный ценз. О сказанном и подстрочном прекрасно знали все, работавшие с «Королём», в том числе Артём Иванович Микоян.

Всесторонне анализируя прогрессирование мировой авиации, товарищ Поликарпов, чью фамилию очень скоро вычеркнул из любимого фильма СССР «Валерий Чкалов», предпочёл гостеприимству на «добро» переработку крыла для повышения лётных качеств машины, и главное – её манёвренности. Дабы повысить удельную нагрузку на крыло, существовал единственный выход: требовалось уменьшить его несущую площадь. Тут и понесло судьбу самолёта в направлении «Икс», о чём не знал создатель, но могли быть осведомлены братья Кагановичи и Микояны.

Эх, говорят на Руси, твою мать... Бывают в жизни огорчения, от коих сразу подашь в отставку! Ведомый Николая Николаевича – конструктор А. Т. Карев, вспоминая напутствия Главного перед его отъездом в Дойчланд, рассказывал, что он души не чаял в И-200, верил в его будущность. До испытаний предполагал разместить на истребителе две пушки с синхронизаторами, тогда как оппоненты настаивали на пулемётном вооружении. Подбадривал всех, говоря, что 21-й завод в силах справиться со спецификой производства, возлагал надежды на модификацию «37-го» – 1900-сильный АМ-39. Это был не «инженер Колчин» в поле зрения агентессы Абвера в исполнении Любови Орловой – человек с редкой интуицией редко ошибался в надеждах и предсказаниях. Так, скороподъёмность нового моноплана должна была составить 4,7 минут до 5000 метров, скорость – 530 км/ч у земли и 670 км/ч на 7000 метрах. Вилли Мессершмитт или Курт Танк, Реджинальд Митчелл, Челестино Розателли или Дзиро Хорикоси, американцы Кейт Джонс, Раймонд Райс, Гленн Кертисс, наши эмигранты в США Александр Картвели и Александр Прокофьев-Северский в то время палец бы себе отсекли за 720 км/ч на 11700 метрах, которые были реальны в модификации с турбокомпрессорами...

Пока группа советских авиаспециалистов изучала состояние и новинки германской авиапромышленности, на заводе № 1 гря-

нули глобальные перемены. По цехам и кабинетам задвигалась компетентная комиссия с целью контроля степени загрузки производственных мощностей (кураторы авиации нередко проходили инкогнито). На одном из заседаний А. Т. Карев выступил в противовес запрету Поликарпова на разглашение «Проекта К». Причиной послужило жёсткое лоббирование в серию прототипа всех «Яков» А. С. Яковлева – И-26 (будущего Як-1). В этом не было бы ничего необычного, если бы не 70 км/ч – козырь И-200, о котором Карев, будучи доверчивым конструктором, не смог умолчать. Комиссия насторожилась: *«слишком быстро, очень высоко. Не водят ли нас за нос товарищи-авиаконструкторы?!»*

С высоты времени кажется – скачок в скорости незначителен. Знатоки боевой авиации могут вспомнить рекорд скорости реактивной немецкой «Кометы», на которой едва не убили капитан Хайнц Диттмар, развивший 2.10.1941 года 1004 км/ч, напугавший всех свидетелей полёта над островом Пенемюнде. Смелчак Эрих Варзиц в конце лета 1939-го облетал планёр «Хейнкель-178» с одноимённым ТРД «S-3b» близ Мариенэха, порадовав автора силовой установки, доктора Пабста фон Охайна и элиту Люфтваффе. Не скоро поднимется ввысь советский реактивный БИ-1 под пилотажем Григория Яковлевича Бахчиванджи, сбившего на МиГ-3 10 немецких самолётов летом 1941-го...

Кратковременный успех в довоенные годы означал слишком многое, если грамотный и проверенный проект оперативно уходил в серию, т.е. ставился на вооружение ВВС. Ратуя за скорейшее развёртывание производства своих машин, молодые и зрелые конструкторы допускали не только ошибки, но и проявляли авантюризм при проталкивании заведомо «сырых» моделей, приписывая им басенное. Классический отрицательный пример (а их было немало, с учётом отчёт-доносов) – никчемный проект зятя главы ГУАПа М. М. Кагановича А. В. Сильванского И-220 («Иосиф Сталин»): деньги выделили на воздух...

Вокруг авиации, любого серьёзно-массового производства, ворочались колоссальные ресурсы – от интеллектуальных до тех-

нических и финансовых. Как его не назови – лихоимство, мздоимство, взяточничество – оно жило в соответствии с эпохой 30-х. Все эти лабиринты были настолько хитроумно-изощрённы, что «пробить их с ходу» не могли разные по воле и характеру «младожегловы» и «шараповы».

Не будем обременять читателей воспоминаниями Главконструктора завода № 21 в Горьком. Не обратимся к словам его заместителя М. Н. Тетивкина. Оставим в стороне выводы госкомиссии, дискуссии и ломку организационно-руководящих постов за печатью директора завода № 1 П. А. Воронина, роль в кадровом ЧП главинженера того же предприятия П. В. Дементьева. Поликарпова и его ратоборцев по КБ лишили возможности довести И-200 самостоятельно, подрубив им крылья большее, чем с разработкой И-17. Мало того, к «Королю» не прислушались на «практических потолках» НКАП и УВВС относительно приобретения лицензий на мощные многоцилиндровые движки «BMW-801» и «Пратт-Уитни»!

Не восстановить, о чём размышлял А. И. Микоян, когда вышеназванные раскололи коллектив Н. Н. Поликарпова надвое, основав на его базе Опытно-конструкторский отдел, куда перевели, увы, не только М. И. Гуревича. Лидером фактически нового КБ поставили бывшего комсомольского вожака у себя на Родине, 34-летнего товарища Артёма, которому просто передали «золотой слиток» – всю документацию «Изделия 61», отвезённую Н. Н. Поликарповым в НКАП, накануне визита в Фатерланд.

Так обнажился вирус времён – антитоварищество. По-бытовому вышло, зачатый от вас ребёнок, родившись, стал соседским, по-простецки – дядькиным. Да, было важно гнать с докладами в Наркомат авиапромышленности, к элите ВВС и ЦК ВКП(б), без которых тогда ничего не решалось. Вот сегодня, 16.08.2020 года, в День Воздушного Флота в Год Памяти и Славы, 75-летия Победы мы несём цветы к памятнику «Королю истребителей» в бескрылом Орле, синхронно думая и говоря одно: «Почему и из-за чего Поликарпова не предупредили о заспинных пертурбациях –

по телефону, телеграммой, каким-нибудь намёком из рук «мини-зорге-курьера»?!

Приказ на постройку первого экземпляра И-200 не заставил ждать. Никто в отсутствие Главного не решился устранить его от занимаемого поста, однако коллектив заштормило. Поползли чёрным дёгтем слухи о возможном аресте и расстреле «Поликарпыча», когда он вернётся.

Возвратившись из Рейха, не один Николай был сражён наповал. Приезд, радовавший родной речью и воздухом, в нормальной стране (где все равны?) должен был способствовать подъёму творческих сил. В спокойной атмосфере предстояло переосмыслить обновление Люфтваффе. Подготовить спецотчёт с рекомендациями для последующей закупки немецких машин трёх типов, из числа заинтересовавших «красных» директоров и «витязей» НИИ ВВС. Много чего было надо! Помимо летающего железа, вороха документов, среди мотанья по наркоматам и в ходе предстоящих лекций Николаю Николаевичу надо подумать о себе, жене Шурочке и дочери Марианне. Не позабыть о родне. Проведать семью расстрелянного начальника ЦАГИ Н. М. Харламова, с которым он посетил Рим в далёком 1927-м...

Всяк человек, какую бы нишу не занимал в обществе, прежде всего Человек. Приезд из Германии омрачился не только последующим загадочным самоубийством лидера НКАП М. М. Кагановича – в ОКБ царил хаос, который не смог ликвидировать даже его парторг М. К. Янгель. В лагеря инженеров, собранных Поликарповым со всей державы, к счастью, не увезли. Янгель занимался оргвопросами вокруг финальной попытки запустить И-180 в серию на авиазаводе в Горьком. Там, в двух шагах от Родины В. П. Чкалова, Михаил Кузьмич получил письмо конструкторши, с призывом спасти людей. Никто из «поликарповцев» не мог предположить ни в одном из снов, какой кошмар свалится на их головы...*

* Об «этом» не смогла поведать в книге «Полёта вольное упорство...» супруга М. К. Янгеля – И. В. Стражева; ещё жила цензура от имени КПСС, а не цвели тюльпаны близ космодрома...

Согласно приказам от 8 и 12 декабря 1939-го, на фундаменте поликарповской чертёжно-технической документации к работе над будущим МиГ-1 приступили А. И. Микоян, М. И. Гуревич, В. А. Ромодин. Главный конструктор А. И. Микоян и его заместители выступают доводчиками замыслов революционера истребительной авиации Н. Н. Поликарпова, у которого вырвали «Проект К» тихой сапой. Ближайшее окружение авиаконструктора окрестило ЧП натуральной подлостью. Причастные к И-200 требовали экстренного совещания и возврата машины любой ценой, ибо, выражаясь по-родительски, у них отобрали дитя.

Собрание состоялось после гневного визита Главного в Наркомат авиапромышленности, оказавшегося безрезультатным. Выслушав сотрудников, Поликарпов выступил с резкой речью, заметив, что в ОКО Микояна не должны допустить сброса проекта в архив.

Автор различных типов самолётов говорил напряжённо и долго. Он повторяется – обжаловать произошедшее бесполезно. Мигом помрачневший создатель оговаривается: тем, кто остался с ним, придётся тянуть лямку – каждый за троих. По его мнению, И-200 нуждался в доработке. В её нюансы, в частности, входила необходимость улучшения путевой устойчивости путём увеличения площади киля и руля направления. Орловец считает, что сгодится профиль крыла с удлинённым носком, а вот хвостовое оперение не следует оставлять деревянным. Не забывает напомнить о жизнестойкости центроплана, форме капота двигателя и размещении маслорадиаторов, тем более АМ-37 не прошёл испытания, и вместо него пришлось довольствоваться АМ-35А.

Свербила в мозгу фраза последних суток: «Жаль, не дождался моего возвращения», но вслух штурмующий небо сказал иное, нокаутное:

– *С сегодняшнего дня начинаем работу над новым проектом истребителя с мотором воздушного охлаждения. Я думал о нём до поездки за границу (это был перспективный мощный пушечный И-185. – Р.С.В.). – Представляется, по характеристикам ис-*

требитель будет превосходить ныне существующие. Ведущим по машине будет Василий Иванович Тарасов.

Перед решением о переводе «поликарповцев» на опытный завод № 51, у них хватало проблем, связанных с развитием истребителя И-180. Вслед неудачам с четырьмя экземплярами этого самолёта с двигателями М-87А, М-87Б и М-88, в конце 1939-го спешно велись работы над И-180сер (25) с М-88 и И-180Ш, который не увидел неба, будучи недостроенным. В 1940 году планировалось закончить проект И-180(Р) с мотором М-90. На его основе Николай и задумывал новейший скоростной моноплан, о котором упомянул на экстренном совещании.

Осознавая, что основанному в марте ОКБ при заводе № 1 будет тяжело вести «Проект К» без его замечаний и советов, небопроходец созванивается и встречается с А. И. Микояном и М. И. Гуревичем. Не знаем, чем «спасался» от депрессии «Король» – чаем с лимоном, шоколадом, водкой или коньяком – от него, в пользу Артёма Ивановича, забрали свыше 80(!) конструкторов. Среди них – ведущие инженеры, проектировщики, начальники бригад с солидным опытом самолётостроения. Внезапная рокировка с кадрами КБ привела к тому, что новый коллектив Н. Н. Поликарпова утратил профессионализм высшего образования. Ситуация крайне негативно отразилась на последующих творениях Мастера – часть работ аннулировалась, иная «вошла в штопор». Сакральной жертвой переворота, по мнению авторов, станет многообещающий перехватчик И-185, которому не посчастливилось массово вступить в истребительные формации Краснозвёздных ВВС*.

При randеву и телефонных разговорах с «микояновцами» Николай замечает: на их заводе будет проблематично освоить технологию производства хвостовой части фюзеляжа по опы-

* См. исследования авторов «Небопроходец», «Взлёты и пике Поликарпова», «Неизвестный Чкалов», 690-страничный фолиант к 65-летию Победы «Сердце над облаками» (Орёл, 2000–2010), очерк «Укротитель истребителей» («ОВВ», № 6 (63), 2017), поэму «Эхо тарана».

ту, освоенному заводом № 21. После переезда «поликарповцев» созвали оперативное совещание, где одновременно с распределением самолётов по КБ, директор завода № 1 П. В. Дементьев вернулся к «детским болезням» И-200. Один из фаворитов ОКБ Поликарпова В. Г. Сигаев, присутствовавший на «разборе полётов», с грустью вспоминал:

– А что «машина К»? Артём Иванович её строит и пусть строит. Я не могу влезать в этот вопрос.

– Мне не всё может понравиться, – ответил Николай Николаевич Дементьеву – буду что-то менять... Нет-нет, пусть Артём Иванович ведёт её.

– Я потому поставил вопрос, – буркнул новый директор, – что вы писали жалобу наркому.

– Да, писал. Я писал Кагановичу, а его уже нет. У нас некому жаловаться. В Германии можно жаловаться Герингу. А у нас – некому!

– При этих словах мне показалось, все съежились, рассказывал товарищ Сигаев. – Тут Николай Николаевич опомнился, увидел, что наговорил лишнего, и сразу перешёл на другой тон.

– Артём Иванович начал строить, так пусть и заканчивает. А у меня есть и другие проекты, – с гордостью заключил Поликарпов.

До начала весны 1940-го моноплан со свободнонесущим крылом обозначался в документах «самолётом Поликарпова, Микояна и Гуревича». Таким образом, идеи доводки машины на заключительном этапе принадлежали тандему Микоян-Гуревич. «Короля истребителей», которому симпатизировал Вождь, перебросили лидером завода № 51, а во главе авиазавода № 1 поставили Артёма Ивановича. Конкретнее, Днём рождения КБ его имени застолбится дата – 8 декабря 1939 года.

Под опекой ЦК творческий союз и соратники достигли положительных результатов в сжатые сроки, привлекая последние и успешные технологии авиастроения и смежных с ним производств. Для своего времени длинноносый И-200 с убираю-

щимся шасси, с короткой задней частью фюзеляжа и глубоко «посаженным» плексигласовым фонарём кабины олицетворял передовизм ВВС Страны Социализма. От моторостроителей под началом А. А. Микулина он получил высотный АМ-35А, взлётной мощностью 1350 л.с. Ещё на стадии проекта подразумевалось применение перехватчика на потолке свыше 6000 м, с расчётной скоростью, превышающей имеющиеся типы истребителей на 200 км/ч.

Александр Александрович крепко выручил новое КБ А. И. Микояна и М. И. Гуревича, рождённое на базе разогнанного Поликарповского. Испытания «микулинцев» показали: на высоте восьми километров прототип МиГ-1 способен разогнаться до 640 км/ч!

По чертежам установили рекорд, проработав их за три месяца. На месяц меньше затратили на сборку первого экземпляра. Разработка истребителя нового поколения востребовала увеличение прочности планёра из-за серьёзного веса движка. Упор «микояновцев» сводился к реальным матвозможностям ГАЗ № 1 и к упрощению технологий на конвейере. К примеру, металлический центроплан нёс обшивку из дюрала, а отъёмные консоли крыла и хвостовая часть фюзеляжа выполнялись из лучших пород дерева. Сварщики отвечали за прочность каркаса передней части фюзеляжа, изготовлявшегося из стальных труб.

Призванный заменить устаревшие машины, самолёт строился с учётом быстрого освоения производства и ввода в строй ВВС. Над этой же проблемой кропотливо и ускоренно продолжил изыскания по И-185 новый коллектив Н. Н. Поликарпова.

Создать самолёт мало – это знают школьники-авиамodelисты. Его надо научить летать, а в случае «брыкастости» – исключить из рядов ВВС, по «параграфам» опасности и непригодности. Январская неделя 1940-го ознаменовалась для «микояновцев» хорошими результатами испытаний, проведённых асом пилотажа А. Н. Екатовым. Не глядя на плюсы, он отметил сборочные дефекты. Акцентируя внимание на важности установки автомат-

предкрылков на крыльях, виртуозный «дрессировщик» самолётов указал, что МиГ-1 излишне строг в пилотировании. «Дурная» манёвренность на малой и средней высотах, предрасположенность аппарата к внезапному сваливанию в штопор, были крайне опасны не то, что в боях. Они угрожали гибелью первому же лётконтингенту, призванному переучиваться с «Часк», «Ишаков» и даже с малочисленных Як-1, что позже подтвердится отношением ряда пилотов к МиГ-1 и МиГ-3 в первые месяцы Великой войны.

В ритме галопа истребитель доводился в аэродинамическом направлении – полномасштабный макет будущего МиГ-3 затирался вручную и многократно продувался в аэродинамических трубах ЦАГИ, по настоянию А. И. Микояна и М. И. Гуревича. Тогда же обнаружилась неудовлетворительная работа водо-маслорадиаторов. Уже без «Короля» намудрили с заслонками на входе воздушного потока, а затем вернулись к первоначальному варианту.

Вследствие разного рода вмешательств и отсутствия выбора иной силовой установки, невооружённую машину перетяжелили. По разным источникам, вес пустого составлял 2595–2630 кг, с боекомплектом трёх (пары 7,62-мм и одного 12,7-мм) пулемётов. В угоду высотной доктрине «господства в воздухе», на «МиГах» взлётным весом 3350–3490 кг, отказались от авиапушек.

Повторим, основная работа по плану «Постройки трёх опытных экземпляров серийного истребителя» была проведена с участием Н. Н. Поликарпова и его единомышленниками – Н. И. Андриановым, А. Т. Каревым, Я. И. Селецким, В. А. Ромодиныным, М. И. Гуревичем, Н. З. Матюком. Госиспытания первого должны были пройти до 1 июля 1940-го, второго и третьего – к 1 августа и 15 сентября (ДП по теме – Р.Я. Беляков «Н.Н. Поликарпов и современное авиастроение», М., 1981).

«Мотор большой, а самолёт маленький, – впоследствии рассказывал Михаил Иосифович Гуревич. – Подобно прототипу – АМ-34 – он просился на машину бомбардировочного, а не истребительного типа. При размещении его в передней части – кабина сместилась назад намного дальше, чем было принято у одномест-

ных истребителей. Обзор стал недостаточным, с этой проблемой пришлось немало повозиться, но в конце концов задачу решили».

Содружество Артёма Ивановича столкнулось и с дилеммой по выбору оптимальной редукции. Иными словами, соратники Микояна затратили массу человеко-часов на поиск оптимального соотношения оборотов двигателя и пропеллера. Точно «пойманное» соотношение обеспечивало козырь перехватчика – макстыгу на различных (заданных) режимах и высотах. Благодаря целеустремлённости творцов, практически переставших видеть родню из-за занятости, им удалось создать и внедрить надёжный редукторный механизм*.

Высокая отрицательная температура на 10000 метрах естественным образом востребовала усиление прочности агрегатов, систем и механизмов «Первого» МиГа. Морозостойкость жидкостей и материалов самолёта являлась одним из главных критериев успеха, вкпе с кислородным оборудованием пилота. Даже простейшие выхлоп-патрубки переделали в реактивные, с расчётом, что отработавшие газы на выходе дадут доптягу новой машине. Поразительно, как одарённые «микояновцы» уместили весь проект И-200 на 36 листах, отправленных на анализ трёх инстанций – НКАП, НИИ ВВС, УВВС. Этими же структурами оценивался полномасштабный макет самолёта, созданный за 15 декабрьских дней!

На фоне успехов КБ А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина и других, затративших на разработку своих легендарных в грядущем машин не менее года, прорыв новаторов ОКО (ОКБ) А. И. Микояна скрывался в каждом этапе проектирования и сборки. Цепочка взаимодействия конструкторов, технологов, аэронимакиков, мотористов, оружейников, высококлассных сборщиков сформирует визитную карточку коллектива, его мощь и гордость.

В соответствии с лозунгом «Всё для серии и всё во имя серии!», получился технологичный для конвейера истребитель.

* Одним из немногих авторов, показавших КПД ОКБ в годы ВОВ был Мариан Васильевич Новиков – его книгу «Творцы оружия» при тираже 46 000 экз. зачитывали до дыр (М., 1971).

Консоли его 10, 20-метрового крыла (позже 10,30 м), площадью 17,44 м², разбирались на три части, имея лёгкую стыковку с центропланом. Были легкосъёмными панели с его нижней части, что облегчило труд авиатехников при заправке баков. Равнопрочный И-200 длиной 8,25 и высотой 2,67 м, порадовал впоследствии «дядей Вань» аэродромов удобным демонтажом системы управления. Органы управления легко снимались-устанавливались на свои места под полом кабины, будучи взаимосвязанными на единой металл-площадке. Немаловажно, что посадочные щитки, рули, элероны, подмоторная рама тоже не занимали время, будучи быстро-съёмными. Минусом «симпатяги» остались полотноная обшивка элеронов, деревянные отъёмные части крыла и хвостовая часть (тогда не могло быть иначе, помня про «Бура-тино» – ЛаГГ-1 и ЛаГГ-3)**.

Аркадий Никифорович Екатов взлетел над бывшей Ходынк-ой 5 апреля 1940-го, после доставки машины на Центральный аэродром Москвы тягачом на буксире. Полёты прошли без экс-цессов. Ответственным за испытания Артём Иванович назначил ведущего инженера ОКБ Анатолия Григорьевича Брунова.

Истребитель с красиво изогнутым профилем крыла, с убира-ющимися шасси и хвостовым колесом, с «дизайнерски» проду-манными воздухозаборниками, соответствовал русскому афориз-му: «Встречают по одежке, а провожают по уму!». Для полного восприятия «портрета» достаточно привести пример аэродина-мической доводки истребителя. При продувке в аэротрубе ЦАГИ выяснилось: антенна радиосвязи «сжирает» у перехватчика 2–3 км/ч, ещё какие-то метры «поглощали» другие, казалось бы, выверенные элементы конструкции. По размышлениям «коман-ды» Микояна и Гуревича, устранение «завихрений» раскрывало спрятавшийся в них КПД скорости до нескольких десятков кило-метров в час!

** О многих проблемах ВВС Страны Советов см. книгу Рассохиных «Штурмующий небо» в трёх различных изданиях – 2012, 2013 и 2015 гг. (Орёл, СП РФ и КНР «Новое время»), в авторском оформлении.

Аэродинамическая формула истребителя была и остаётся залогом успеха скоростных боевых машин, выступая в роли как бы «ограничителя алмаза». Теория подтвердилась показателями скорости при их сопоставлении с И-200 и МиГ-3. Большая разница – 628 км/ч, против 640. По утверждениям авиаэлиты довоенного и военного периодов, советские и зарубежные самолёты не имели подобной скорости. Поэтому родилась уверенность не только в будущем машины, бравшей «потолок» 5000 м за 6,5 мин., но и в её военпригодности в массах. Война укажет на иные высоты воздушных боёв, однако неверно считать «запрограммированность» Н. Н. Поликарпова, А. И. Микояна, М. И. Гуревича и других авиаконструкторов СССР на покорение «пики» высот ошибкой, или «пике» в конструировании...

В мае 1940-го, игнорируя полную программу испытаний, власть и партия дали добро на крупносерийное производство, в цехах предприятия имени Авиахима. «Детские болезни» устранялись прямо на конвейере, согласно требованиям конструкторов и пожеланиям представителей истребительной авиации от РККА, НИИ ВВС, ПВО и ВМФ. Авиастроители соберут 100 МиГ-1, а экземпляры, последующие за ними, влетят в историю ВВС и Великой Отечественной под именем МиГ-3. Естественно, перед запуском «Третьего» – «микояновцы» постарались аннулировать «болячки» «Первого». Лилась кровь жертв Второй Мировой в Европе, Африке, Азии...

Повышение мощности тепловых двигателей за счёт увеличения расхода горючей смеси (т.е. форсирование) отразилось в многоцилиндровом рядном АМ-35А А. А. Микулина в трёх «табунных» составляющих – 1200, 1300, 1350 л.с. Его приёмистость к полной нагрузке на высоте 7000 метров достойна места в Книге рекордов России. Ни один из самолётов Люфтваффе с поршневым мотором не достигал таких результатов и не строился крупной серией. С практическим потолком 12000 метров перехватчик русских превзошёл Вф.-109Е Вилли Мессершмитта и первые «Спитфайры» Реджинальда Митчелла на 80 км/ч, явившись родоначальником прославленной советской «фирмы» «МиГ».

Жёсткие заводские испытания двух опытных машин выявили неполадки в системах охлаждения двигателя, вследствие чего подобрали более эффективные радиаторы. Перед передачей И-200 на испытания в НИИ ВВС старатели под оком А. И. Микояна 17 раз меняли установку маслорадиатора и 4 раза водорадиатора до 28 августа 1940-го.

Всего 10 дней дали авторам и дебютным экземплярам на лётные и оружейные испытания. В первом случае, в присутствии заводчан, «крещение» воздухом отслеживали мэтры авиаинженерии во главе с П. С. Никитченко и В. И. Алексеенко. За «встряску» вооружения отвечали люди под началом товарища К. П. Ссоруна. За полёты – лётчик от Бога А. Г. Кочетков, не раз консультировавшийся с не менее выдающимся пилотом-испытателем С. П. Супруном. Андрей Григорьевич смог обнаружить опасные «провалы» топливной системы, чем спас себя и машину в финальный день испытаний 12 сентября. Благодаря инженерным знаниям и опыту выпускника «Жуковской» Академии, «микояновцы» ликвидировали дефект топливного крана верхнего и нижнего бензобаков. В дальнейшем именно работа А. Г. Кочеткова и С. П. Супруна сыграла знаковую роль в ходе переучивания на «МиГи» в истребительных авиаполках, о чём напишет их друг по испытаниям И. Г. Рабкин.

Отчёт по госиспытаниям опытных И-200, лаконично предписывал от имён авторитетов НИИ ВВС:

«И-200 с АМ-35А конструкторов А. И. Микояна и М. И. Гуревича госиспытания выдержал.

Учитывая острую необходимость снабжения частей ВВС истребителями с ЛТД самолёта И-200, считать необходимым скорейшие проведение войсковых испытаний И-200;

необходимо провести лётные 50-часовые испытания «бомбордировочного» АМ-35А на И-200;

А. И. Микояну и М. И. Гуревичу немедленно приступить к изготовлению И-200, на котором:

а) повысить продольную устойчивость самолёта и обязательно облегчить его управление, сделав машину приятной в пилотировании,

б) увеличить поперечную устойчивость,

в) запротектировать центропланские баки,

г) установить предкрылки, новые колёса размером согласно нормам НКАП и пневматики на хвостовое колесо (вместо гусматика),

ж) установить дополнительно два лёгкостьёмных пулемёта ШКАС или «березин» (Михаил Евгеньевич – ведущий конструктор 12,7-мм авиасинхронпулемёта БС и универсального 12,7-мм пулемёта УБ трёх разновидностей. – Р.С.В.),

з) увеличить запас горючего, доведя дальность самолёта в нормальном варианте не менее 1000 километров при полёте на 0,9 максимальной скорости».

В преддверии 1941-го единомышленники по ОКБ, внимая требованию о повышении дальности действия истребителя, корпели над проблемой установки 260-литрового допбака. Малые габариты И-200 заводили в тупик, но, к чести неусыпных рационализаторов, они изобрели бак вне стандартов геометрии, получивший эксплуатационное прозвище «каракатица». Новинку незамедлительно применили «за пазухой» первой сотни МиГ-1.

Стукнул морозами декабрь. Заводчане с испытателями от НИИ ВВС отбыли в Крым, где планировалось облетать как «Первый», так и новобранец МиГ-3. К тому времени на крайнем мотор сдвинули вперёд на 100 мм (отсюда «длинноносность») и усилили детали шасси.

В январе-феврале укротители истребителей вложились в нормы испытаний, а 13 марта в стан «микояновцев» влетело неизлечимое ничем и никем горе – в финальном полёте разбился Аркадий Никифорович Екатов. Авиация всегда жила «крыло в крыло» со смертью; гибель лётчиков до войны, к наитрагичному сожалению, была массовой. Старейшина в блистательной среде Героев Пятого Океана, заводской пилот ОКБ Микояна-Гуревича, Екатов остался в па-

мяти коллег всегда суровый и спортивный, с неизменной табачной трубкой – Мастером, давшим «МиГам» путёвку в жизнь...

Катастрофа исследовалась комиссией по несчастным случаям, но всё было тщетно, хотя профи авианаук грешили на разрушение нагнетателя. По этой же причине движок Микулина «взбрыкнулся» в грохоте стендовых испытаний, не выдержав 50 часов работы. Вследствие табу Сан Саныча (Микулина) на применение высот-корректора, первопроходцы Краснозвёздных ВВС не смогли достичь планируемой дальности (показатели испытаний пары машин «застыли» на рубежах 820 и 857 км. Радовало, что скорость по горизонту составила 640 км/ч, однако «скачок» аппарата во взлётном весе почти на 260 кг негативно отразился на скороподъёмности до 5000 м. Казалось бы, всего – 1,2 минуты – но для высотного перехватчика такое «замедление» было недопустимо*.

«Микулинцы» усилят не только клапаны, снимут запрет на высот-корректор. Для улучшения полётных качеств самолёт получил автоматические предкрылки в крыле. МиГ-3, на котором начал войну А. И. Покрышкин и с коим впервые схлестнулся в бою «белокурый рыцарь» – эксперт Э.Хартман, ценой труда Героев Тыла вылетел в бессмертие ощутимым для ВВС СССР контингентом. Среди ЛаГГ-3 и Як-1, выпущенных до 22 июня 1941-го в количестве 322 и 399 штук, МиГ-3 лидировал в серии: их соберут до Трагедии века – 1301 экземпляр.

С металлическими рулями и горизонтальным оперением, с тем же «сердцем» и с допбаком (с ним дальность возросла до 1250 км), МиГ-3 изготовлялся со «сталинским» качеством. На фронты вылетели или прибыли по ж/д 3322 народных мстителя, судьбы которых, без шуток, не прошли мигом. На них воевали асы боевого пилотажа и снайперства: С. Супрун, А. Шлопов, Н. Бабонин, А. Катрич, С. Поляков, В. Александрюк, С. Долгу-

* Читайте мастера по испытаниям своих и чужих самолётов Героя Советского Союза П. М. Стефановского «Триста неизвестных» (М., 1968), воевавшего на МиГ-3, выпущенных в количестве 3 272 экз.

шин, А. Горбачевский, И. Лихобабин, И. Гончар, К. Титенков, В. Калачёв, Н. Гулаев, М. В. Кузнецов, П. Кутахов, Г. Речкалов. Летопись истребительных авиаформаций ВВС СССР будет вечно хранить имена и подвиги Героев, приручивших строгие МиГ-3 – А. Ковачевича, К. Миронова, Ф. Атрашкевича, В. Иванова, Г. Голубева, С. Ачкасова, Н. Баскова, Г. Бахчиванджи, П. Белясника, испанца А. Ариаса, И. Шумилова, В. Шишова, И. Бочкова, В. Крупского, Я. Верникова, А. Хлобыстова, Н. Власова. На «МиГе» начал счёт жертвам А. И. Покрышкин, кратко воевал майор К. К. Коккинаки...

К сожалению всех лётчиков, «МиГи», весившие более трёх тонн, так и не получают на борт хотя бы слабую (маломощную по калибру) авиапушку. Однако даже вне «Бессмертного полка» достойные потомки никогда не позабудут, что на них истребляли свастиковое вражьи на всех фронтах Великой Отечественной – И. Гайдаенко, П. Шавурин, М. Гарам, В. Фигичев, братья Михаила Гарамы – Виктор и Николай, Г. Григорьев, Д. Титаренко, П. Тарасов, И. Голубин, А. Сторожаков, И. Грачёв, З. Сорокин, А. Семёнов, Г. Громов, К. Селивёрстов, К. Груздев. Помимо пулёмётных залпов, уничтожали крестоносцев одной 100-килограммовой или двумя 50-килограммовыми бомбами Л. Дьяченко, М. Седов, С. Ридный, Н. Гугнин, И. Заболотный, П. Пилутов, В. А. Зайцев, П. Песков, И. Запрягаев, Б. Ковзан, В. Орлов, Г. Зимин, П. Коробков, Н. Наumenко, В. Королёв, А. Морозов, А. Котов.

На МиГ-3 имелись подкрыльевые направляющие для шести реактивных снарядов класса «Смерть врагу!» (РС-82). В запретных по перегрузкам «каруселях» и при штурмовках на земле или плавединиц Кригсмарине, они метко-беспощадно применялись «миговцами» – В. Мовчаном, К. Крюковым, И. Мещеряковым, Н. Кривяковым, А. Легчаковым, В. Матаковым, В. Лукиным, С. Макаровым и многими другими «соколами» Вождя народов...

Мгновения побед и горечь утрат несли в себе «МиГи», стоявшие на вооружении ВВС КБФ, КЧФ, КСФ, КТОФ. Естественно, истребительная авиация ВВС ВМФ являлась не столь много-

численной как её «старшая сестра» в составе ВВС РККА. Общее количество истребителей всех типов и марок перед вторжением Германии немного недотягивало до 800 машин. На Балтике числились 368, на Черноморье – 346, в Заполярье – 49, на авиабазах ТОФ – 665 самолётов. Ключевую роль везде играли бипланы и монопланы КБ Н. Н. Поликарпова. Тем не менее, морские авиаторы четырёх Флотов до войны успели получить и переучиться на МиГ-3, ЛаГГ-3, Як-1, хотя их было мало. Ситуация по снабжению истребительных формирований ВМФ резко и положительно изменится с 1942-го – более массово вступят в войну «Яки», «ЛаГГи», «Лавочкины», ленд-лизовские истребители ведущих авиафирм Англии и США.

Под Мурманском отличатся «миговцы» под лидерством старлейта Д. Г. Соколова, на Черноморье К. Денисов, В. А. Лукин, В. И. Воронов, на Балтике – асы 13-го ИАП (с 18 января 1942-го – 4-го ГВИАП). На МиГ-3 и И-16 обороняли Севастополь храбрецы из 32-го ИАП КЧФ. Ещё раз подчеркнём, истребители Микояна и Гуревича имелись в ВВС ВМФ в небольшом количестве, что в полной мере относилось к ВВС КТОФ, которым посчастливилось не воевать с Японией до 1945-го, ибо Империя с нарушениями сохранила нейтралитет с СССР до и после высадки на материк и разгрома Пёрл-Харбора...*

В том зловещем декабре 1941-го, несмотря на успешное использование МиГ-3 в отражении налётов высотных бомбёров Люфтваффе на Москву, Ленинград, Мурманск, их снимают с конвейера. Формулировка военвремени гласила и увольняла одновременно: «ввиду несоответствия требованиям лётсостава и фронта». Пальма первенства перешла к Як-7, Як-9, Ла-5ФН, но машины Артёма Микояна и Михаила Гуревича пригодятся в структуре ПВО до Победного Мая 1945-го. Главной же причиной остановки производства МиГ-3 послужило особо важное

* Конкретнее по теме см. книги С. В. Рассохина «Тихие Гавайи?», «На воде некуда бежать», «Горе и Слава Второй Мировой» (Орёл, 2002–2013, 2016), очерк Рассохиных «Ленд-Лиз без мифов и легенд».

задание Правительства и лично И. В. Сталина, требовавшего строить «как можно больше «Илов». Крупносерийное производство знаменитых штурмовиков С. В. Ильюшина обязало ведущих моторостроителей передать движки А. А. Микулина, их более совершенные модификации для тысяч «летающих танков», прозванных фашистами «Шварцтодт» – «Чёрной смертью»...

В трагичном для державы 1941-м, члена партии с 1925-го А. И. Микояна поощрили Сталинской премией именно за МиГ-3. В содружестве с М. И. Гуревичем он продолжит изыскания по модернизации проверенной боями машины. К примеру, на следующий год на ней достигли 660 км/ч на 7000 метрах.

Вождь и ВКП(б) поддержат и Н. Н. Поликарпова, несмотря на перенесённую им морально-психологическую травму, в связи с «раздраем» КБ надвое. Сначала его защитит новый лидер НКАП А. И. Шахурин, подписавший орловцу Диплом Главконструктора 1-й степени по самолётам. Тогда же (за год до войны) один из первых Героев СоцТруда Страны Советов стал доктором технаук без защиты диссертации. Он бился за удачный И-185, работал над книгой «Конструкция самолётов». Впоследствии Николая Николаевича перевели под эгиду 18-го Главуправления НКАП, курировавшего ракетостроение. Награждённый орденом Ленина, Золотой медалью «Серп и Молот» (№ 4), спецпремией за И-200, профессор и депутат ВС СССР Н. Н. Поликарпов совмещал конструкторскую деятельность с руководством кафедрой «Конструкция и проектирование самолётов» в МАИ. Патронируя одарённых студентов, он весьма переживал за дочь Марианну, которая перевелась из МАИ на юрфак МГУ. «Королю истребителей» осталось жить совсем немного. Он успел передать винтомоторную группу истребителя И-185 КБ С. А. Лавочкина для его машин с форсированными моторами, разработать реактивный перехватчик «Малютка», пассажирский «Лимузин», большой десантный планёр («С»), двухмоторный ночной бомбер «Т». Не смог запустить в серию тяжёлый двухмоторный истребитель сопровождения, вы-

сотные истребители ИТП и – самое важное – авангардный И-185, прошедший удачные заводские и фронтовые испытания...

В переломном 1943-м «микояновцы» испытали опытный И-231–2Д. Истребитель с 1700-сильным «микулинским» АМ-39 на этот раз был пушечным. Машина вырвалась в рекордсмены по скорости среди самолётов данного типа в СССР, развив свыше 700 км/ч, но в серии не строилась.

На следующий год ОКБ А. И. Микояна-М.И.Гуревича вывело на практический потолок 14100 м высотный перехватчик И-244 с опытной гермокабиной. При необходимости самолёта в составе ПВО, война не позволила заняться перепрофилированием авиазаводов на его производство. Та же несчастливая участь постигнет разработку января-февраля 1945-го – высокоскоростной перехватчик И-225, развивший на испытаниях рекордные тогда 726 км/ч.

Параллельно с секретным НИИ, в конце 1944-го – начале 1945 годов содружество под единоначалием Артёма Ивановича разработало нетрадиционный аппарат с комбинированным двигателем. Подобные опыты с силовой установкой уже проводились в Италии, Германии, Англии и США. На вращение компрессора воздушно-реактивного мотора уходила львиная доля «лошадок» поршневого двигателя В. Я. Климова ВК-107Р.

Как и вся страна, тяжело переживал Микоян безвременную смерть Н. Н. Поликарпова 30 июля 1944-го, ведь его «крёстному отцу» в авиации было 52 года. Скорбь от трагедий вокруг проектов мужа и его друзей разделили с ним по жизни в коммуналке на улице имени С. М. Кирова – супруга Зоя Ивановна, а с годами – повзрослевшие доченька Наталья и сынок, названный в честь деда Ованесом.

3 марта Победного 1945-го виртуоз по лётным испытаниям А. П. Деев взмыл под облака на «комбинированном» И-250, созданном ОКБ А. И. Микояна. Дебют в небесах раскрыл высокий потенциал истребителя. Самолёт мог работать на дальности около 2000 км на поршневой установке, а на РВД разогналс

ти до 830 км/ч, что позволило ввести его в первый послевоенный строй родных ВВС.

Дальность, высота, скорость – пожизненный девиз Артёма Ивановича и Михаила Иосифовича при проектировке всех «МиГов». Вектор развития авиации был своевременно понят в Совете Министров, ЦК КПСС, среди ведущих КБ, открывших Эру реактивных Постановлением в феврале 1945-го. Спустя месяц первопроходец озабочивает единомышленников разработкой новой боевой машины, с расчётным требованием скорости 900 км/ч. Моторостроители откликнулись предоставлением двух двигателей на выбор – РД-10 и РД-20...

Рассказ о реактивных истребителях Микояна и Гуревича – отдельное исследование их искромётного творчества во благо ВВС Отечества. Преодолению звука мы посвятим, в честь 115-летия Артёма Ивановича, отдельный исторический очерк, основанный на фактах, документах, мемуарах участников и очевидцев становления Краснозвёздных реактивных ВВС Советского Союза. Они олицетворялись проблемами и радостями, связанными с рождением МиГ-9, МиГ-15, МиГ-17, МиГ-19, МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27, МиГ-29, с их всевозможными «бисами», на которых авиаторы Родины добились не только боевых побед, но и установили 55(!) мировых рекордов...

«МиГи» Великой Отечественной войны не останутся без внимания зарубежных авиа-авторитетов, союзников и потенциальных врагов Державы-Победительницы во Второй Мировой войне. Один из любимых самолётов выдающегося пилотажника П. М. Стефановского, командовавшего полком «МиГов» в 1941-м, наряду с коллегой С. П. Супруном, заметили в Великобритании. На страницах журнала «Флаинг ревью интернейшнл» не стали многословить:

«Появление этих истребителей говорит о том, что надо трезво оценивать возможности советской авиапромышленности».

Человек необычайного кругозора, дальновидный новатор, депутат ВС СССР 3–8 созывов, генерал-полковник инженерно-технической службы, лидер ОКБ-155, академик АН СССР, ленин-

ский орденосец, Дважды Герой СоцТруда А. И. Микоян был и остаётся родоначальником авиаконструкторской школы своего имени. К новым высотам его эпохальные самолёты вынесли создатели могучей тяги, сверхмужественные лётчики-испытатели, разработчики новых авиаматериалов, творцы оружия, РЛС, дорогие его сердцу и разуму заводчане.

Укрепление обороноспособности СССР было ключевой целью жизни штурмовавшего небо, напряжённо прожитой ради мощи ВВС, не за один миг в товарищеском союзе с М. И. Гуревичем...

23 июля – 5 августа 2020 г., Первосалютный Орёл – Москва





*К 120-летию со Дня рождения дважды Героя СоцТруда,
лауреата четырёх Сталинских премий, создателя легендарных
истребителей, генерал-майора С. А. Лавочкина*

АВИАКОНСТРУКТОР ПОБЕД

Земляк высокоценимого фронтовиками поэта А. Т. Твардовского родился в знаменитом русском городе Смоленске 29 августа (11 сентября) 1900 года. Его Родина прославилась в Отечественную войну 1812 года и снова впишет героическую страницу в летопись механизированной Второй Отечественной 1941–1945 годов.

Для многих будет открытием, что по метрикам будущий Генеральный конструктор истребителей записан как Симон Алтерович Магазинер. Его матушка, Гита Савельевна, числилась добротной домохозяйкой, отец – Альтер Ильич, трезво смотрел на жизнь, скромно учительствуя. Он ничем не обременял сына, но не терпел лжи, лени, коварства, строго спрашивал по предметам, когда Сима, Яша и Аня обучались в училище Рославля и гимназии Курска.

Еврейская чета Лавочкиных вдохнула в сынишку здравый оптимизм, раскрыв перед ним кладезь знаний, ибо он закончил гимназию с Золотой медалью в эпохально-переворотном 1917-м. Недолго одарённый юноша преподавал малышам латынь и «царицу наук» – математику. В 18 лет красноармеец Лавочкин сражался с белыми, позднее отличился при охране новой Госграницы Страны Советов.

Дитя моторного века с ранних лет увлёкся всевозможными механизмами. Впоследствии, будучи первостроителем крылатой мощи Пролетарских ВВС, вспоминал:

«Когда был маленьким, я очень любил придумывать. Мне всегда хотелось мастерить: увидеть задуманное воплощённым в металл или дерево. Иногда постигало страшное разочарование: великолепная идея оказывалась положительно уродом. Тогда понял: мало придумать, надо осуществить. Теперь вижу, как важно – с детства приучать руки осуществлять то, что задумала голова».

В среде Красной Гвардии Семён участвовал в борьбе с неграмотностью. Читал бойцам листовки, передовые газеты. Делился с ними фрагментами истории, литературы, арифметики, просто научил многих русскому языку и письму. Ему доверяют верховодить полковым судом, но крепче девушек влюбила завораживающе-романтическая авиация...

Зачарованный пируэтами покорителей небес на «этажерках» и летающих «мотоциклетах», Лавочкин неожиданно открыл дар в плане технически-сложной композиции художественного рисунка, на котором «полетели» его первые аэропланы и дирижабли, в перспективе и под разным углом точного зрения. Перед Рождеством 1921-го РККА направляет красногвардейца в столицу, на престижные курсы МВТУ им.Н.Э.Баумана, где он проучится шесть лет и заслужит звание – «инженер-аэромеханик». Здесь отшагал все ступени начинающего авиаинженера: просиживал до «звонка» в библиотеке, делая пометки в издававший виды блокнот, штудировал теорию и механику, помогал старшим товарищам в сборке планёров, посещал кружок авиамоделирования и аэродинамическую трубу. Пропадал на аэродроме, впервые поднялся в воздух самостоятельно. На всю жизнь остались незабываемыми лекции и наставления «дедушки» воздухоплавания Н. Е. Жуковского, других педагогов, организаторов и вдохновителей ЦАГИ... *

Как другие корифеи Краснозвёздной авиации, герой строк угодил в круговорот авиабума, охватившего Страну Социализма.

* О становлении авиации эпохи И. В. Сталина рекомендуем к прочтению книги П. Т. Астапенкова «Дерзкие старты» и «Записки конструктора» А. С. Яковлева (М., 1976–1979).

Миллионными тиражами слетали со станка газеты с заголовками: «Мир сошёл с ума от авиации!», «Пролетарий – на самолёт!», «Трудовой народ – строй Воздушный Флот!». Кипучую всесоюзную деятельность развили «Добролёт», «Общество друзей Воздушного Флота». Магнитно тянул к себе молодёжь патриотичный ОСОАВИАХИМ – Общество воспитает тысячи лётчиков.

Часто встречаясь с А. Н. Туполевым, А. А. Архангельским, В. М. Петляковым, И. П. Братухиным, С. П. Королёвым, А. И. Макаревым, А. Г. Бруновым, М. А. Тайцем, Л. С. Каменноостским, Н. Н. Поликарповым, советуясь с ними по разным вопросам, на пороге 30-х Лавочкин включился в разработку двухместного истребителя. Ведущими проекта Краснопресненского КБ являлись приглашённые в СССР французские авиаконструкторы Поль Эме Ришар и Анри Лавиль, запросившие меньший гонорар, в отличие от германского гидросамолётчика Адольфа Рорбаха. Завоз иностранцев в бывшие цеха деревообрабатывающего предприятия фирмы «Мюр и Мерилиз» был также вызван лживым обвинением мэтра по созданию гидропланов Д. П. Григоровича во «вредительстве».

В помощь десяти французам ВКП(б) направит не только С. А. Лавочкина и С. П. Королёва. Их тогда мало кто знал – будущих авторитетов ВВС во всех областях – Г. М. Бериева, П. Д. Самсонова, И. В. Четверикова, И. В. Остославского, Н. К. Скрижинского, Н. И. Камова, М. И. Гуревича, С. Н. Люшина, В. Б. Шаврова. Под контролем зама Ришара – Д. М. Хомского, заведующий секцией прочности товарищ Лавочкин удивил многих, работая допоздна на всех видах станков.

Торпедоносец открытого моря, хотя не получил «добро» на серийное производство, стал серьёзным дебютом для Семёна Алексеевича, вдобавок быстро изучившего французский язык. Пальму первенства по бомберам выхватил у коллег А. Н. Туполев, добившийся постановки ТБ-1 на вооружение и конвейер*.

* См. подробное исследование М. С. Арлазорова «Конструкторы», М., 1975., П. Я. Козлова «Великое единство» (М., 1982).

От амбициозного Ришара прочнист-аэродинамик Лавочкин уйдёт «под крыло» Лавиля, в только что созданное Бюро новых конструкций проектировать ДИ-4. Истребитель испытал Ю. И. Пионтовский, но судьба машины вышла «брыкастой». Пятнадцать соратников верили в достижение 300 км/ч, однако столкнулись с традиционной проблемой советских конструкторов – выбором (вернее отсутствием выбора) силовой установки отечественного или зарубежного производства.

На единственном истребителе «экспромтом» полетал сам В. П. Чкалов, позднее его «вёл» Б. Л. Бухгольц – морской лётчик высшего класса. Тем не менее, после школы у А. Н. Туполева и П.-М. Ришара, Семён приобрёл уверенность в деле жизни, хотя жил бедно, как и вся страна. Три года просуществовало БНК А. Лавиля. Один из первых единомышленников Лавочкина – Е. С. Фельснер, спустя лихолетье 30–40-х, рассказывал авиаисторику М. С. Арлазорову:

«Нашим главным учителем стали трудности тех лет. Работали в убогих условиях. Помещение плохое. Людей не хватало в КБ и на заводе. Вечерами конструкторы становились за станки, точили и фрезеровали, чтобы наш истребитель поскорее поднялся в воздух».

Время и события, радости и неудачи, процесс становления самолётостроения не останавливались. В редкие минуты отдыха вспоминались отец и мать, сестра Анна и младший братишка Яша, переезды семьи, первый урожай на огороде. «Как они там? Сохранилась ли моя библиотека?» – не раз задумывался молодой инженер, шагая по утреннему «гудку» на работу...

Никому неизвестный Вилли Мессершмитт занимался планёрами и дебютными монопланами, регистрирует авиафирму под своим именем. Анри Лавиль улетел во Францию. Семён Алексеевич попадает в святая святых – Центральное конструкторское бюро, где встречается с мастерами отрасли Н. Н. Поликарповым, В. А. Чижевским, С. А. Кочеригиным. Посещает ВВА имени Н. Е. Жуковского, внимательно оценивая постройку гигантского

многомоторника С. Г. Козлова. Монстр, выполненный по схеме «летающее крыло», задумывался для доставки бронетехники, но канул в Лету, несмотря на опеку патрона нововведений в РККА, ВВС и ВМФ М. Н. Тухачевского.

«Чижевцы» тоже привлекались «по жюль-верновски» – проектировали летательный аппарат, способный прославить Родину в стратосферных слоях. Внимание небопроходцев фокусировалось вокруг полной герметичности стратоплана, коснулось кислородных приборов лётчика и механизмов управления, на которые выпадали тяжёлые нагрузки при работе на сверхвысотах. Ответственная разработка пришлась по душе С. А. Лавочкину, фантазёру от природы. Он говорил сверстникам и компаньонам постарше:

«Неужели героям новых фантастических романов нечего изобретать и некуда путешествовать? Наука и техника, сделавшие за последнее время много открытий, не исчерпали возможностей человеческого гения!».

Параллельно труду в Бюро особых конструкций (отсюда имя высотника – БОК-1), вечерами конструктор помогал давнему товарищу А. В. Кулеву, строившему 14-местный ЗИГ-1 для нужд ГВФ. Изначально проект, получивший обозначений ПС-89, вёл А. Лавиль, но доводил А. В. Кулев, попросивший Семёна вычислить прочность подмоторной рамы. Машину собрали зимой 1935-го, с успехом испытав её весной. К глубокой печали создателей и трудящихся завода имени А. З. Гольцмана (один из лидеров ГВФ был репрессирован вместе с Я. Я. Анвельтом, И. С. Уншлихтом и др. по «делам», сфабрикованным НКВД) – 15 декабря того же года произошла непоправимая трагедия. Аппарат рухнул при посадке с высоты 50 метров, погубив экипаж из пяти человек и «родителя» А. В. Кулева. Тогда ещё в точности не знали, «что такое» – флаттер и бафтинг – опасные явления аэродинамики, сопутствующие авиакатастрофам. Чаще всех с ними сталкивался «Король истребителей», наш земляк Н. Н. Поликарпов. Объективно говоря, покорение неизведанного (даже при вводе обяза-

тельной продувки макетов в аэротрубе ЦАГИ) унесёт жизни многих пилотов-испытателей во всех советских авиаКБ... *

Экспериментальный БОК-1, схожий по конструкции и габаритам с рекордным одномоторным АНТ-25 А. Н. Туполева, достиг 13100 метров, благодаря искусным пилотажникам И. Ф. Петрову и П. М. Стефановскому, а также детищу А. А. Микулина – редукторно-наддувному двигателю М-34РН с парой турбокомпрессоров. В преодолении стратосферы отличился «поводырь» самолёта – инженер Каштанов. Участие в разработке БОК-1 и опыт применения гермокабин весьма пригодится С. А. Лавочкину в довоенные, военные и послевоенные годы, в процессе проектирования и серийного производства истребителей с разной компоновкой моторов.

Проработав в ЦКБ почти год, он перевёлся к автору самолётов моря – родоначальнику гидроавиации Отчизны, экс-арестанту Д. П. Григоровичу, искавшему пути пушечного вооружения крылатых машин. С ним сотрудничали изобретатель динамореактивной пушки Л. В. Курчевский, известные авиаинженеры В. Б. Шавров, Б. И. Черановский, С. Н. Люшин, прошедшие планёрную школу Коктебеля. Все изыскания аннулирует антихухачевская всесоюзная волна репрессий, несмотря на удачные испытания смертельных новинок в небе и на земле.

Соавторский проект Лавочкина-Люшина («ЛЛ») также оказался безжизненным, не глядя на положительные ТТХ их скоростного истребителя-моноплана с орудием Л. В. Курчевского. Не помогли заступничество куратора ВВС, вскоре репрессированного Я. И. Алксниса, революционный подход творцов к обзору и фонарю кабины пилота, выверенная аэродинамичность и убирающееся шасси. В любом случае, сладкий ли, горький опыт – послужил фундаментом и цоколем для новых идей и разработок. В дело «ЛЛ» вмешивался пламенный Серго Орджоникидзе, разрешив-

* Трагедии при освоении Пятого Океана в фактах и лицах подняты авторами в книгах «Небесные снайперы», «Сердце над облаками», «Штурмующий небо», «Небопроходцы», «Свастика под прицелом» (Орёл, 2006–2016). Очерки – см. «Орловский военный вестник».

ший Люшину и Лавочкину перейти к Курчевскому, хотя Григорович был разгневан потерей таких кадров*.

Людоедские выверты режима привели к ликвидации КБ Л. В. Курчевского, к показательным процессам, тайным расстрелам, анонимному доночеству и кулуарному брожению во всех сферах жизнедеятельности государства рабочих и крестьян. В море негатива у Семёна Алексеевича и взыскательного филолога Розы Герцевны Лавочкиных оставалась одна кристальная лагуна – забота о восьмилетней дочурке Аллочке и годовалом Шурике...

Жизнь и судьба перебросили авиаконструктора в Главное Управление авиапромышленности Наркомтяжпрома, где (в союзе с А. Н. Туполевым) он показал себя великолепным организатором, руководя возведением новых авиазаводов за год до начала Второй Мировой. Генеральная «репетиция» войны в Испании, воздушные бои в небе Китая и в районе Хасана обнажили «аутсайдерство» советских ВВС и крайнюю необходимость в замене поликарповских И-15, И-15бис, И-16, позднее И-153 «Чайка» на более современные истребители-монопланы с моторами жидкостного или воздушного охлаждения. Самолётостроитель, разделяя пушечную концепцию Д. П. Григоровича, справедливо замечает, что подобных машин пока нет у зарубежных потенциальных врагов, то бишь в лице КБ авангардных иностранных авиафирм. Игнорируя всевозможные препоны и внутриотечественную конкуренцию, подвижник упорно работал над абсолютно новой конструкцией истребителя.

Всё как у всех: аэродинамика, мотор, вес, шасси, «летучие» материалы, поиск наиболее удачной и пристрелянной авиапушки. Математически-интуитивный поиск связующего звена, той формулы, которые делают самолёт скоростным, манёвренным, снайперским, крупносерийным, живучим и удобным для лётчиков. Надо помнить о привлечении всего нового, массово обретенного

* Точное описание конструкций отечественных самолётов с фрагментами биографий их конструкторов на века осуществил автор морских машин В. Б. Шавров, чьи труды следует переиздавать в новом оформлении и в XXI веке...

юной совпромышленностью. Понять, как без потери мощности и лётно-эксплуатационных качеств, одновременно удешевить и облегчить конвейерную сборку трудящимся. На фоне глобальной «мессершмиттомании» качественно предусмотреть вероятные «ноу-хау» авторов истребителей Италии, Франции, Германии, Англии, США, Японии. За их границами творили день-ночь, без прекрас, выдающиеся авиастроители Челестино Розателли, Марио Кастольди, Джузеппе Габриэль, Робер Костелло, Эмиль Девуатин, Вилли Мессершмитт, Курт Танк, Вальтер Ретель, Эрнст Хейнкель и братья Гюнтеры. Был не «отстающе-устарелым», а великим вклад в родословную истребительной авиации ВВС Планеты Реджинальда Митчелла и Дж. Смита, Де Хэвилленда и Сиднея Камма, Гленна Кертисса и Джона Нортропа, Кейта Джонса, Ларри Белла, Чанса Воута, А. Картвели и А. Прокофьева-Северского. Тогда и ныне не назовёшь дилетантами поставщиков летучего самурайства и камикадзе – Д. Хорикоси, Я. Фукуда, Й. Ямамото, Т. Кубо, Й. Хаттори, Я. Одзава, К. Мацуо, Т. Кояма, К. Хондзо, Н. Озаки, М. Мори, М. Сёдзи, М. Ямада, Э. Секигучи, С. Кикухара, М. Цурума. Владельцы их самолётов претендовали на «Великую Восточно-Азиатскую Сферу Сопроцветания»...**

«Если Родина начинается на Днестре, а Днестр на Валдае, то с чего начинается истребитель?» – размышлял в ночной бессоннице Семён Лавочкин. – У Мессершмитта вроде удачный самолёт – мощный, высотный, манёвренный, пока с пулемётами... Почему же столько аварий? В чём тайна – в ошибке при расчётах, в охлаждении «ЮМО» или площади-профиле крыльев? Отчего «109-й» часто капотирует на посадке? Прав был за обедом Поликарпов: «Чем глубже, свежее и прогрессивнее замысел, тем дольше век машины, задел на её модификации». Зажимают Коленьку, горит мученик! И-180 и пушечный И-185 не пускают», – переживал Алексеевич...

** О войне на материке и на Тихом океане см. документальный дебют С. В. Рассохина «Тихие Гавайи?» и его книгу «На воде некуда бежать» (Первосалютный Орёл, 2002–2013, дизайн и иллюстрации автора).

За два года до Священной войны «человек-оркестр» объединяет под своим началом даровитый костяк небесных стратегов, прописав их в подмосковных Химках. В ОКБ-301 с энтузиазмом вошли его первые соавторы из НКАП, инженеры В. П. Горбунов и М. И. Гудков, а также ушедшие от Д. П. Григоровича, специалисты высокого класса К. В. Князев, Л. А. Елистратов, В. А. Кривякин, Ю. Б. Стурцель. На четыре наркомата разделили НКАП.

Главное направление в работе над И-22 было взято конструкторами на более мощное вооружение (20-мм пушка), снижение общего веса и аэродинамического сопротивления, на установку проверенного «климовского» движка ВК-105, жидкостного охлаждения, мощностью 1050 л.с. Из первого следовал пункт второй – не менее ценный, чем первый: основным материалом будущего «ЛаГГа» ввели новинку индустрии – дельта-древесину. В ту же пору ведущие КБ страны воодушевились, в связи с вводом в строй масштабных аэродинамтруб Т-101 и Т-104 в ЦАГИ*.

Отказ от гофрированных и матерчатых покрытий был вызван не одной беседой, а дружбой с изобретателем дельта-древесины Л. И. Рыжковым, по прозвищу ЛИР. Она принесла драгоценные плоды, лишней раз доказав обязательность непроторённого пути в авиации. Пропитанный фенольными смолами фанерный шпон был легче дюрала, не уступал «летучему» металлу в прочности. Мало того, прессованная древесина ЛИРа обладала повышенной огнеупорностью: не горела, а обугливалась. В устранении излишних сварочно-заклёпочных работ здорово помогли «кулибины» Всесоюзного института авиаматериалов. Им удалось создать формулу спецклея, однако от него отказались из-за ожоговой опасности для рук сборщиков.

Так родилось авиапредприятие на территории бывшей мебельной фабрики, где ранее трудилось КБ во главе с А. А. Дубровиным. Триумvirату сверстников – Лавочкину, Горбунову, Гудкову – было много труднее, чем строившим истребители

* См. воспоминания творца истребителей А. С. Яковлева «50 лет советского самолётостроения» и «Цель жизни». М., 1968.

Поликарпову, Микояну, Гуревичу, Яковлеву, Яценко, Синельникову. Надо не забывать, к тому времени конструкции истребителей предложили или представят родным ВВС (бипланной и монопланной схемы) А. А. Боровиков и И. Ф. Фролов (И-207), С. А. Кочеригин (ДИ-6), М. М. Пашенин (И-21), М. Р. Бисноват (СК-2), П. Д. Грушин (МАИ-3). Помимо Туполева, Бартини, Бериева, Ильюшина, Немана, в поте лица вели разработки самолётов различного предназначения и конструкции: П. О. Сухой (Су-2), В. М. Петляков («Сотка»), Д. Л. Томашевич (С-110), Н. А. Жемчужин (ВИТ-2) и другие. Разумеется, «соцсоревнование» КБ инициировал Вождь трудового народа, ВКП(б) и Вооружённых Сил Советского Союза, товарищ Сталин И. В. Напомним, было и авантюрное ОКБ А. В. Сильванского, «отличившееся» дублированием поликарповского И-16. Народные средства по «проекту» И-220 («Иосиф Сталин») умыкнули вроде не враги, но часть «сильвановцев» вольётся в коллектив С. А. Лавочкина, после ликвидации ОКБ родственничка «авиашишки» М. М. Кагановича, до его суицида или убийства...

Личная встреча И. В. Сталина с С. А. Лавочкиным и директором завода Ю. Б. Эскиным, его вникание в проблему с клеем ВИАМ Б-3 и апробирование дельта-древесины перочинным ножом, сдвинули дилемму на разрешение – нашли новый состав для пропитки березового шпона. Вскоре балагуры окрестят полированный И-22 (он же И-301) «роялем». Больше опытному и серийному образцам подходило прозвище «Буратино». Это было «не в бровь, а в глаз», ибо конструкция новейшего истребителя полностью состояла из дерева (за исключением двигателя, вооружения и других стопроцентно металлических по назначению узлов и агрегатов).

Действительно, древесина Родины шла на силовой набор фюзеляжа, лонжероны крыла, на весь планёр весьма симпатичной на взгляд боевой машины. Новаторство Семёна Алексеевича оценят по достоинству, но всё равно большинство КБ и самолётостроителей останутся верны смешанной по материалам конструкции, ведь до поставок по Ленд-Лизу дюралюминия катастрофически не хватало.

На старте зимы 1940-го И-22 буквально вынырнули блестяще исполненной сверхполировкой, прежде чем выкатить на испытания. В нём чувствовалась любовь всех причастных к изготовлению, виделись смекалка и золоторучность конструкторов и сборочной бригады.

Взволнованно-радостный миг, показавшийся вечностью, пережили соратники утром 28 марта 1940 года. Остроносый тёмно-вишневый красавец на их глазах поднял в воздух над Центральным аэродромом Москвы мастер пилотажа А. И. Никашин, недавно назначенный заводским испытателем от НИИ ВВС. «Креслом» лётчик был обязан «крёстному» И-301, главе бригады воениспытателей М. И. Таракановскому, сотрудничавшему с М. И. Гудковым, В. П. Горбуновым и С. А. Лавочкиным с июня чёрного для мира 1939-го...

Первые подскоки, рулёжки, полёт, посадка завершились удачно. Алексея Ивановича затискали, подбрасывая опытного испытателя на руках. За дебютом последовали взлёты-полёты, их аналитический разбор 31 марта, 2-го, 4-го и 7-го апреля. Удалец Никашин достиг 520 км/ч, отметил простоту и доступность машины даже для малоопытных лётчиков, подчеркнув на randevу с творцами: *«Срочно уменьшайте нагрузки на органы управления!»**.

Не всё было возвышенно-транспарантным, как писала «Красная звезда». В противовес формулировке редакции «Машина прекрасно прошла заводские и государственные испытания», в Год Памяти и Славы, в честь «лавочкинцев» напомним: при «дрессировке» три раза подвела гидросистема, и что ещё круче – механики дважды снимали двигатель, не отработавший ресурс. Кое-кто перекрестился (помня не только о В. П. Чкалове) – «детские болезни» не привели к ЧП в воздухе...

* О героизме испытателей читайте фолианты П. М. Стефановского «Триста неизвестных» и И. Г. Рабкина «Время, люди, самолёты» (М., 1968–1985), Г. Б. Гофмана «Испытатели» (М., 1966).

На Первомай 1940-го партаристократия и трудящиеся порадовались скоростному пролёту А. И. Никашина и других новейших истребителей над Красной площадью. Заводчане завершат испытания 12 июня, после чего И-301 передали на госиспытания в руки «витязей» С. П. Супруна и П. М. Стефановского, олицетворявших лётную элиту НИИ ВВС. Один из единомышленников С. А. Лавочкина на ранних этапах большого пути ОКБ, товарищ В. А. Пирлик позже рассказывал молодым инженерам:

«Проектирование «ЛаГТа» было интересной работой, происходило не так, как сейчас, когда работают сотни инженеров и техников. Всё делалось в семейном кругу. КБ насчитывало почти 70 человек и, тем не менее, через год самолёт вышел на лётные испытания». Достижение первой победы коллектива было бы отсрочено без самоотверженного напряжённого труда ведущего инженера завода П. Г. Питерина и его бригады сборщиков, работавших сверх нормы, без выходных и отпусков**.

Искусные пилотажики П. М. Стефановский и С. П. Супрун, переняв эстафету от А. И. Никашина с его бесценными напутствиями, использовали хорошую погоду «на всю катушку» четыре дня. В горизонтальном полёте достигли 585 км/ч. По мнению мэтров НИИ ВВС А. И. Воеводина, М. И. Таракановского, И. Г. Рабкина, это был не предел. Проводя параллель между испытаниями И-26 (прототип Як-1) и И-301, оснащёнными одинаковыми моторами В. Я. Климова М-105П мощностью 1050 л.с., зоркий Воеводин подметил, что граница высотности на самолёте Лавочкина ниже, чем на истребителе Яковлева. Чтобы полностью использовать максимальную мощность двигателя на предельной высоте, пришлось (с разрешения Алексеевича) расширить площадь входных отверстий всасывающих патрубков.

Мастера-авиатехники пронянчились с почти трёхтонным истребителем и его рядным поршневым всю ночь, а поутру

** Подробнее см. двухтомник «Самолётостроение в СССР. 1917–1945», книгу Б. Л. Симакова и И. Ф. Шипилова «Воздушный флот Страны Советов» (М., 1992–94, М., 1958).

С. П. Супрун совершил на нём 40-минутный полёт. Степан и Пётр блестяще провели 42 полёта, преодолев 600 км/ч на 5000 метрах, что было достигнуто благодаря вышеназванной доработке. При этом неоднократно менялись водорадиатор, карбюраторы, покрышки колёс шасси. Боролись с утечкой воды в системе охлаждения и воздуха в одноимённой системе, с кратким по времени, но опасным возгоранием топлива.

Наконец, детище «лавочкинцев» обрело «роддомовский» документ, символизирующий окончание госиспытаний (цитируется с авторскими сокращениями):

«И-301 конструкции Лавочкина, Горбунова и Гудкова предъявлен на испытания с недоведённым вооружением и не испытан на штопор, пикирование и высший пилотаж. В связи с этим госиспытания он не прошёл. На втором экземпляре должны быть сняты ограничения в скорости пикирования, устранены недостатки первого экземпляра. Целесообразно построить серию И-301 (25–30) для прохождения войсковых испытаний в 1940 году и немедленно начать подготовку к серийной постройке. На И-301 разрешена задача создания цельнодеревянного самолёта с упрочнённой древесиной. Считать необходимым просить наркома авиапромышленности Шахурина А. И. о повышении внимания НКАП в деле доводки, испытания и постройки И-301».

Отчёт авиаторов обнажил перед «фирмой» Лавочкина повышение температуры в кабине, ухудшение обзора из-за некачественности остекления фонаря, перегрев масла и воды при номинальных оборотах «климовского» движка. За несколько месяцев до Трагедии XX века, перед запуском в серию, на истребителе рекомендовалось устранить недостаточную продольную устойчивость, усилить шасси, ибо боевой вес машины подразумевал большие нагрузки на ВПП. Для обслуживания радиостанции, осмотра тяг управления и костыля предложили ввести в конструкцию спецлюк в левый борт фюзеляжа.

Каким бы лживым не был пакт Й.фон Риббентропа и В. М. Молотова, договор о ненападении помог Советской России выиграть

время при нереальности игры с ним. Прав многоуважаемый А. И. Шахурин, заметив в мемуарах «Крылья Победы»:

«Когда приходится слышать, что новые самолёты появились у нас во второй фазе войны, очевидно, это утверждают малокомпетентные люди, слабо разбирающиеся в технике, не понимающие, что в ходе войны её создать невозможно. Если бы война застала нас со старой техникой на стапелях, никакими усилиями мы не освоили бы серийное производство самолётов»^{}.*

Ускорение темпов и ритмов испытаний истребителей накануне вторжения агрессоров, обязательства заводчан по срокам, привели к тому, что чудом не разбился «маэстро» А. И. Никашин на испытаниях первенца 9-11 августа. Сказались ослепление (слепая зона) лётчика при посадке на закате солнца и безобразная грунтовка ВПП. Из-за её ухабов машина дважды ударилась об землю. Словно мечом, обрезало крепление бок-подкосов двух стоек шасси, тут же разорвавших центроплан и его обшивку. «Завязались на узлы» туннель водорадиатора и костыль с узлом его крепления. На месте ЧП побывал референт И. В. Сталина по ВВС А. С. Яковлев, пожуривший С. А. Лавочкина: — *Зря сегодня затеяли летать. Простойте несколько месяцев и отстанете...*

Общими усилиями заводчан машину реанимируют. Однако потеря времени отодвинула программу повторных госиспытаний, отобрав силы людей, строивших второй экземпляр И-301. По листопаду сентября ОКБ провели А. И. Шахурин с командующим ВВС РККА, ветераном боёв в Испании, Китае, на Халхин-Голе Я. В. Смушкевичем, воодушевившие небопроходцев.

Восстанавливая и строя опытные экземпляры, учли наработку главы группы крыла Ю. Б. Стурцеля. Требования военных к увеличению дальности полёта сподвигли его к разработке пары кессонов в отъёмных частях крыла. В них разместили допбаки для горючего, ибо планировалось увеличить дальность действия

^{*} С наркомом авиапромышленности СССР солидарны авторы книг «Фронт идёт через КБ» М. С. Арлазоров, «Советские авиаконструкторы» и «Покорители неба» А. Н. Пономарёв (М., 1987–1980).

И-301 с 556 до 1000 километров. За исполнением данной задачи внимательно следил не только авторитетный лидер НИИ ВВС А. И. Филин. Скорейший запуск И-301 в серию являлся делом жизни коллег, отвечавших за механику, испытания, оборудование, вооружение – И. В. Жулёва, М. И. Таракановского, Г. В. Самойлова, В. А. Березина. Неповторимый вклад в «Дело ЛаГГ-1» внесли правая рука С. А. Лавочкина – С. М. Алексеев, военпред Семёна Алексеевича – генерал В. Р. Ефремов, его собраты Л. А. Закс, Б. В. Куприянов, М. М. Бондарюк*.

Контрольный полёт на дальность виртуозно выполнил А. И. Никашин, быстро покоривший маршрут Москва-Курск-Москва. Может, он кого-то испугал сброшенным вымпелом над Курском, однако, сдав «зачёт» – 840 км, им было достигнуто главное: 92-килограммовый остаток топлива в аккурат обеспечивал 1000-километровую дальность.

В середине октября 1940-го власть и ВКП(б) дают добро на крупносерийное изготовление ЛаГГ-1, но без «ложки дёгтя» не обойдётся. 25-го числа, закономерно или случайно, первый аппарат отогнали под крыло НИИ ВВС, где его угробят в канун Рождества наступившего 1941-го, вследствие разрушения коренных подшипников двигателя. Посчастливилось без жертв. «Штопать-оперировать» сильно повреждённый самолёт не стали, бросив КПД коллектива на второй экземпляр и первую машину серии.

Выполнение особо важного задания Вождя, Правительства и ЦК в приказном порядке поручили пяти авиазаводам. Одновременно разошлись пути «крылатой тройки»: Главконструктор по самолётостроению отбыл с людьми ОКБ на головное предприятие в Горький; Михаилу Ивановичу Гудкову предстояло, в новом КБ, самостоятельно разработать истребитель на базе ЛаГГ-1 под 37-мм авиапушку; Владимира Петровича Горбунова откомандировали Главконструктором одного из авиазаводов на юге Страны

* О бесценном труде авиаКБ Отчизны накануне вторжения армاد Третьего Рейха авторы строк поведали на страницах ежемесячного журнала «Орловский военвестник» и в его спецвыпусках (Орёл, 2013–2024).

Советов. В марте 1941-го плодотворный триумвират с почтением наградили Сталинской премией 1-й степени за проектирование истребителей нового типа ЛаГГ-3.

Перед Великой войной успели изготовить 322 ЛаГГ-3. Каждый из них обладал следующими ТТХ: длина – 8,82 м, высота – 2,70 м, площадь крыла при его размахе 9,80 м – 17,51 м². Пустой истребитель весил 2620 кг, снаряжённый – 3150 кг. Вес изменялся в зависимости от бортового вооружения. Часть машин выпускалась с четырьмя пулемётами (по паре 12,7-мм и 7,62-мм), иные – несли три крупнокалиберных и два винтовочного калибра, две 100-килограммовые бомбы. Благодаря 1050-сильному М-105П самолёт взмывал на 5000 метров за 6,8 минут, разгоняясь на той же высоте до 560 км/ч. Планка высоты держалась на 9500 метрах, радиус (дальность) действия составлял 870 км.

Утяжеление живучей конструкции в целом привело к множеству техническо-пилотажных проблем и аварий в ходе переучивания лётсостава и даже к негативному отношению к «новобранцу». В отличие от поликарповских и яковлевских машин, в предвоенной обстановке не успели выпустить двухместный учебный вариант истребителя. О важности «педагога» в массах сломали много копий асы-испытатели С. П. Супрун, П. М. Стефановский, В. К. Коккинаки, М. М. Громов, представители НИИ ВВС под началом А. И. Филина, но... грянула Священная война с немецкими агрессорами...

По оценкам германской стороны, легионы Люфтваффе уничтожили в небе и на земле, в первые дни вторжения, 1811 советских самолётов всех типов. Сохранились фотографии чудовищной катастрофы ВВС СССР, из-за которой расстреляют свои же – многих видных авиаторов. Немало из них попадёт в горнило концлагерей (окупантов и ГУЛАГа), покончат жизнь до трибуналов – самоубийством... **

** Наиболее объективный труд со стороны Германии осуществил генерал-майор Люфтваффе Вальтер Швабедиссен в книге «Сталинские

Резкое снижение качества сборки в условиях эвакуации авиапроизводств, невосполнимые потери в «семье» истребителей, ухудшение скоростных показателей на 50 км/ч при ракетной или бомбовой «поклаже» подтолкнули команду С. А. Лавочкина к поиску нового двигателя. «Палочкой-выручалочкой» выступит КБ под единоначалием талантливого моторостроителя В. Я. Климова, создавшее знаменитый М-105РФ. Подопечные Владимира Яковлевича держали первенство по моторам жидкостного охлаждения, причём подняли мощность движка, не утяжелив его ни на грамм, на 190 «кобыл»!

ЛаГГ-3 уступал «Мессам» – «Эмилям», и тем, кто прибудет из Рейха гибнуть и побеждать на Восточном фронте на «Густавах», «Фридрихах», «Дорах», «Кларах» В. Мессершмитта и «Фокке-Вульфах» К. Танка. Для улучшения пилотажных качеств самолёт получил автомат-предкрылки. Такие мастера как К. А. Груздев, смельчаки из ИАП Л. Л. Шестакова и немногие другие использовали уменьшение радиуса виража на 10–15 градусов козырьём ЛаГГ-3 в боях. Не все «кузнечики» сумели воспользоваться посадочными щитками, словно «маэстро» – погибли смертью Героев на взлётах, посадках, в одиночных и групповых «корридах». Кроме сего, дельта-древесина, хотя и обрела фрагментарное применение на прочих истребителях опалённых 40-х, не могла приветствоваться на конвейере – смолы для её пропитки доставлялись из-за границы. Искра надежды «лавочкинцев» сверкнула, когда безбожно трясли на стендах «сердце» М-106, однако «привод времени» обнажил в нём массу дефектов...

За счёт сокращения стволов и ёмкости бензобаков, истребитель с форсированным мотором стал скороподъёмнее на 0,6 минуты, смог подняться выше на 600 метров над бывшим «ограничением» по высоте. Со второго года Великой Отечественной «ЛаГГи» собирались с 20-мм пушкой и 12,7-мм пулемётом, но могли быть и с четырьмя пулемётами (12,7 и 7,62 мм) и ШВАК.

соколы: анализ действий советской авиации в 1941–1945» (Москва-Минск, 2006).

Таким образом «Буратино» почти догнал «Первые Яки» и его модификации, смог продержаться в крупной серии до 1944-го, обрета героическо-трагичный «тираж» – 6528 экземпляров*.

Помните, их Боевой Путь – многостраничная неповторимая сага о беспримерных подвигах крылатых «витязей» Отчизны. Среди «сталинских соколов», воевавших на ЛаГГ-3, помянем добрым словом, поклоном, венками, живыми цветами, «наркомовскими» – А. В. Алелюхина, П. Я. Головачёва, В. А. Зайцева, П. М. Камозина, М. В. Кузнецова, П. С. Кутахова. С поликарповской школы бипланов и монопланов увековечатся на земле и в небе выдающиеся богатыри, сжигавшие и крошившие немцев на «ЛаГГах»: С. Д. Луганский, В. И. Попков, Е. Я. Савицкий, Н. М. Скоморохов, Г. Д. Онуфриенко, И. Бихмухаметов, В. Е. Бондаренко, А. П. Бритиков, П. Г. Якубовский, Ю. Щипов, И. И. Гейбо, Н. Н. Шульженко. Тайфуном огня прошли по Люфтваффе и наземным целям залпы из рук высокодоблестных владельцев ЛаГГ-3 – К. Ф. Фомченко, М. Гладких, Н. Филатова, Н. И. Глотова, М. С. Токарева, А. Е. Голубова, А. К. Горовца, Д. М. Татаренко, Н. П. Городничего, И. И. Сытова.

Нынешнему поколению очень важно почаще ставить свечи в храмах за Царствие Небесное защитникам Отечества, освободителям Европы и Азии от вероломных оккупантов, беспощадно бивших их на «ЛаГГах»: Григорьеву Г. А., Старчикову Н. А., Груздеву К. А., Давыдкову В. И., Соколову А. М., Дмитриеву Н. П., Собинову В. В., Евтееву М. И. Спокойствие трудового фронта – Тыла – завоевали на первых истребителях «лавочкинцев» отважные пилотажики и воздушные снайперы Д. В. Симонов и В. В. Ефремов, А. П. Силантьев и А. П. Зайцев, И. Д. Сидоров и Н. М. Искрин. Вбивали «стервятников» Г. Геринга в Русскую Твердь, в её морские, озёрные, речные воды и болота запредельно рискованные «лаггов-

* Пытливые потомки и курсанты авиаучилищ России обязаны изучать историю родной и зарубежной авиации по красочному бестселлеру И. Андреева и А. Захарова «Боевые самолёты» (на основе «Авиамузея» журнала «Техника-молодёжи»). М., 1981.

цы»: В. А. Серогородский, А. А. Караев, М. А. Родионов, В. В. Кирилук, Е. А. Пылаев, И. И. Климанов, П. И. Песков, В. А. Князев, В. А. Орехов, П. К. Козаченко, Г. Д. Онискевич. Верим, родня поднимет в Год Памяти и Славы, в честь грядущих юбилеев Великой Победы портреты очистивших небеса от фашизма с крестами на крыльях и фюзеляжах – А. С. Комоса, К. А. Новикова, А. А. Кондратюка, В. А. Наржимского, Г. Д. Костылёва, В. И. Мишустина, И. С. Кравцова, В. П. Миронова, Н. Ф. Краснова, И. И. Мещерякова, А. М. Кулагина. Как всем названным и подразумеваемым, не было равных лётчикам-истребителям И. П. Лавейкину, С. И. Львову, Д. А. Кусенко, И. Г. Гордиевскому, Б. М. Литвинчуку, А. А. Надтока, Б. Н. Калашникову, В. С. Левитану, С. Н. Загайнову, И. А. Каберову, Н. Я. Нагорному, Н. И. Шестопалову, А. А. Шлакову, Н. И. Морозову, В. И. Вервищенко. Всех из почти 7000 Героев не назовём. Мы помним о них и ещё расскажем при поддержке Союза военлитераторов и ежемесячного журнала «Орловский военный вестник»...

Вдохновитель их побед, его ближайшее окружение по Горьковскому авиазаводу, руководители и КБ предприятий-побратимов и смежники, строившие «ЛаГГи», щепетильно следили за продукцией не только по сводкам фронтов. Каждая из 18-ти Воздушных Армий имела газету, но более ценным считалось живое общение со «стариками» ВВС фронтов, бесценными являлись их письма. Очень многое по совершенствованию истребителей подсказали Семёну Алексеевичу добровольцы-испытатели, вскоре после гибели С. П. Супруна предусмотрительно отозванные с передовой. Все помнили, как «шестаковцы» из 69-го ИАП (позднее – 9-й ГВИАП) на 12 «ЛаГТах» отогнали от бомбёров 20 «Шмиттов». Однополчане Героя Испании и Советского Союза сняли с неба несколько «худых», чем позволили своим экипажам разбомбить танковую колонну противника.

Сменивший М. М. Кагановича, нарком авиапромышленности А. И. Шахурин частенько встречался с С. А. Лавочкиным и его приближёнными. Как-то он поведал о подвиге наследника традиций В. П. Чкалова – искусного небесного воина А. Н. Грин-

чика. Герой завязал бой с «роем» Люфтваффе, завалил и подбил две машины врага. Осколки снарядов авиапушек неприятеля остановили рабочий ритм двигателя его «ЛаГГа», разорвали трубопроводы, фюзеляж, крылья, оторвали фонарь кабины. Смелчака спасла бронеспинка, хотя истребитель был изрешечён пробоинами. В гуще схватки один из «грифов» угодил в перекрестие прицела Гринчика. Мгновенно-точная очередь – взрыв! Оставшиеся немцы внезапно свернули атаку, а «подранок» еле-еле «доковылял» до аэродрома...

Полковник Люфтваффе Иоганн Штейнхофф (176 побед над Англией, Россией, Италией и Северной Африкой), получивший тяжкие ожоги после катастрофы на реактивном Ме-262, в мемуарах «Они забыли крышу» напишет: «...сбивали мы русских лётчиков, как гусей». Да, в Люфтваффе воспитали около 3000 асов, однако лишь около 500 из них удостоились Рыцарским Крестом за триумфы на различных ТВД. Число потерь среди «экспертов» безвозвратно возросло с началом войны в «проклятой Русланд»...

В огненно-дымном аде Восточного фронта они пролетели метеорами сквозь-через зависимость радиуса виража от скорости полёта, выход из-под удара, «ножницы» боёв, развороты Иммельмана с переворотом, манёвры «бутерброд» и «перекрёстный разворот». Крылатые питомцы Третьего Рейха пиратствовали в одиночку, применяли приём «приманка», мастерски использовали кривую (вираж) преследования, отчеканенный боевой порядок эскадрилий. Они научились профессионально сшибать воздушные цели, убивать на земле и на море от ветеранов Испании, в «Битве за Англию», в подавлении ВВС Европы. Подопечные Г.Геринга всегда стреляли с упреждением, крутились в полубочках и мёртвых петлях. Знали, как «выжать» скорость крена самолёта в беспощадных «свалках» или поединках на горизонтالي. Летучие крестоносцы досконально анализировали победы собратьев и врагов. Импровизировали с тактикой и стратегией «коробочкой», родились и погибли первопроходцами реактивной и ночной истребительной авиации. За ними – смертоносная

работа в подъёмах по спирали, внедрение в массы уклоняющего манёвра «белокурого рыцаря» Эриха Хартмана (352 победы), атаки методом «американских горок» и много чего ещё, вплоть до завышения собственной результативности во благо не себя, а пиарного лганья ведомства колченогого доктора Й. Геббельса... *

«Наци № 3» додумался до демонстрации трофейного ЛаГГ-3 перед свободными от повинности и фронта зеваками – мол, «иваны-дураки» воюют на деревяшках с мотором. Любитель киноактрис, многодетный фатер, как, впрочем, его далёкий враг Лавочкин, никогда не узнают об одном бое выдающегося лётчика-истребителя Люфтваффе Эриха Герхарда Баркхорна. «Эксперт» уничтожил 301(!) самолёт противника (всех типов) за 1104 боевылета. Девятикратно сбитый ас, дважды раненный и побывавший в плену, так и не получивший Бриллиантов к Рыцарскому Кресту, вспоминая бывалый «Фридрих» от «Мессершмитт AG», ностальгировал:

«Однажды, в 1943 году, я выдержал сорокаминутный бой с упорным русским лётчиком и не смог добиться никаких результатов. Я был настолько мокрым от пота, словно только что вышел из душевой. Интересно, было ли ему так же трудно, как и мне? Русский летал на ЛаГГ-3, и оба мы выписывали в воздухе все мыслимые и немыслимые фигуры пилотажа. Я не мог достать его, а он – меня. Этот лётчик принадлежал к одному из гвардейских авиаполков, в которых были собраны лучшие советские асы».

Редчайший показательный эпизод точно развесовал противостояние конструкторов и пилотов Гитлеровской Германии и Союза Республик Сталина, но не мог стать причиной удержания ЛаГГ-3 на конвейере. Неудовлетворительная результативность истребителя на фронтах логически толкнула «лавочкинцев» к оперативному проектированию и испытаниям будущей легендарной знаменитости Краснозвёздных ВВС – двухпушечного Ла-5. Не умаляя достоинств Семёна Алексеевича и ратоборцев его ОКБ,

* На министра пропаганды и фюрера оказал антисемитское влияние проповедник нацизма, армейский капеллан Адольф Штёккер.

сразу же констатируем: быстрое создание замечательной машины, её превосходство над «Мессами» и «Фокками» было достигнуто благодаря братской передаче чертежей винтомоторной группы коллегами из КБ Н. Н. Поликарпова. По сути, «поликарповцы» пожертвовали («Всё для фронта, всё для Победы!») авангардной разработкой – истребителем И-185. В окружении «Короля» вспыхнул предсказуемый очаг недовольства. Главконструктор, несмотря на успешные заводские и фронтовые испытания, уповая на невозможность запуска И-185 в крупную серию и на старт массовой поставки английских и штатовских истребителей по Ленд-Лизу, отсёк «брожение», словно саблей: *«Идёт война. У нас нет конкуренции!»*. Это был закат тяжело болевшего нашего земляка, хотя у него было множество проектов, в том числе реактивный перехватчик «Малютка», транспортно-пассажирский «Лимузин», ночной бомбер, тяжёлый истребитель сопровождения, высотные ИТП и ВП, калейдоскоп спецверсий на базе У-2... **

В процессе всенощной головоломки многое пролетело в феноменальной памяти С. А. Лавочкина – внезапное сваливание «ЛаГГов» в штопор, споры вокруг автоматических предкрылков, подламливание шасси, зависимость от выбора силовой установки, контакты с авиаоружейниками. Погиб смертью испытателя жизнерадостный Вася Гузий, слишком резко взявший «горку» после пикирования. Боевые авиаторы, не без мата, окрестили ЛаГГ-3 «летающим бревном» под Ростовом-на-Дону. Ушли в самостоятельное «одиночное плавание» собраты В. П. Горбунов и М. И. Гудков. Следовало продумать замену дельта-древесине, малозатратность завода и смежников при переходе на изготовление машины нового типа.

Попыхивая трубкой в заводском кабинете и дома, шагая по ним и цехам, Лавочкин находился в постоянном поиске решения глобальных задач, стоявших перед ним, коллективом, авиапро-

** См. десятки очерков Рассохиных к юбилеям Н. Н. Поликарпова и ВВС во многих СМИ РФ с 2000-го по 2024-й год, д/ф А. А. Бутузовой «Штрихи к портрету «Короля», интервью на ТРК «Истоки».

мышленностью. Не предвещал ничего хорошего краткий разговор с А. С. Яковлевым, рассказавшем о «Фокке-Вульфе-190», который он видел на земле и в небе Германии под пилотажем автора – Курта Танка. Передерживать в ангарах немцы его не будут – «Даймлер-Бенц» или «BMW» не подведут. Вспомнилось фарисейство германского авиа-атташата, до войны проверявшего пальцами калибр советских авиапушек и пулемётов...

К тому времени ценой титанических усилий партии и народа «металлисты» ликвидировали супердефицит в дюралюминии. Не глядя на Пёрл-Харбор и Мидуэй, поставками «летучего» металла по просьбам И. В. Сталина многотонно помог народ США, по поручению Президента Ф. Д. Рузвельта. Самолётостроители ожидали новый мотор В. Я. Климова – М-107, но сроки его прогонов на стендах затягивались. Судьба и война сведут ОКБ-21 с дальновидным выпускником МВТУ, одним из лучших авиадвигатelistов страны Аркадием Дмитриевичем Швецовым. Под его руководством «завелись» движки машин Поликарпова (У-2, И-15, И-16), Туполева (Ту-2), Ильюшина (ДБ-Ил), ряда других авиаконструкторов...*

Имея богатейший опыт моторного освоения мирного неба, товарищ Швецов ещё до войны создал конструкцию звёздообразного двигателя воздушного охлаждения. Крупногабаритность (в просторечии «лобастость») «пламенного сердца» поначалу отвела от него авиационщиков, поставивших на кон, в борьбе за аэродинамику, моторы рядного или V-образного типов жидкостного охлаждения. Выяснится, зря – для тысяч наших лётчиков АШ-82 мощностью 1700 л.с. и его форсированные модификации выступят естественным питом, а для завоевателей – карающим мечом возмездия...

Мозговитые «швецовцы» обошли «климовцев» как по мощности, так и по живучести, ибо воздушная система охлаждения являлась менее уязвимой в жесточайшей войне за господство

* Послевоенные «чкаловцы» зачитывали до дыр работу Р. И. Виноградова и А. В. Минаева «Самолёты СССР» (Краткий очерк развития). М., 1961, книгу С. М. Иванова «Трижды Герой» (М., 1958).

в воздухе. Мало того, моторостроители уменьшили диаметр АШ-82, сократив высоту цилиндров, что помогло товариществу С. А. Лавочкина внедрить его на планёр ЛаГГ-3 с минимумом доработок. Другими словами, немного превзойдя в диаметре мидель ВК-105, союз поршневи́ков А. Д. Шве́цова обеспечил плавный переход конвейера на Ла-5, без остановки сборки ЛаГГ-3. Таким образом попутно сняли «вето», заключа́вшееся в том, что «звёзды» с большими поперечными размерами якобы непригодны для отечественных истребителей.

Безграничный почёт и уважение без лимита времени заслужили трудящиеся Горьковского авиазавода имени Серго Орджоникидзе, рождённого на схождении вод Оки и Волги в 1932 году. Вообще, в городе с именем «буревестника революции» перед войной проживали и работали около 645000 человек. В городе Трудовой Славы они шли «по гудку», на вахту смен более 100 предприятий, среди которых прогремели на 15 Республик Союза автогигант «ГАЗ» и судостроительный «Красное Сормово». Через стратегический транспортный узел проходили пассажирско-грузовые артерии эвакуации. До льдов 1941–42-го речфлот доставлял раненых, а уже с осени трагичного 41-го действовал Комитет обороны под лидерством 1-го «обкомовца» М. И. Родионова.

Бывший Нижний Новгород концентрировал в себе и на себе переброску грузов и ход судов как по Матушке-Волге, так и по Белой, Вятке и Каме. В середине осени огромные силы и средства оттянули на возведение оборонительных рубежей. Ужас горожан, эвакуированных и заводов, начался с ноября, когда экипажи Люфтваффе бомбардировали промцентр. Налёты «форматом» до 100 бомберов повторяются в мае 1942-го и в июне 1943-го (при последнем – еле выжил, но выстоял главный поставщик РККА по грузовикам, вездеходам, броневто – Горьковский автозавод).

В двух словах не опишешь многопроблемностей горьковских авиастроителей, ведомых талантливым и мужественным директором С. И. Агаджановым, его заместителями, плеядой инженерно-технических работников, драгоценными лидерами

бригад, от болтика к винтику собиравших ЛаГГ-3, затем Ла-5, Ла-5ФН, Ла-7. Ещё до испытаний и освоения «Пятого Лавочкина» на конвейере – труженики присягнули стахановскому движению, осуществили рывок мощностей предприятия укрупнением за счёт сплочения филиалов, расширением площадей новых цехов, монтажом и эксплуатацией новейшего оборудования. Без задержек заработали вспомогательные цеха. Объединённое в целое отечестволюбие вывело конвейерно-поточные линии на 50%-й показатель по выполнению работ. Вездесущий Сурен Иванович за годы директорства над заводом № 31 заслужил два ордена Ленина, ордена Красной Звезды и Кутузова 1-й степени. Выстраданные награды получил флагман производства и многие заводчане, участвовавшие, параллельно сборке ЛаГГ-3, в изготовлении финальных партий самого мощного 29-го типа истребителей И-16 Н. Н. Поликарпова (за 10 лет освоили более 10 модификаций «Ишачка», т.е. по одной в год)...*

Все они помнили 23 января 1941-го, когда небеса и округу огласил рёвом их первый ЛаГГ. Здесь и в дальнейшем не обошлось без «пробивщика» капотов, главтехнолога С. Е. Зайчика, взыскательного контроля замов А. И. Шахурина в НКАП – П. А. Воронина и П. В. Дементьева, профессионализма техников во главе с И. В. Жулёвым, настоявших на обязательности люка в хвостовой части фюзеляжа. По нововведению приключилось много гневных и добрых дискуссий, однако его поддерживали испытатели НИИ ВВС М. И. Таракановский, А. Г. Кубышкин, А. И. Филин, военинженер 1-го ранга А. С. Воеводин.

Под Тихвином, по стуже конца зловещего 1941-го, весомо отличится их коллега, блестящий специалист по испытаниям товарищ И. Г. Рабкин, сумевший поставить колёсные «ЛаГГи» на лыжи, что обеспечило боевые вылеты. С того горького периода станут традицией взаимодействие заводских и военных испы-

* Драгоценной летописью свершений станет книга «Горьковский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени авиационный завод им.С.Орджоникидзе. 1932–1982». Фотоочерк, Горький, 1982.

тателей, их работа во фронтовых авиачастях, решение проблем, связанных с ухудшением ТТХ серийных истребителей по сравнению с опытными.

На Ла-5 предстояло устранить проблемы с остеклением и креплением фонаря кабины, по рекомендациям испытателей А. И. Никашина и К. А. Груздева. Виделось важным сделать хвостовое колесо убирающимся, «перетряхнуть» все системы жизнедеятельности истребителя, «выгравировать» его аэродинамические черты. В сверхответственный период (как всегда в России) едва не запороли судьбу исторического самолёта резким распоряжением о переводе завода на выпуск «Яков» с двигателями М-105ПФ. Надёжные и лёгкие боевые машины А. С. Яковлева обрели ратную славу, любовь лётсостава и техперсонала, хотя «ЛаГГи» ещё собирались на других заводах (у того же В. П. Горбунова, измотавшегося на своём голубом «ЗиСе» по командировкам). В Горький направили нового Главконструктора...

Для С. А. Лавочкина и его ближнего круга, посадивших сотни дней и ночей на Ла-5, положение было нокаутным, ибо часть их людей забирали на другой авиазавод. Нечто подобное, не без вмешательства высших чинов ЦК, недавно произошло с коллективом Н. Н. Поликарпова. Пока так и не реабилитированный укротитель истребителей находился в Германии, у него «умыкнули» порядка 80 инженеров высшего уровня и документацию на перехватчик И-200 для внезапно новорождённого ОКБ А. И. Микояна и М. И. Гуревича. Они одарённо доведут до Пролетарских ВВС МиГ-1 и МиГ-3, а вот Поликарповский трёхпушечный И-185 с 500-килограммовой бомбзагрузкой родится в нескольких экземплярах...

Когда на перрон прогрохотали вагоны под свист паровоза, Семён Алексеевич летел на лимузине в Горьковский обком ВКП(б) быстрее истребителя. К чести его главы М. И. Родионова, он сумел быстро созвониться с Председателем ГКО, по совету Лавочкина (при нём же) поведал Вождю о Ла-5. Иосиф Виссарионович, тут же направивший спецкомиссию из Москвы, спас один

из лучших истребителей Второй Мировой и Великой Отечественной войн, не допустил вероятного развала ОКБ-21.

Спустя сутки прибыли видные репрезентанты НКАП – опытный инженер В. Н. Сагинов и виртуоз по лётиспытаниям А. П. Якимов. Лавочкин разместил их в гостинице, а поутру встретил офицеров от ВВС – одного из лучших инженеров А. Н. Фролова и мастера пилотажа А. Г. Кубышкина. Сообща оперативно обсудили будущие полёты дебютного образца. Алексеевич сразу категорично запретил испытания на штопор, поскольку машина не обладала спецприспособлениями против него.

Восстанавливая общий КПД триумvirата авиаконструкторов, надо сказать, что до первых взлётов Ла-5 в марте 1942-го провёл колоссальную работу по усовершенствованию ЛаГГ-3 М. И. Гудков. Тяжелейшей кровавой осенью 1941-го на другом предприятии Михаил Иванович и его единомышленники пытались оснастить «ЛаГГи» двигателем М-82. В сентябре воздушный «акробат» А. И. Никашин выявил перспективность модификации, а уже в октябре из-за эвакуации «гудковцев» аннулировались испытания вооружения и расхода топлива на дальность полёта...*

Бывалому А. П. Якимову в новом самолёте «лавочкинцев» понравился фюзеляж, сплюснутый с бортов, плавно сходящийся у руля поворота. В отчёте лётчик отметил его клиновидность, оригинальность убирающегося шасси, упрятанные под капот пушки и воздухозаборник. В обновлённой кабине он ощутил стремительность и высокоперспективность Ла-5, но насторожился по поводу «зажатости» двигателя, эффективности воздухозаборника и ёмкости маслорадиатора.

На испытаниях Главконструктор побаивался молодцеватого Якимова по извечному принципу «Как бы чего не вышло!», но обошлось без ЧП. Крепко напугал создателей Кубышкин: при по-

* См. очерк лидера НКАП А. И. Шахурина «Авиапромышленность накануне и в годы Великой Отечественной войны» в книге «Советский тыл в ВОВ». М., 1974. Не менее значим коллективный сборник «Авиация ВМФ в ВОВ». М., 1983.

садке отказала система управления закрылками, но он мастерски удержал машину от капотирования. На «излечение детских болезней» НКАП предоставил творцам чуть больше недели.

Какова бы не была радость сохранения ОКБ-21 на головном предприятии и эйфория от «обкатки» небесами, выявлены до запуска конвейера: перегрев АШ-82 из-за зажатости его капотом, недостаточность силы воздухопотока при обдуве головок цилиндров, нереальность постройки машины в четырёхпушечном исполнении. В серию не могли «перескочить» обнаруженные «вирусы» – высокотемпературность в кабине, «хворанье» закрылков, «капризность» трубок маслосистемы, плюс «тысяча мелочей», перечисление коих займёт страницу...

Вслед первенцу на несколько недель весны 1942-го заводчане «завинтили» ещё десяток модернизированных «ЛаГГов», талантливо оцентрованных командой С. А. Лавочкина под его неусыпным контролем. Тут небопроходцев заново постигло разочарование, которое НКВД легко определял как «вредительство»: «десятка» утратила ряд показателей первенца, прежде всего – их скорость упала на 30–50 км/ч! За пару недель, штурмующие небо, при опекунстве прибывшего на завод «Учёного Совета» авиа-авторитетов, блистательно вышли из «неуправляемого штопора» – Ла-5, так необходимый фронтам, запустили в крупносерийное производство.

Почти 9-метровый истребитель с размахом крыла 9,8 м и его площадью 17,59 м², весил на взлёте 3265 кг. Снаряжённый вес, разумеется, не был постоянной величиной. В зависимости от вооружения, мотора, веса пилота и боекомплекта, веса бомб или «Эрэсов» на внешней подвеске, он достигал 3230–3260 кг, исходя из модификации.

К примеру, почти 3-метровый «в холке» Ла-5Ф образца 1942-го с 1300-сильным АШ-82 поднимался на 9450 м, развивая максимальную скорость 630 км/ч. Воздушный, наземный, морской агрессор уничтожался из двух 20-мм ШВАК, 150-ю килограммами бомб или РС-82. Самой массовой «звездой» воздушного охлаждения отлично зарекомендовал себя «швецовский» АШ-82, мощностью 1700 л.с.



С. А. Лавочкин



В. П. Горбунов



М. И. Гудков



Лидер НКАП
А. И. Шахурин



ЛаГГ-3



Ла-5



Ла-5 ФН



Ла-7

«ЛаГГи» и «Ла» разделили Боевую Славу с «Яками», во всех соединениях ВВС СССР, в том числе руках Геров «Ясского» ИАК под командованием И.Д. Подгорного.



«Лавочкин-5», имевший нагрузку на крыло 185 кг/м^2 , произвёл первые залпы по завоевателям в Великой Битве на Волге – под Сталинградом. «Соколы» боготворили конструкторов и заводчан – их детище оказалось шустрее ранних «Мессов» на 40–50 км/ч. Ещё одним плюсом «новобранца» воздушной рати называлась его максимальная дальность полёта – 765 км.

Воодушевлённые собратья по ОКБ-21, Горьковский авиазавод, его филиалы, прямые смежники и поставщики разовьют успех самолётостроения Отчизны и родных ВВС своевременным появлением Ла-5 с форсированными движками А. Д. Швецова АШ-82Ф, позже – АШ-82ФН с непосредственным впрыском горючего в их цилиндры. В калейдоскопе бессмертных подвигов отважных небесных снайперов золотой страницей в историю войны впишется дружба с заводскими лётчиками, с испытателями и инженерами НИИ ВВС, бесподобно выручавшая при освоении «Лавочкиных» и устранении их недостатков, браков, поломок в ходе ремонтов в полевых условиях между боями.

Великое незабвенное товарищество с Крылатой Гвардией, рекомендации пилотов-истребителей ВВС ВМФ преобразуются в Ла-5ФН понижением гаргрота фюзеляжа, усилением шасси, лучшим обзором в обновлённом фонаре кабины, удобной приборной доской, усилением механизмов управления. Звёздообразный 1850-сильный АШ-82 позволил пилоту истребителя достигать 5000 м за 5 минут и развить на этой же высоте 648 км/ч. Форсирование и ряд «изюминок» по снижению общего веса конструкции подняли планку высоты до 10000 м. При тех же победоносных пушках, «Эрэсах», бомбовой нагрузке – немного возросла дальность (плюс 10–15 км). Мало того, что решилась «весовая» проблема с дюралем – «кузнечики» («стариков» уже потеряли немало...) влюбились в Ла-5ФН, из-за его большей «покладистости» в пилотаже по сравнению с И-16, «ЛаГГами», «МиГами». Не ошибся Семён Алексеевич, изменив систему суфлирования двигателя. Правильно переставил за противопожарную перегородку маслбак из кабины. Не зря вмешивался в систему газораспределения, уступил

соратникам с установкой укрупнённого радиатора, из-за которого самолёт с его фамилией воздушные «тёркины» окрестили «бородачом». Не знали шутники о сбросе веса на 172 кг!

За героизмом приручившего штурмовик А. П. Якимовича последовал великий перелом под Курском и Орлом, где Ла-5 и Ла-5ФН расквитались с «орлами» и «птенцами» Люфтваффе беспощадно и навсегда, истребляя новейшие «Фокке-Вульфы-190» и «Мессершмитты-109» во всевозможных модификациях. Русская красная звезда затмила чёрную паучью свастику, вбив в землю и воды тысячи окрылённо-омоторенных фашистских захватчиков...*

Каждый год, посещая Мемориалы Боевой Славы Отечества, мы стоим перед неразрешимой дилеммой: как и чем, через десятилетия, отблагодарить ДЕСЯТЬ ТЫСЯЧ ЛЁТЧИКОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ, стартовавших в адское небо Великой Отечественной на том же числе «Лавочкиных» в четырёх модификациях??? В честь 120-летия их создателя, в Год 75-летия Победы рады напомнить, что на них воевали великие мужики Страны Советов – И. Н. Кожедуб, К. А. Евстигнеев, В. А. Зайцев, В. И. Попков, Е. Я. Савицкий, Н. М. Скоморохов, Г. Н. Захаров, А. К. Горовец, Г. Н. Прокопенко, М. А. Гарам, В. И. Бородачёв, В. И. Гаранин, Н. П. Пушкин. Не позабудем выстрадавших побед самоотверженных Героев: П. Г. Якубовского и С. С. Азарова, Е. М. Яременко и Г. А. Баевского, А. С. Амелина и А. Шпынова, П. В. Базанова и Н. С. Артамонова. Обрели вечную славу высокоскоростные и зоркие «витязи», сражавшиеся на Ла-5 и Ла-5ФН – А. Я. Баклан, А. В. Артёмов, А. П. Шишкин, И. М. Астахов, С. Г. Балакин, В. М. Шевырин, Б. М. Афанасьев, А. И. Безверхий, А. Г. Шевцов, В. И. Веденеев, И. Т. Борисов, И. А. Шардаков. Совершенные ими – бессмертно...

Не ожидали наследники «псов-рыцарей», присягнувшие Люфтваффе, что Святая Русь родит, через матерей и отцов, крыла-

* Читайте и передайте детям знаковую книгу «Сто сталинских соколов», созданную по инициативе Маршала ВВС Ф. Я. Фалалеева и изданную почти через 60 лет с предисловием Главкома ВВС РФ П. С. Дейнекина.

тых победоносцев на истребителях С. А. Лавочкина – И. А. Вешнякова и П. А. Брызгалова, В. И. Чижа и Н. В. Буряка, М. Гладких, А. И. Володина, А. Г. Воронко, М. Д. Цыкина, С. Г. Глинкина, А. Д. Догадайло и Е. Т. Цыганова. Пережили потерю однополчан на глазах, были ранены не раз телесно и душевно, шли в лоб врага на таран, были награждены и не дожили до орденов и медалей небесные Муромцы, Коловраты, Ослябя, Пересветы, Святогоры, сменившие мечи на «Ла» – С. Ф. Долгушин, В. Ф. Голубев, П. Д. Худов, А. А. Дьячков, А. А. Гончаров.

Крошечном обломков и чадающими факелами отлетели на тот свет экипажи «Хейнкелей», «Юнкерсов», «Дорнье», «Хеншелей», «Рам» и двухмоторных «Мессершмиттов» от залпов пушек И. И. Хаустова, М. А. Ефимова, Н. И. Горбунова, Б. В. Жигуленкова, А. А. Федотова. При новороченности форсажных вариантов ФВ-190 и Ме-109, от Курска и Орла они всё чаще становились добычей «Лавочкиных», ведомых храбрейшими из храбрых: В. И. Григорьевым, А. Н. Уциным, В. А. Зотовым, Н. П. Ивановым, И. С. Улитным, А. И. Тимошенко, Ю. П. Ивановым, И. А. Каберовым. Знали наизусть «болячки» своих машин и уязвимые места самолётов оккупантов доблестные смельчаки С. Т. Ивлев и И. П. Лавейкин, П. Кучеренко и Д. М. Татаренко, В. И. Калашонок и В. С. Левитан, И. Н. Сытов и П. Т. Калсин, А. И. Майоров и А. А. Караев.

Плакали на похоронах товарищей по крылу, крепко выпивали за Победу в нелётную непогоду, ремонтировали истребители вместе с техниками часовые и защитники родного неба – А. С. Суравешкин, А. А. Губанов, К. Л. Карданов, П. А. Сомов, А. Б. Султан-Галиев, А. П. Маресьев, В. И. Колomoец, И. С. Солдатенко, А. С. Макаров, К. Ф. Соболев, И. Кильдюшев. Были на слуху на фронтах, в сводках и газетах Воздушных Армий, остались в памяти современников подвиги краснозвёздных авиаторов: Назаренко Д. П., Кирилюка В. В., Смирнова О. Н., Киянченко Н. С., Мальцева К. С., Климанова И. К., Склярова И. Г., Маркова А. И., Кожанова П. П., Синчука В. С., Мастеркова. А. Б. В XXI веке для книг о них у чинуш РФ «нет средств в бюджете...».

Кого-то из них лично знал Семён Алексеевич Лавочкин. Однако даже все трудящиеся ОКБ-21 и Горьковского авиазавода не смогли бы узнать о деталях тысяч вылетов, боёв, гибели Героев войны за господство в воздухе. Низкий поклон пилотам с высоты Юбилея Победы 2020 Года Памяти и Славы – Г. Д. Костылёву и В. Максименко, И. П. Павлову и А. И. Колесникову, В. К. Сидоренко и В. И. Мишустину, Н. Н. Кононенко, Н. М. Сивцову, В. Ф. Мудрецову. Нужны новые книги для юнармейцев, волонтёров, «единороссиян», изданные под эгидой Минобороны РФ и С. К. Шойгу, где бы было подробно рассказано о великодоблестных предках, сшибавших врагов на «Лавочкиных»: Д. С. Кравцове, В. Г. Серове, А. А. Мурашеве, С. М. Крамаренко, о героизме В. Ф. Мухина и А. Ф. Мухина, отечестволюбии асов И. Е. Середы, Н. Ф. Краснова, А. М. Нестеренко, М. И. Семенцова, С. У. Кратинова, Ф. Г. Семёнова, П. М. Никонорова, А. М. Селютина. Больно, что ряд сошедших с небес, увы, добила мирная жизнь, хотя они отвоевали чистоту пространства на Родине, в Европе, Азии...

В пилотаже жизни со смертью увековечили себя победами и потерями разные по возрасту, характеру, опыту, лётному «почерку», истребители, громившие крестоносцев на Ла-5 и Ла-5ФН – Д. Кривов и И. Д. Новиков, В. А. Савельев и В. Кузнецов, В. Д. Овчинников и А. Ф. Рязанцев. Ещё возможно заменить телерекламу документальными фильмами об орденоносной воздушной рати в лице мастеров высшего боевого пилотажа и убойной пушечной меткости: А. С. Куманичкина, Н. И. Ольховского, А. И. Пчёлкина, Г. Д. Онискевича, А. В. Пашкевича, В. А. Орехова. Будем жить и помнить о замечательных крылатых сыновьях, отстоявших счастливую независимость Родины на истребителях С. А. Лавочкина – А. А. Пантелькине, А. И. Орлове, А. Г. Павлове, Г. Г. Лагуткине, А. Г. Алпатове, Е. И. Дмитриеве, А. А. Мироненко, Е. М. Карпунине. По месту рождения каждого навечно в народной памяти, обязательно покажутся суровые и с улыбкой портреты в «Бессмертном полку»: П. В. Камышникова и П. А. Нефагина, Е. М. Куликова и Н. С. Батяйкина, В. Г. Коба и М. И. Самохина, С. Н. Бычкова и И. Г. Романенко,

С. И. Львова и Т. С. Жучкова. Горько, что нью-плутократы позорят воинов отказами в книгоиздании авторов...

В составе ВВС РККА на Ла-5 воевали испанские лётчики Виценте Бельтран и Франсиско Мероньо Пельисер, чехи Леопольд Сром и Йозеф Стехлик. Соответственно, они уничтожили 20, 20, 8, 10 различных самолётов Люфтваффе*. Добровольцы из «Нормандии», затем ИАП «Нормандия-Неман», имея право выбора, предпочли «бородачам» С. А. Лавочкина стремительно-изящные «Ястребки» А. С. Яковлева. В родословной ИАП Красной Армии и ВВС Краснознамённых Флотов было примечательным, что при их перевооружении редко бывало так, чтобы с «Ла» переучивались на «Харрикейны», «Аэрокобры», «Кертиссы» или «Яковлевы». Всякое бывало на войне. Обозначенное являлось правильным решением командующих Воздушными Армиями, поскольку укрепляло традиции взаимодействия боевой работы лётчиков и военнотружущих БАО (батальонов аэродромного обслуживания). Подробности – в газетах Воздушных Армий.

Семён Алексеевич не раз бывал в авиачастях близ передовой, подолгу беседовал как с матёрыми, так и с неопытными авиаторами. Любил посещать 2-й ИАК и его беспредельно взыскательного командующего, генерал-лейтенанта А. С. Благовещенского. Всяк-брак и недодел сильно волновали Алексея Сергеевича, заслужившего «Звезду» Героя ещё в 1938-м, за 37 сбитых японских самолётов в Китае (25 в группе) и воевавшего с «рысями» из «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии). На одной из встреч Лавочкин ёмко назвал его лётчиков конструкторами атак...**

Факт, что инженеры по истреблению Люфтваффе разработали индивидуальные формулы побед, подтолкнули творцов истребителей к нюансам развесовки, работы авиапушек в воздухе, к по-

* Первые самолёты неприятеля «камарадос» угробили на зарубежных истребителях в схватках с пилотами, присягнувшими режиму генерала Ф. Франко («Достался им век неспокойный», Е.Ф. Кондрат (М., 1978)).

** Не всем пилотам ВВС Отчизны посчастливилось увидеть
284 номера «Союзкиножурнала» и фронтовых артистов.

явлению «автомата», отвечавшего за режимность рабочего цикла двигателя. «Ноу-хау» «лавочкинцев» – аэродромный профилактик – был не только «крёстным» для покинувших цеха машин, но и «архивариусом» пожеланий и замечаний, озвученных или записанных любым фронтовым пилотом. Многие из числа выживших успели отблагодарить содружество С. А. Лавочкина за предусмотрительный выпуск двухместных учебно-тренировочных монопланов Ла-5УТИ. Именно воздушные бойцы помогли авторам машины и заводчанам разобраться с саморазрушением крыла, пересмотреть его стыковку с фюзеляжем и отработанный инструментарий, настояли на переделке фонаря кабины.

С почтением упомянутые и подстрочно присутствующие, это они, гвардейцы и не гвардейцы, жизнью и смертью, сродни песне М. Н. Бернеса, предоставили сон большинству тыловых городов СССР с 1941-го по Победный 1945-й. Они обгоняли «Густавы» В. Э. Мессершмитта до 45 км/ч на «планке» около 6100 м, цепко держались на глубоких виражах, имели преимущество над частично бронированными ФВ-190 К. Танка при наборе 1000 м с боевым разворотом. Знаковую лепту в совершенствование «бородатых», хотя не воевал на них, внёс, по личной просьбе Алексеевича, смекалистый «тюнингщик» «Аэрокобр», ас из асов – Александр Иванович Покрышкин...*

В переломном 1943-м авиаконструктор побед награждается «Золотой Звездой» Героя СоцТруда и Сталинской премией 1-й степени за успешное обновление Ла-5. Всё, как-то мигом, прокрутилось в сознании в поездке по Москве, до и после церемонии награждения: жёсткий спор по конструкции с самим Сталиным, вроде «булавочные» проблемы с плексигласом фонарей, стыд перед лётчиками за заводской мусор в кабинах, слёзы Розочки,

* Вечная память Трижды Герою державы Серпа и Молота не только за 53 победы (плюс 6 – в группе), но и за его эпохальные книги: «На истребителе», «Небо войны», «Познать себя в бою». Чётко назвала мемуары о муже Мария Кузьминична Покрышкина – «Жизнь, отданная небу»...

незаметно подросших Аллы и Саши. Всё ж-таки подтвердилась мысль первоиспытателя Мищенко: *«Ла-5 – самолёт на пять!»*

В 1944-м с чертежей в боевую жизнь сходит, по эстафете проектов и требованиям фронтов, не менее легендарный Ла-7, с проверенным 1850-сильным мотором А. Д. Шевцова. Максимально облегчённый самолёт, благодаря дотошной проверке в аэродинамтрубе ЦАГИ, получился ещё аэродинамичнее и симпатичнее предшественника. В нём исключалось лопанье силовых болтов по шейке, имевшее место при нарушении температуры в ходе их обработки. «По кругу» герметизировали капот движка, сдвинули «бороду» (маслорадиатор) ближе к центру фюзеляжа, изменили форму фонаря и наклон антенны. Главшасси обрело дощитки. Полностью отказались от деревянных лонжеронов крыла, пересмотрев форму его центроплана. Помимо Главконструктора, за выполнением работ от А до Я жёстко следили лидер завода С. И. Агаджанов, его главинженер и начпроизводства Б. В. Куприянов и Л. Г. Култашев, глава сборки С. Е. Зайчик, изобретательные мастера В. А. Смирнов, Е. Г. Привалов, многие бригады, рабочие-рационализаторы.

В борьбе за снижение веса Ла-7, в постоянном поиске улучшения его конструкции и крупносерийного изготовления, по-стахановски отличилась и была награждена высокопатриотичная инженер-команда Горьковского авиазавода: товарищи Д. А. Филиппов, Е. С. Волков, В. А. Мюрисеп, Б. Д. Протопопов, П. А. Иванькин. Передовое предприятие организовало соцсоревнование «Лучший рабочий своей профессии» и 590 фронтовых бригад к Рождеству 1945-го. Коллектив собрал и пожертвовал на постройку истребительной эскадрильи имени В. П. Чкалова 1 миллион 250 тысяч рублей. С начала выпуска Ла-5, благодаря трудовым подвигам трудящихся, ежегодно достигался почти 7-миллионный эконом-рублёвый эффект, основанный за счёт около 1000 рацпредложений, внедрённых за те же 365 дней. Памяти Зои Космодемьянской, на пожертвования горьковчан авиастроители дали жизнь эскадрилье имени бесстрашной партизанки...

За годы Священной войны с Вермахтом, Панцерваффе, Кригс-марине, Люфтваффе и Абвером – производитель крылатой мощи ВВС РККА и ВМФ 25 раз заслужил Переходящее Красное Знамя ГКО СССР. Ленинский орденосец был поощрён ВКП(б) и Вождём орденом Трудового Красного Знамени в наитрагичнейшем для державы 1941-м. Под именем Серго Орджоникидзе один из флагманов самолётостроения помогал «младшим братьям» в производстве истребителей запчастями, обеспечивал авиачасти рембригадами. Технологически и качественно совершенствуясь, Горьковский авиагигант увековечился высокопроизводительным поточным методом сборки крылатых мстителей за Отечество, что заслуженно отразилось в орденах и медалях около 600 глубокоуважаемых заводчан. Очень многие из них рвались на войну, но их берегли особой «бронёй» под девизом: ***«Наше дело правое, Победа за нами!»***.

Сегодня, к сожалению, забывается, что путь горя и побед самолётов С. А. Лавочкина не был бы таковым без выпускника МАИ, Главконструктора одного из авиазаводов в 1941-м, одного из сильнейших двигателистов, будущего Героя СоцТруда, автора ЖРД С. А. Косберга. Семён Ариевич крепко поработал на триумф русского оружия во Второй Мировой войне, сотворив непосредственный впрыск топлива в моторах А. А. Микулина и А. Д. Швецова. Не погружаясь в специфику форсунок, пусковых стартёров, бензопроводных схем и «моментов» зажигания, заметим, что аппаратура С. А. Косберга легла под десятки тысяч капотов Ла-5, Ла-7, Ил-2, Ил-10, а также других славных машин 40-х годов. Чем не сюжет для шустрцов XXI века, подведомственных телеканалам «Россия», «Звезда», для СМИ «народолюбивых» партий?!

Итак, работы «лавочкинцев» по Ла-7 завершились на финале 1943- го, хотя, по правде, велись позднее с серийными машинами до июня 1944-го, когда они удивили русских и немцев убойной мощностью трёх 20-мм УБ-20. При взлётном весе 3240–3265 кг, истребитель с 9,8-метровым размахом крыла немного увеличенной площади, имел длину 8,6 м и высоту 2,54 м. По традиции,

отказались от пулемётов, но ненадёжные «Убэшки» вскоре заменят парой ШВАК того же калибра. Плодотворным конструкторам под крылом С. А. Лавочкина посчастливилось «схватить жар-птицу на лету»: тщательно доработанный Ла-7, сохранив вес Ла-5ФН, превзошёл прародителя в скорости почти на 40 км/ч! Иначе – любимая боевая машина не только Ивана Никитовича Кожедуба, развивала в руках Героев ВВС 680 км/ч на 6000 метрах, брала практический потолок 10750–11300 м, обладала дальностью 635–655 км. Чуть-чуть сократилось время набора высоты до 5000 м – секундность решала многое при взлёте на перехват пиратствующих Люфтваффе (но «Седьмой» уступал ФВ-190 в скорости пикирования). В ходе налётов Ла-7 группами, одиночно, при сопровождении и прикрытии своих бомберов, штурмовиков, пикировщиков-топмачтовиков, истребители уничтожали агрессоров на земле и в воздухе парой 100-килограммовых бомб...*

Трудящиеся авиазаводов выпускают в небеса Великой войны около 6000 Ла-7 (по разным источникам 5755 или 5905 экземпляров). В том же 1944-м инженер-товарищество Семёна Алексеевича отличилось оснащением «Седьмого» ЖРД РД-1ХЗ. Под пилотажем укротителя штопора, флаттера, бафтинга Г. М. Шиянова перспективный перехватчик ускорился на сотню км/ч, однако в серии самолёт не строился. Пожалуй, главным триумфом ОКБ-21, горьковчан, их побратимов по производству было завоевание преимущества Ла-7 над форсированными «Фокке-Вульфами-190А-8» и «Мессершмиттами-109» модификационного ряда серий G, D, F, K. Достаточно упомянуть откровение Трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба, чей 100-летний юбилей совпал с 75-летием Победы, в Год Памяти и Славы:

«В 1944 году я пересел с Ла-5 на Ла-7 и на нём сбил ещё 17 самолётов противника. У «Семёрки» значительно возросли ЛТД по сравнению с «Пятёркой». Аэродинамика стала совершенней,

* Детальнее – в лицах, фактах, документах – см. «Советские ВВС в ВОВ 1941–1945». М., 1968, а также «История ВВС Советской Армии». М., 1954., очерки Рассохиных в журнале «Военные знания».

«бородку» убрали. На Ла-7 я не боялся вступать в бой с любым количеством самолётов противника и побеждал его. Были случаи, когда мы (смельчаки 176-го ГВИАП. – Р.С.В.) парой «Лавочкиных» вели бои против 40 вражеских самолётов и одерживали победу».

Рождённые в СССР, России, странах СНГ и бывших державах СЭВ, народы государств-членов ОДКБ гордятся и никогда не забудут подвигов истреблявших фашизм на Ла-7 – А. В. Алелюхина, А. С. Амет-хана, П. Я. Головачёва, А. Ф. Клубова, В. Д. Лавриненкова, В. И. Попкова, Е. Я. Савицкого, Н. М. Скоморохова – Дважды Героев Советского Союза. Победоносец, Трижды Герой Страны Советов А. И. Покрышкин, однажды перегонявший Ла-5 с другом на передовую, перед перевооружением его ИАП Ла-7 накануне штурма Берлина, говорил, что в истребителе воплотились все мечты и пожелания советских лётчиков. Великотрагичность их ратной славы, объединившей горизонты Великой Победы в Европе и на Дальнем Востоке, колышется в пламени Вечного Огня напоминаем живым, что многие из «соколов» пропали без вести, в концлагерях, сгорели и разбились в воздухе, на земле и водах, что не все из них успели порадоваться наградам и счастьем вернуться, пусть калекой, домой...*

За рождение и выпуск краснокрылых Ла-7 С. А. Лавочкин поощрялся третьей Сталинской премией 2-й степени. В середине осени Победного 1945-го самолётостроитель возвратился в подмосковные Химки, где с ходу возглавил ОКБ-301. Отсюда, в 1946–47 годах, вылетят во благо обороны и на войну в Корею последние из одномоторных поршневых – Ла-9 и Ла-11. Первый стоял на вооружении родных ВВС вплоть до 1959-го, будучи выпущенным в количестве 1559 экземпляров. Второй истребитель дальнего сопровождения выступил «долгожителем» до 1966-го, «тиражом» 1182 боеединицы. В конце 40-х обрели насыщенную

* В буржуазной России уже не снимут честно-кратких фильмов, подобных широколюбимым – «Чистое небо», «Торпедоносцы», «Балтийское небо», «Сошедшие с небес», «В бой идут одни «старики»», «В небесные ведьмы» (чего не хватает – души или грантов?)...

судьбу-карьеру «учителя» – двухместные Ла-9УТИ. Потерпел фиаско из-за катастрофы фронтовой Ла-152...

В тот же период собрали и испытали пару Ла-156. Будущая «небесная лаборатория» ОКБ Лавочкина олицетворяла отечественный дебют в освоении взлётов и полётов с включённым форсажем. Около 10 Ла-150 одобрили асы испытаний, но более массово истребитель не строился. Не разовьётся в серии эксперимент Семёна Алексеевича с тонкими крылом Ла-174 – истребитель останется в гордом одиночестве. Схожая судьба постигнет «Стрелку» – первую реактивную машину со стреловидным крылом. Из-за своеволия или недалёкости ракетчиков «приказал долго жить» двухместный перехватчик Ла-200 и последовавший за ним, также всепогодный Ла-200Б. Удачней сложилась поначалу биография реактивного Ла-15 1948 года, но после смерти И. В. Сталина их превратили в мишени, хотя построили 235 штук...

Авиаконструктор побед заслужил Сталинскую премию 1-й степени в 1948-м, награждался партией и народом тремя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Суворова 2-х степеней, медалью «За боевые заслуги», множеством других медалей, Почётными грамотами и Благодарностями.

Понятие «Реактивный Лавочкин» – глубокоспецифичный отдельный рассказ о творчестве и трудолюбии генерал-майора инженерно-технической службы, вступившего в КПСС в памятный для страны 1953-м. Депутату Верховного Совета СССР, Дважды Герою СоцТруда, участнику проектирования межконтинентально-сверхзвуковой «Бури» предстояло реализовать истребитель высотных бомберов Ла-190, закончить изыскания вокруг дальнего ракетноносца, сверхзвукового перехватчика Ла-250.

Борьба за внедрение своих конструкций самолётов сократит жизнь пронизательного строителя и организатора Краснозвёздных ВВС, до последних для его сердца испытаний системы ПВО «Даль», состоявшихся 9 июня 1960-го в секретной зоне полигона Сары-Шаган...

29 августа – 11 сентября 2020 г., Смоленск – Монино – Химки – Первосалютный Орёл (с дополнениями 2023–2024–2025 гг.)



Новая эра ВВС СССР – реактивные Ла-15, Ла-160, Ла-174



Реактивный Ла-190



Реактивный Ла-250

 НПО
ЛАВОЧКИНА



*В честь 115-летия со Дня рождения лауреата
Сталинской и Ленинских премий, доктора технических наук,
Героя Социалистического Труда, профессора, замечательного
авиаконструктора, академика АН СССР О. К. Антонова*

СОВЕТСКИЙ «АНТЕЙ»

При жизни выдающегося создателя и подвижника транспортной авиации Отчизны не афишировалось, что Олег Константинович «голубых кровей» (как тогда клеймили – «непролетарского происхождения»). Его одарённые предки воистину послужили во славу России при 300-летней монархии Романовых. Много сил отдал становлению Уральской заводской металлургии деловитый прадед Дмитрий. Дедушка Олега – Константин, заслужил высокий авторитет в «самодержавном» мостостроении, бабушка Анна была из генеральского рода Болотниковых. Проживали Антоновы в имении, основанном прадедом (бывшим статским советником) в Псковской губернии. В спокойно-живописном Торопце у них родился сыночек Костя...

Антонов-старший ещё до рождения Олежки 25 января (7 февраля) 1906 года – отличился на инженерно-строительном поприще. В супружеском союзе с миловидной Анной Бикорюкиной они переедут в Московскую губернию. Там, в Троице Вороновской волости Подольского уезда – на деревенских просторах – впервые увидел небо русский и советский авиаконструктор.

Азы знаний отрок приобрёл в реальном училище и средней школе Саратова в годы Первой Мировой и Гражданской. Быстро оказался среди единомышленников, зачарованных покорением

Пятого Океана. Зачитывал до дыр публикации об авиации в газетах и журналах, упорно посещая библиотеку и авиамодельный кружок 23-й школы. Запоем штудировал теорию воздухоплавания. Обрёл навыки плотницкого и слесарного дела, что очень поможет ему в будущем...

В 15 лет наивный, однако целеустремлённый юноша попытался вступить в РККВФ. По понятным причинам его романтическая мечта аннулировалась военными РККА (помимо возраста, требовалось обязательное прохождение действительной службы и курсов командиров).

Не теряя оптимизма, Олег продолжил обучение в Саратовском университете. На путейском факультете энтузиасты основали кружок любителей авиации, где Антонов с товарищами дебютировали с конструкцией планёра. К сожалению друзей и им сочувствующих, в год смерти Ильича универ приостановил просветительскую деятельность, закрыв двери перед педагогами и учащимися.

Несмотря на тяжёлую обстановку в стране по всем сферам её жизнедеятельности, в 1924-м пролетариат продолжил традицию проведения Всесоюзных Планёрных состязаний в Крыму. Коктебельная «колыбель», известная ныне как Планёрское, гора Узын-Сырт воспитают блистательную плеяду небопроходцев Страны Советов. Доступные материалы и недороговизна при создании-эксплуатации безмоторных «птиц» вдохновляли не только О. К. Антонова, но и мастеров парения в воздухе: С. В. Ильюшина, А. С. Яковлева, А. А. Пороховщикова, А. Н. Туполева, С. П. Королёва, В. С. Вахмистрова, К. К. Арцеулова. Общество друзей Воздушного Флота и реальность самореализации сплотили тогда благодаря планёризму, редкостных на талант первопроходцев – Люшина и Грибовского, Черановского и Степанчénка, Невдачина и Толстых, Чесалова и Ромейко-Гурко. Тщательно выверяли, готовили свои аппараты к испытаниям в Коктебеле и над Чёрным морем – влюблённые в авиацию – Томашевич, Сергеев, Зернов, Бенинг, Гуца, Железников, Юмашев, Кошиц, Сеньков, Кузаков,

Беляев, Костенко, Анощенко, Яковчук, Гришин, Клементьев, Анохин, Головин, Шереметев и многие другие*.

Олег Антонов хорошо знал их лично, обсуждал с ними успехи и неудачи «скелетов» планёров. До преобразований ОДВФ в Авиахим и позже – в ОСОАВИАХИМ, он прошёл через требовательность корифеев Ленинградского политеха, привлекавшего окрылённую молодёжь на машиностроительный факультет. Выйдя из ворот «альма-матер» имени «народного старосты» в начале 30-х, «дворянин» верховодил в ЦБ ОСОАВИАХИМа по планёрным конструкциям, параллельно отвечая за матчасть Коктебельной высшей лётно-планёрной школы. Под его лидерством изготовили, испытав в небе и на земле, планёры серий ОКА и УС, тренировочный «Упар», а также «Голубь», серию «Рот Фронт» (1–4), свободные парители с заглавной буквой фамилии ведущего творца – А-11, А-13, А-15. Неудивительно, что ВКП(б), солидарная с элитой ВВС и ГВФ, выдвинет и поставит перспективного авиаинженера Главконструктором Тушинского планёрного предприятия, в чёрном для Европы 1933-м...

Пять лет уважаемый «коктебельщик» совершенствовал производство планёров в разных предназначениях-модификациях, сумев сконцентрировать в Тушине беспримерных мастеров планёрного дела. Очевидно, Провидение отвело его от «авиашарашкиных» репрессий, ибо в период их «расцвета» в конце 30-х он трудился во благо истребительной мощи родных ВВС в авангарде инженерии КБ А. С. Яковлева.

Согласно доктрине ведения войны на чужой территории, СССР пойдёт первопроходцем по пути проектирования «летающего» танка. В его рождении О. К. Антонов сыграет ключевую роль в начале 40-х годов. Ещё на заре 30-х основали Осконбюро ВВС под верховенством методично экспериментировавшего авиаинже-

* Советуем найти в библиотеках книгу «Наши крылья» (молодёжи о советской авиации), изданную в Москве в 1969 г., под общ. ред. Маршала авиации Ф. А. Астахова (составители сборника Ингнатъев С., Иванский А.), «Летающие крылья» И. К. Костенко (М., 1988).

нера П. И. Гроховского. Вся наработка «особых конструкторов» курировалась «лётными танкистами» из НКВД и его спецотделов. Ныне не вспоминается, что за «гроховцами» – парашют-система ПД-0 (сброс с ТБ-1 горного 76-мм орудия), система Г-9 (пара «Харлеев» подвешивалась под крыльями Р-5 Н. Н. Поликарпова), ПД-М2 (подвеска под ТБ-1 А. Н. Туполева пары колясочных «Дэвидсонов»). Прогрессивное Осконбюро крепко поддерживалось. Поэтому были созданы и испытаны под фюзеляжами «Тэбэшек» парашют-система ПД-А и «летающий» пикап на базе ГАЗ-А с безоткатной пушкой ДРП. Здравый авантюризм Гроховского и сподвижников позже реализуется в системе Г-43 (ПД-Т) – на ТБ-1 и с парашютом полетит английская облегчённая танкетка «Карден-Ллойд». Её русская копия выпускалась под индексом Т-27. Автором данного типа подвески являлся прозорливый (в отношении будущего ВДВ) конструктор А. Ф. Кравцев*.

В середине 30-х предшественники знаменитого «бати» воздушных десантников В. Ф. Маргелова отпраздновали принятие на вооружение подвесок для сбрасывания с парашютом и для посадочного десанта: ПГ-12П и ПГ-12. Это они «прописали в небе» облегчённо-урезанные «Русские Форды», «Эмки», бронемшины, «Полуторки» и по четыре орудия (76 и 45 мм). Платформа ПГ-12 и ТБ-3 обеспечили переброску лёгкого броне-авто Д-12 и «жука-плавунца» Т-37А, но у амфибии возникли большие проблемы. Из-за жёсткости приводнения у неё лопались заклёпки и трескался корпус. Не глядя на многообещающую перспективу, проект ТВД-2 «заморозили», однако машина удивила участников Больших Киевских манёвров 1935-го...

Дельное начинание подхватят столичный завод «Подъёмник», авторитеты ЦАГИ Н. И. Камов, П. Д. Самсонов, А. Л. Добровольский, мэтр планеризма и легкомоторной авиации О. К. Анто-

* О сотрудничестве ВВС РККА и структур БТВ Отечества см. фолиант авторов «Танки в крови», изданный Союзом военлитераторов и ИПФ «Картуш» в Первосалютном Орле, в Год Памяти и Славы (работа была начата Рассохиним В. В. в 1967-м...).

нов. Подвеску москвичей ДПТ-2 возьмут на вооружение с участием грузовиков ГАЗ-ААА, ГАЗ-АА, пикапа ГАЗ-А. Упрощение погрузки и её сокращение по времени позволили «окрылить» бронетягач «Комсомолец», броневики ФАИ и БА-20, плавающие танки Н. А. Астрова. Был отклонён проект «летающего» танка А. Н. Рафаэльянца на базе машины американца Дж. У. Кристи и проект ЦАГИ, хотя макет из дерева испытывался в его аэродинамтрубе.

Война поставит крест на судьбе антоновского «крылатого» танка из Тюмени. Автору хватало проблем-забот сверх головы – он работал главконструктором одного из заводов в Северной Пальмире, но разработка имела право на жизнь и бой, в союзе с ТБ-3 или ДБ-3Ф. Вне конструктивных схем отметим, что КТ (он же – планёр А-40, А-Т, АТ-1) был испытан осенью 1942-го легендой всесоюзного планеризма С. Н. Анохиным, чьё доблестное имя носит Орловский Центральный спортивно-планёрный аэроклуб. Командиром необычного аэропоезда был буксировщик С. Н. Анохина – П. А. Еримеев, честно заявлявший об опасности тандема в классе «танк-самолёт-небо-земля»... **

В преддверии катастрофичных событий лета 1941-го Олега планировали поставить во главе массового изготовления безмоторных крылатых аппаратов в цехах Каунасского трамвай-завода. Крестоносные оккупанты нарушили все планы довоенного периода. Когда всюду проходили эвакуация и становление авиапроизводств, не без опеки лидера НКПА А. И. Шахурина, герой строк стал главинженером в том же Наркомате – возглавил Планёрное Управление.

В эпохальном для Родины 1943-м ведущий планёрщик вернулся в ОКБ любимца И. В. Сталина – А. С. Яковлева, где занял пост 1-го зама Главконструктора. Не знаем, по каким причинам Олег Константинович «вылетел» из энциклопедии «Великая Оте-

** К сожалению, данная «формула» дружбы ВВС и ВДВ СССР не отображена на страницах коллективного сборника «Крылатая юность», выпущенного при поддержке мастера пилотажа, космонавтики № 2 С. Е. Савицкой и Администрации Орловщины («Орелиздат» – «Труд», 1997). Экспериментальные разработки см. в трудах В. Б. Шаврова.

чественная война» 1985 года выпуска. Его начальник, нарком авиапромышленности А. И. Шахурин (угодивший в «жернова» режима с Главкомом ВВС А. А. Новиковым) оценит самолётостроение огненных 40-х в книге «Крылья Победы» (цитируем в сокращении, памятуя о Комитете по эвакуации):

«К концу 1943-го мы производили почти 3000 самолётов в месяц, в следующем году – больше. За 1943-й ВВС получили около 35000 машин различных типов и предназначений. Несмотря на всё напряжение и резкое увеличение их выпуска, авиапромышленность Германии не смогла достичь данных показателей. Чем дольше шла война, тем мы всё значительно превосходили фашистский блок в производстве авиатехники, причём её уровень постоянно возрастал». (см. Г.А. Куманёв «На службе фронта и тыла», М., 1976)

«КБ А. С. Яковлева, – отмечал Алексей Иванович, – самолётостроители, производившие «Яки», улучшили конструкцию истребителей, отдельных агрегатов, аэродинамику и т.д. Фронтовики предложили снять с них оборудование для ночных полётов, не применявшееся кислородное оборудование, настаивали на однопушечном варианте с увеличенным боекомплектом и ликвидации пулемётов. Заводчане-саратовцы слово сдержали – «Як», облегчённый почти на полтонны, стал грозой «мессершмитов». Гитлеровские лётчики недоумевали: самолёт вроде тот и не тот, неохотно вступая в бой с новыми истребителями»...

Помимо успехов, завоёванных пилотами Як-1, Як-7, Як-9 всех модификаций, помня о горе потерь, нарком пишет, что *«КБ А. С. Яковлева разработало в 1943-м (т.е. с участием О. К. Антонова. – Р.С.В.) Як-3 – самый лёгкий и манёвренный самолёт Второй Мировой, самый быстроходный истребитель мира.*

«На Як-3 мы бьём врага, как хотим», – гордились лётчики французского ИАП «Нормандия-Неман», а через их руки прошли истребители многих стран.

В июле 1944-го 18 Як-3 встретились с тридцатью Ме-109Г-6 и ФВ-190А-8. Наши лётчики сбили 15 самолётов врага, потеряв один. Бой провели в основном молодые пилоты.



Олег Антонов – первый заместитель
Александра Яковлева, в его КБ. 1944 г.



В раздумьях о настоящем и будущем авиации...



АН-2



АН-22 «Антей»



АН-124 «Руслан»

Генерал-майор, ас и командир ИАД Ибрагим Дзусов напишет Александру Яковлеву: *«На подступах к Берлину небо наше. Посылаю Вам карточку одной рядовой пары – тт. Величко и Андриенко, которые за 7 минут воздушного боя на Як-3 из восьми «фоккеров» сбили на моих глазах четыре. Это – не единственный случай у лётчиков»**.

В суровейшие годы Великой Отечественной советская авиационная промышленность выпустила 36 677 «Яков» всех вариантов, на которых сражались и погибли асы и «кузнечики», переломившие хребет «экспертов» и юнцов Г.Геринга. Кроме сухопутной роли, немалая часть из них, под пилотажем «сталинских соколов» осуществила тысячи боевылетов и подвигов, будучи приписанными к базам ВВС, подчинявшимся КБФ, СФ, КЧФ, ТОФ. Надо думать, не один О. К. Антонов (проработавший у А. С. Яковлева до 1947-го на стапелях Новосибирского филиала ОКБ), но и все «яковлевцы», в т.ч. ведущий инженер Як-3 К. В. Синельщиков, запомнили строки отчёта об госиспытаниях легендарного боевого истребителя: *«По скорости и вертикальному манёвру он превосходит все отечественные и импортные истребители, а также истребители противника»*.

Наши Як-7Б и Як-9 превосходили по скорости и манёвренности основные гитлеровские истребители ME-109E и ME-109F на всех высотах, а новейший ME-109Г-2, появившийся в небольших количествах в 1942-м, – до 5000 метров. Впрочем, выше мы обычно не дрались..., – отмечал Герой Советского Союза Н. В. Руденко, бивший врагов на истребителях «яковлевцев»...

Один из храбрейших морских авиаторов, Герой Страны Советов М. В. Авдеев, как и другие лётчики-истребители Краснознамённых ВВС, не раз повторял: *«Во время войны мне приходилось летать на разных самолётах-истребителях, но лучший из*

* См. произведения авторов: «Небесные снайперы» (два изд.), «Штурмующий небо», «Сердце над облаками», «Небoproходцы», «Полколение Кожедуба» (Орёл, 2006–2021), фотопутеводитель ММК «Украинский госмузей ВОВ» (Киев, 1984).

них – Як-3. Самый лёгкий, скоростной и манёвренный!» – говорил Михаил Васильевич, защитник неба и побережья Черноморья, участник сражений над Кубанью, освободитель Крыма и Румынии, уничтоживший 17 машин Люфтваффе в ходе более 500 неповторимых вылетов.

Напряжённо-плодотворный труд Олега Константиновича Антонова не остался без внимания партии и Правительства. 2 ноября 1944-го конструктора наградили орденом Трудового Красного Знамени, в том же году – медалью «Партизану Отечественной войны» 2-й степени. В Победном 1945-м – медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и орденом Отечественной войны 1-й степени. Многими грамотами и благодарностями была поощрена его первая супруга (тоже отличник авиастроения) Елена Сергеевна Кочеткова, обрадовавшая отца и себя рождением первенца Ролана **.

До и после руководства ОКБ-153, в дальнейшем Киевскими ГСОКБ-473 и мехзаводом (1952–1966), самолётостроитель находил время на создание стихов, владел живописью. От прессинга чертёжной документации, от волнений на испытаниях крылатых машин его частично спасало знание французского и английского языков, изучение наследия цивилизации, будь то история, литература, искусство. Высокоэрудированный, импровизирующий потомственный дворянин, по воспоминаниям соратников, был доступен, честен, справедлив. Трудоголик не терпел нарушения дисциплины, очковтирательства, зазнайщины и карьеризма, являлся «крёстным» для «юного племени» авиаинженеров.

Антонов дружил с моторостроителями, с директором авиазаводов и смежных заводов отрасли. Был в курсе триумфов и фиаско советских и зарубежных коллег, отслеживая спецлитературу и периодику. В 1952-м за разработку и внедрение многоцелевого Ан-2 создателю «рабочей лошадки», действующей в массах

** Подробнее см. сайт ГП «Антонов», где размещена историческая фотогалерея в честь знаковых заслуг лидера ОКБ в авиапромышленности СССР, книгу «Советский тыл (1941-1945 гг.)», М., 1974.

поныне, вручили Сталинскую премию 2-й степени. В столице Советской Украины активный подвижник авиапроизводства познакомился с профессором арифметики. Брутальный мужчина покорила сердце преподавательницы местного Нац-авиа-универа Е. А. Шахатуни. Елизавета Аветовна (по специальности авиаконструкторша!) станет второй женою Олега. Вскоре у небопроходцев появится дочка Аннушка...

Грани таланта члена партии с 1945-го, члена ЦК КП УССР, депутата ВС СССР от Киевской области, доктора технаук, награждённого орденом Ленина в 1957-м, в разные годы отразятся во всех его творениях во благо авиамощи СССР. Под неусыпным единоначалием Олега Константиновича осваивали воздушные просторы Отечества и огромные территории пассажирские «лимузины» АИР-19, Ан-10, Ан-24, многофункциональные аппараты Ан-2 и Ан-3, Ан-28, Ан-14 «Пчёлка», Ан-30, о каждом из которых давно пора создать серию повестей «О настоящем самолёте». Бывший планерист, удостоенный Почётной Грамотой ЦИК за проектирование тренировочных и рекордных планёров в далёком 1933-м – достиг «практического потолка», выведя в небеса Отчизны и зарубежья замечательные транспортники: Ан-8, Ан-12, Ан-26. Благодаря «антоновским» Ан-22 «Антей», Ан-32, Ан-72 и 74, Ан-124 «Руслан» родилась высокопрофессиональная элитная пилотно-штурманская школа отечественной гражданской и военно-транспортной авиации. Передовые производители тяжёлых самолётов Планеты мало что завидовали содружеству О. К. Антонова – они так и не смогли достичь рекордных побед и серийного производства, осуществлённых под началом Генерального конструктора ОКБ...

Население Киево-Святошинского избирательного округа уполномочивало своего избранника в Верховный Совет 9-го созыва. Внося большой вклад в деятельность Комиссии по транспорту и связи при Совете Союза ВС СССР, Антонов не позабудет про людские потери в «Архипелаге ГУЛАГ» и «тройковые» трибунальные процессы 30-х, поддержав коллективное «Письмо № 78» видных деятелей державы осенью 1965-го, с анафемой

узаконенного беспредела по отношению к лучшим людям и патриотам Украины...^{*}

Вновь подтвердилась истина: «Первопроходцы впереди, несут с собой зарю науки. Приспособленцы – вечно позади, насиживают злость, как мухи». Антонову было не привыкать к обвинениям «доброжелателей» в гигантомании, бесперспективности, в патронировании «нездорово-опасных» экспериментов в самолётостроении. Ему и после смерти И. В. Сталина, и после «сваливания» волонтариста Н. С. Хрущёва, ставили «палки в шасси и пропеллеры», ибо многим «дворянин» якобы «мешал» широкофюзеляжными, многомоторными, сверхгрузоподъёмными проектами. В Великобритании, Франции, США и Японии достижения «антоновцев» и КМЗ, без обиняков, наоборот, считали и называли самыми прогрессивными, с далёким заделом на будущее!

Очевидность интеллектуального и технологического прорывов вернётся к Олегу Константиновичу, по иронии судьбы, вслед народному празднику «Антон-перезимника», в аккурат к 60-летию юбилею – 5 февраля 1966 года. На фоне эйфории и трагедий реактивно-космической эры Президиум ВС СССР постановил: наградить товарища Антонова О. К. званием Героя СоцТруда с одновременным вручением золотой медали «Серп и Молот» с орденом имени Вождя пролетариата. День рождения стал фактом всесоюзного (и коммунистического) признания авиаконструкторского таланта лауреата Ленинской премии 1962 года, присвоенной творцу за «работягу» Ан-12.

Идущий впереди, против тенденциозных течений и постулатов в индустрии крылатых, новатор не раз покориł мэтров и завсегдатаев Международных авиакосмических салонов, фундаментировав авиапрестиж Союза Советских Социалистических Республик. Даровитый организатор и аналитик, он женится в третий раз. В брачном союзе с инженером-программистом Эльвирой Павловной,

^{*} Цензура и партэтика не позволят даже намекнуть «об этом» А. С. Яковлеву в мемуарах «Цель жизни», «Записки конструктора», «Советские самолёты» (М., 1974–1982).

у них родились сынок Андрюша и дочка Лена. Не без внимания родителей, после учёбы в школах и институтах, молодые Антоновы обретут профессии художника-дизайнера и авиаконструктора.

За грандиозные успехи в проектировании и производстве многоцелевых самолётов, их дальнозоркого отца награждали медалью «20 лет Победы над Германией». Почётный академик АН УССР заслужил памятную награду – медаль «За доблестный труд в ознаменование 100-летия со Дня рождения В. И. Ленина», а также орден Октябрьской Революции. Покоритель притяжения земли, родоначальник новых маршрутов транспортной авиации на Родине и за рубежом, заслуженный деятель науки и техники УССР был счастлив быть в числе первых награждённых «Золотой медалью имени А. Н. Туполева» от АН СССР, ведь он плодотворно общался с Андреем Николаевичем задолго до «гонок» Ту-144 с «Конкордом»...

Спустя год после Всемирной Олимпиады в Москве, академик АН СССР О. К. Антонова единогласным решением сограждан избрали Почётным гражданином Саратова. Трижды ленинский орденосец увековечится в авиалетописи Советского Союза важнейшим качеством самолётов – обеспечением безопасности полётов, даже при отказе одного из двигателей. Его «Аннушки» (всех моделей и модификаций) снискали всенародную любовь и уважение, будучи практически незаменимыми на меридианах и параллелях Отчизны.

4 апреля 1984 года скорбная весть из Киева заставила её вздрогнуть и прослезиться – Олег Константинович ушёл из жизни, в возрасте 78 лет. Байковое кладбище приняло его с соблюдением почётного церемониала, в окружении единомышленников и соотечественников, родных и представителей множества госструктур страны. Он успел сняться в д/ф Л. Удовенко «Имя на фюзеляже».

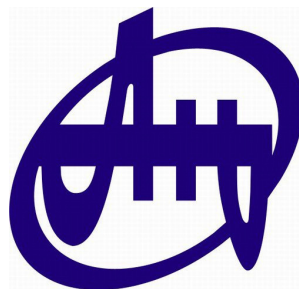
Мощь имени и заслуг Антонова станут Знаком Качества КМЗ и ОКБ, через четыре года – Авиационного НТК «Антонов» (ныне – Госпредприятие под его фамилией). В Киеве, Саратове, Виннице, Улан-Удэ торжественно откроются улицы, в Ульяновске – проспект Антонова. Где проживал авиаконструктор, появят-

ся мемориальные доски. Славен трудом грузовой «Антоновский» аэропорт. Нумизматы и филателисты бережно хранят в коллекциях памятные монеты и марки в честь Олега Константиновича и его бесподобных машин. Кроме упомянутых выше самолётов, ещё «на лету» Ан-70, Ан-140, Ан-148, Ан-225 «Мрия».

Советский Антей пронёс по жизни и творчеству девиз: «Конструктор должен смотреть вперёд!». На авиапараде в Домодедове 9 июля 1967-го его Ан-22 под пилотажем виртуоза испытаний И. Давыдова покорил высоту 7800 метров, имея на борту более ста тонн груза. В небесах России и стран СНГ знакомо гудят и работают вездесущие Ан-2 и «Пчёлки», но забывается, что О. К. Антонов сумел наладить сборку десантных планёров А-7 в зловещем 1941-м. С ним работал главный конструктор «Мрии» В.И. Толмачёв.

Для авторов, рождённых в Первосалютном Орле, остаётся загадкой, как пройдёт 115-летие одного из главпоставщиков «Аэрофлота» и авиации АПК в престолюбно-православном граде Киеве, 7 февраля 2021-го??? Кого пригласят «ласково просимо» киевляне из бывшего СССР? Кто в России снимет и покажет новый д/ф об Олеге Константиновиче Антонове, начиная с безмоторного «Голубка» и заканчивая богатырскими «Русланом» и «Мрией»?!

*25 января – 7 февраля 2021 г., Орёл – Троицкий АО Москвы –
Подольск – Монино – Орёл*





*1 апреля – 115 лет со Дня рождения
дважды Героя СоцТруда, генерал-полковника-инженера,
лауреата Ленинской, Государственной,
шести Сталинских премий, легендарного авиастроителя
ВВС и ГВФ СССР, депутата Верховного Совета А. С. Яковлева*

ПРИСЯГНУВШИЙ НЕБУ

Безгранично талантливый авиаконструктор Страны Советов, выдающийся коренной москвич, за трагичные и победоносные 83 года жизни воспитал не только недюжинную плеяду самолётостроителей, создав знаменитые боевые, гражданские, спортивные самолёты. Один из немногих пионеров Краснозвёздной авиации, Александр Сергеевич отобразил отрасль и эпоху в мемуарах «Цель жизни», «Записки конструктора», в аналитическо-обзорной книге «Советские самолёты» и произведении «50 лет советского самолётостроения». В дополненно-переработанных изданиях небопроходец не забывал о начале пути и родных (цитируем в сокращении):

«От предков я не мог унаследовать конструкторского призвания – они не занимались созданием крылатых машин. Тогда не было самолётов. В бумагах отца, Сергея Васильевича, обнаружил документ: свидетельство о рождении Афанасия Харлампиевича Яковлева – крепостного крестьянина Ярославской губернии, моего прадеда.

Деда, Василия Афанасьевича, помню: он в молодости имел в Москве у Ильинских ворот, свечную лавку. У него был подряд

на освещение люстр Большого Театра – в столице не было электричества.

Отец по окончании московского Александровского коммерческого училища служил в нефтефирме «Т-во бр. Нобель», ставшей в 1918 году столичной конторой Нефтесиндиката. Здесь, в должности заведующего транспортным отделом, он работал до последних дней жизни. Никто в семье не думал, что стану конструктором самолётов. Только мама, Нина Владимировна, пророчила мне будущность инженера.

Свои игрушки я безжалостно разламывал, движимый стремлением заглянуть внутрь. Отвёртка, плоскогубцы, кусачки – предметы детских вожделений. Верхом наслаждения была возможность покрутить ручную дрель».

В пять-шесть лет, Саша, чья родословная тянулась от крестьян Яковлевых, трудившихся на графа Дмитриева-Мамонова, а мать была обычной домохозяйкой, впервые увидел аэроплан на Ходынке, благодаря бабушке – большой любительницы лицезреть полёты шаров-аэростатов. Пролетят десятилетия. Штурмующий небо никогда не позабудет дня, ставшего историческим в его редчайшей биографии, начиная с первой книги «Рассказы авиаконструктора»:

«Вдруг послышался какой-то треск и шум. Протиснувшись вперёд, я увидел небольшой летательный аппарат, похожий не на шар, а скорее на этажерку. Говорили, демонстрировали «Фарман», а может «Блерио». Он неуклюже бежал по полю, растопырив крылья, трещал, наводил панику на любопытных зрителей.

– Сейчас полетит! – закричали кругом.

Но аэроплан развернулся в обратную сторону, пробежал в конец поля и остановился. Позже снова затрещал, побежал, вновь возвратился, и так несколько раз, а от земли не оторвался.

Поздно вечером вернулись мы с бабушкой домой: я был утомлён и разочарован. Это было первое знакомство с авиацией»*.

* Найдите для себя и родных старшеклассников книги М. С. Арлазорова «Конструкторы», М. Н. Новикова «Творцы оружия», «Исто-

Беззаботная пора детства растворилась, по ходу лет, миражом в тумане – паренёк ответственно отнёсся к учёбе в гимназии. Февраль-октябрь 1917-го внесли перелом на фронтах Первой Мировой, разобшив все прослойки и касты дореволюционного общества. Не бросая учёбы, Шурик не знал отдыха, будучи курьером в экс-конторе Нефтесиндиката, где впоследствии ему доверили должность конторского ученика при архиве.

В лихолетье междоусобицы, разрухи, экспроприации, голода, беспризорничества, эпидемий и проституции, бега части нации в никуда, в годы заселения высоких особняков низшими сословиями без образования, диктатура пролетариата не забывала о небе. В 1923-м в Стране Советов создали Добровольное Общество друзей Воздушного Флота. Саша Яковлев, учась в десятом классе, в союзе с «однопартниками» организовал его школьную ячейку. Через познание авиамоделирования, юноша понял: самолёты его призвание, зов к покорению Пятого Океана...

1924 год стал определяющим для будущего авиаконструктора. На Всесоюзных соревнованиях планеристов в Коктебеле Александр дебютировал с планёром АВФ-10 и познакомился с Пышновым, Ильюшиным, Горощенко – тогдашними слушателями Военно-Воздушной Академии. Крым и вотчина Максимилиана Волошина объединили множество первопроходцев советской авиации. Их деловые советы и дружеская поддержка сыграли ключевую роль в судьбе упорного в изысканиях, 18-летнего Яковлева, крепко подружившегося с лётчиком-конструктором Н. Д. Анощенко*.

Развитие планеризма обеспечивало «массовку» в среде начинающих и знавших авиадело энтузиастов, сформировало заме-

рия ВВС Советской Армии», Д. А. Соболева «Рождение самолёта» (М., 1975, 1971, 1954, 1988).

* См.: «Краснознамённое оборонное» (о патриотической деятельности ОСОАВИАХИМа), М., 1975; Коллективный сборник рассказов о людях советской авиации «Крылья Родины», М., 1979; «Крылатая юность» (история Орловского аэроклуба им. С. Н. Анохина), Орёл, 1997; В. С. Пышнов «Основные этапы развития самолётов», М., 1984.

чательную Всесоюзную авиашколу. Один из основателей ЦАГИ, авторитетный теоретик воздухоплавания В. П. Ветчинкин не забыл о триумфе соотечественников на международных соревнованиях в Германии:

«Русские планеристы оказались впереди Мартинов, Неринга, Папенмайера и Шульца – цвета немецких планеристов, а ведь они были лучшими в мире!» – подчёркивал заслуги учеников Владимир Петрович, вряд ли предполагавший, что планеризм – поставщик Люфтваффе.

«Крёстным отцом» Саше Яковлева был старший товарищ, С. В. Ильющин, не без участия которого дебютанта премировали за удачный АВФ-10 и позволили ему поступить в учебные мастерские ВВИА имени гениального авиаподвижника Н. Е. Жуковского.

В 1925-м старательный молодой человек зачисляется мотористом Центрального аэродрома столицы, в лётный отряд Академии. Глубоко переживая, что его не допускают к учёбе в её стенах под клеймом «непролетария», Александр погружается в конструктивную специфику двигателей и схем аэропланов. Собирает архивчик из публикаций газет и журналов, освещавших проблемы становления самолётостроения на Родине и за рубежом. Дотошный до нюансов изготовления деталей, затейник по духу освоил труд столяра, сварщика, токаря. Приобрёл бесценные навыки работы с различными авиаматериалами и агрегатами, сошёлся с лётной братией.

Практика демонтажа и сборки двигателей ведущих самолётов отечественного и иностранного происхождения, как работа с крылом, фюзеляжем, оперением, сподвигнет героя строк к идее создания собственной машины, на этот раз – с мотором. Одарённый самоучка все свободные от работы часы терпеливо «колдует» над чертежами. Вместо футбола, рыбалки, девушек – он перевернёт не один килограмм авиахлама на свалках, в поисках подходящих деталей для первенца. Почти восемь месяцев команда Яковлева, не покладая рук, с рвением собирала биплан-авиетку, под девизом: «От модели – к планёру, от планёра – к самолёту!»

Отягощённый раздумьями и проблемами, Александр часто бывает в общежитии Академии в Фурманском переулке. В тесной комнатке ютился Сергей Владимирович Ильюшин с женою и дочкой Ирочкой. Будущий автор победоносных «летающих танков» – Ил-2, бомберов и торпедоносцев, видя талант и целеустремлённость Саши, всячески способствовал «ученику» в поэтапном прохождении первой техшколы.

Как обычно, «до бочки мёда – вылили ушат дёгтя». Взыскательный начальник учебного отдела Академии не интересовался бессонными ночами творца, проведёнными до головокружения в квартире на Мещанской улице, когда формулы, цифры, рисунки, чертежи «вырубали» его за столом на рассветах и закатах. Наличие библиотеки по авиастроению ничего не решало. Поэтому «куратор» прямо заявил:

– *Товарищ Яковлев! Вы не имеете оснований для строительства самолёта. У вас ни опыта, ни образования. Не забываете, в нём – человек. Дайте гарантию, что лётчик не разобьётся?!*

– *Мне стало обидно, – впоследствии напишет в «Записках конструктора» Александр Сергеевич. – Я не кончал Военно-Воздушную Академию, но сколько ночей просидел над учебниками и книгами! Сколько передумал!*

Одного «ушата» «академистам» показалось мало для урезания «непролетарского выскочки». Один из них подчеркнул, что деталь крепления крыльев рассчитана неверно. По его «доброжелательному» мнению, авиетка была обречена на гибель в первом испытательном полёте...*

Удручённый «червями сомнения», «обвиняемый» проконсультировался у Виктора Сергеевича Пышнова, который выручал юношу при проектировании дебютного планёра. Автор теорий по управлению

* Фундаментальную работу «История конструкций самолётов в СССР (в двух томах) осуществил авиаконструктор-историк В. Б. Шавров, посвятивший много страниц и фото разработкам коллеги А. С. Яковлева (М., 1984). Дополнительно см. также двухтомник издательства ЦАГИ «Самолётостроение в СССР, 1917–1945», М., 1992–1994.

емости, манёвренности, устойчивости, штурману летательных аппаратов, авторитетный учёный проверил расчёты «младоинженера», поручившись за прочность ВВА-3 с маломощным мотором.

12 мая 1927-го войдёт в авиалетопись Страны Социализма Днём рождения самолётов «Як», хотя авиетка называлась АИР-1, в честь Председателя СНК СССР и РСФСР Алексея Ивановича Рыкова. Внешне схожая с одесской «Анатрой-Анасалъ», под пилотированием Юлиана Ивановича Пионтковского, она «на отлично» прошла лётные испытания, открыв эру самолётов А. С. Яковлева!

Аппарат построили на средства Общества друзей Воздушного Флота при имевшемся дефиците материалов. В начале лета двухместный АИР-1 покориł маршрут Севастополь – Москва и принёс создателям два спорт-рекорда. Развив максимальную скорость 135 км/ч, самолёт за 15 часов 30 минут преодолел без посадки 1420 км...

Очевидный успех вдвойне воодушевил Александра, ибо его зачислили слушателем ВВА имени Н. Е. Жуковского, проигнорировав... обязательность командного стажа. За первым тихоходным бипланом последовали другие разработки, замечательные по наглядной «яковлевской» стилистике, отвечавшей устремлениям передовых авиаКБ того времени. Под именем Председателя ОДВФ А. И. Рыкова поднимутся в небо: первый спортивный гидроплан АИР-2 (биплан с мотором в 60, затем 85 л.с., стартовал и приводнялся на Москве-реке); двухместный моноплан 1929 года АИР-3 «Пионерская правда», на котором А. И. Филин перелетел без посадки из Минеральных Вод в столицу, установив два мировых рекорда на скорость (170 км/ч) и дальность (1750 км), благодаря 60-сильному двигателю; в тот же год сорвёт уйму оаций АИР-4 под пилотажем Ю. И. Пионтковского, достойно выдержавший перелёт Москва-Киев-Одесса-Севастополь-Москва...

На финале учёбы в «Жуковской» ВВИА, Яковлев экстерном завершил «дипломную работу» – проектирование и сборку 5-местного пассажирского «лимузина» АИР-5. Перспективный самолёт, достигший около 200 км/ч, законсервировали из-за бо-

лезненной проблемы Пролетарского авиастроения – отсутствия качественных массовых двигателей*.

В 1931-м небопроходцам было не до депрессий. Япония напала на Китай. По «Делу Промпартии» ещё ранее обвинили «во вредительстве» инженер-сообщество под предводительством высоко-авторитетных авиаконструкторов Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова. Внутренняя тюрьма дышала в лицо и затылок, но хандрить и отчаиваться «яковлевцам» было некогда. Вслед АИР-5, буквально по пятам, они разработали 3-местную машину с закрытой кабиной под движок М-11 (100 л.с.), спроектированный бригадой моторостроителей, ведомых Аркадием Дмитриевичем Швецовым.

АИР-6 выпуска 1932 года являлся подкосным монопланом смешанной по материалам конструкции. Модельный ряд преимуществ данной машины, имевшей также морскую версию, привёл создателей к хорошей репутации (при простоте сборки и надёжности мотора). Рапорт о госиспытаниях обрадовал единомышленников, подняв их на высоту выше птичьего полёта: «Шестой», разогнавшийся до 166 км/ч, олицетворял для них главную победу – конвейер. Не подвела машина и через год после того, когда «яковлевский поплавочник» заинтересовал братьев Шорт, Р. Митчелла, М. Кастольди мировым рекордом дальности для гидропланов. В 1934-м серийные АИР-6 (без тюнинга завода и авиамастерских) с честью выдержали испытание воздушно-водного километража по маршруту Москва-Иркутск-Москва, подняв престиж самолётостроителей СССР в глазах Планеты**.

Очевидно и бесспорно, симпатичный авиаинженер завода № 39 имени В. Р. Менжинского, где строили «борцов за дело ВКП(б)» –

* Проблемы становления Красного Авиапрома «на отлично» раскрыли Горощенко Б. Т. «Влияние регулировки на лётные качества самолётов», Крейсон П. М. «Самолёты за 20 лет (1913–1932)». М., 1929–1934.

** Лит.: Л. Г. Сидоренко «Регулировка самолётов», В. Ф. Багрий «Производство самолётов» (М., 1932), Агокас Е. В. «Боевые средства авиации» (М., 1934), А. В. Шиуков «Основы авиации» (М., 1935), Самсонов П. Д. «Проектирование и конструкция гидросамолёта» (М., 1938).

бипланы-истребители Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова, сумел найти и объединить фаворитов грядущего ОКБ. Влюблённые в авиацию «дети революции» Л. М. Шехтер, Е. А. Адлер, К. В. Синельников, О. К. Антонов, К. А. Вигант и многие другие в поиске во благо новых достижений Народных ВВС и ГВФ. Они вели расчёты по проблемам-вопросам аэродинамики, крыльев, фюзеляжа, оперения двигателей, шасси, мечтая превратить проект – двухместный спорт-низкоплан АИР-7 в скоростного рекордсмена. Изыскания шли полным ходом в преддверии указанных выше событий, связанных с гаммой моделей АИР-6. Соавторы рассматривали возможность применения машины в качестве скоростного истребителя.

С конца лета 1932-го Яковлев возглавлял группу лёгкой авиации, а в январе 1934-го был назначен в Спецавиатрест Авиапрома, на ответственный пост лидера его ПКБ. К радости всех, удалось обзавестись 450-сильным поршневым мотором М-22, с которым планировали покорить рубеж 300 км/ч. Они родились, чтоб сказку сделать былью. Разумом, трудом, смелостью преодолевали пространство и простор. Однако «Семёрка» (при «счастливости» нумерации) начнёт чёрные параграфы родословной яковлевских машин тяжелее воздуха...

С осени 1932-го, судьбу машины, словно штурвал, держал в руках ас испытаний Ю. И. Пионтковский, разогнавший АИР-7 на высоте 1000 метров до 332 км/ч. Моноплан А. С. Яковлева на 50 км/ч превзошёл биплан-истребитель Д. П. Григоровича и Н. Н. Поликарпова – И-5, чем заслужил перспективу крупносерийного производства.

В ходе последующих полётов и дебюта на глазах командования ВВС РККА, у «Семёрки» отвалился элерон прямо в воздухе. «Яковлевцы» столкнулись с тем же, что и «Король истребителей» Н. Н. Поликарпов на испытаниях «Истребителя Либерти-400». Флаттер – бич первопроходцев, повторно заявил о себе в полную силу. Коварное явление аэродинамики, в те годы совершенно не изученные колебания, возникавшие на больших скоростях, погубили многих пилотажников, независимо от места и страны рождения...

Юлиан Пионтковский предотвратил катастрофу и, разумеется то, что за ней обязательно последовало от инспектирующе-карательных органов. Той осенью задали и рассмотрели уйму вопросов, а результатом «комиссионных заседаний» яковлевскую группу и её организатора «попросили на улицу» – «врагам нечего делать на авиазаводе».

При возникшей угрозе полной ликвидации коллектива, расстроенный Александр обратился напрямую к главе Центральной Контрольной Комиссии, товарищу Я. Э. Рудзутаку. Он пошёл ва-банк, прилетев в Горки. Покружив над Москвой с Председателем Комиссии, Яковлев заручился его покровительством. Так конструктор и соратники получили «добро» на дальнейшую деятельность в «апартаментах» бывшей кроватной мастерской на Ленинградском шоссе...

Актуальной дилеммой – «Что лучше, биплан или моноплан?» – серьёзно заинтересовался всемогущий Иосиф Виссарионович. Имевший рандеву с молодым самолётостроителем у деревни Павшино при показательных полётах его учебно-тренировочных монопланов УТ-2 и «этажерок» Н. Н. Поликарпова У-2, выслушав мнения военлётчиков, Вождь крепко защитил автора первых скоростных «ласточек», несмотря на оказию с АИР-7.

Сталин был крайне удивлён, что 35 «яковлевцев» привели в идеальный порядок «авгиевы конюшни», где занимались важнейшим для ВВС делом – постройкой и доводкой УТ-1 и УТ-2. Враги единомышленников попытались лишить их реставрированного помещения, однако резко и публично заступилась «Правда». Пойти против идеологического рупора ВКП(б) было (без шуток!) равносильно саморасстрелу...

Демонстрационные полёты над Тушино, когда юркий УТ-2 вырвался в лидеры, преобразовались на земле в дружеское похлопывание по плечу Яковлева самим Сталиным. В 29 лет заслужить высшую оценку от Хозяина Кремля и державы означало открытие шлагбаума для плодотворно-широкомасштабных процессов. С того исторического момента врата неба, открылись перед кры-

латыми творениями Александра, поддержанного партией, Правительством, Главой государства рабочих и крестьян*.

Знаковым примером прямого и деятельного контакта начинающего конструктора с властью станет лётная биография УТ-2, выпущенного с 1936-го по 1946 год «тиражом» более 7000 экземпляров. Судьбе двухместной машины ощутимо помог «попечитель» «яковлевцев», заместитель начальника Главка А. М. Беленкович. Теперь все участники изготовления самолётов посмеивались, вспоминая, как они протаскивали через окно новейший токарный станок «ДиП» – дар Метростроя и начальника его строительства П. П. Роттерга.

При добродетельном шефстве комсомольского флагмана А. В. Косарева, чьё имя носил Центральный аэроклуб, УТ-2 послужил заделом для одноместного УТ-1 (АИР-14). Яковлевская «спарка» принесла её авторам и лётчикам всесоюзную славу, награды и премии за победу в перелёте Москва – Горький – Казань – Сарапул – Пермь – Свердловск – Оренбург – Куйбышев – Саратов – Сталинград – Луганск – Сталино – Днепропетровск – Киев – Бежица – Москва.

Выстраданным образом, за плечами бывшего юноши-планериста была учёба в Академии, личный опыт работы инженером на авиазаводе, энтузиастское подвижничество и борьба при проектировании-сборке самолётов доконвейерного периода, их выход в массы для нужд аэроклубов ОСОАВИАХИМа и ВВС страны. Александр Сергеевич выступил поборником и популяризатором легкомоторной отечественной спортивной авиации, заняв лидирующее положение в обучении лётному делу широких масс, наравне с нашим талантливым земляком Н. Н. Поликарповым. Логично, что в условиях «голода» на поставщиков идей и реальных

* Сегодня уже не переиздадут «Достижения советской авиапромышленности за пятнадцать лет», авторства А. А. Велижева (М., 1932), как не найти газет и журналов «Аэро и автомобильная жизнь», «Мотор», «Воздухоплаватель», «Технический сборник», «Вестник воздухоплавания», «Журнал спорта», «Летун», «Русская мысль»...

авиапроектов, ему доверили ответственнойшую должность Глав-конструктора. Настырный и пробивной, он продолжает борьбу. Просит Правительство закупать маломощные моторы за кордоном, акцентирует внимание власти на важности поддержки советских фаворитов двигателестроения. Его быстроходные самолёты побеждают в гонках и перелётах. Он дважды посещает фашиствующую Италию, знаменитую Миланскую авиавыставку, дружит и советуется с конструкторской и лётной элитой Отчизны*.

Анализируя производство «Капрони», «Фиата», успехи скоростных «болидов» Марио Кастольди, Яковлев бывал и во Франции, где СССР приобретал у фирмы «Рено» именитые «Кодроны». Тогда, ввиду недалёковидности политиков и банкиров, великая Франция снизошла до аутсайдеров мировой авиации. Переживая за французов, Александр отбыл в Англию, где ему было не до туристических маршрутов Лондона. В Туманном Альбионе он внимательно ознакомился с авиационными «ноу-хау» «владычицы морей». Англичане представили советской делегации учебные и гоночные «Майлсы», бипланы «Дэ Хэвилленд», двухмоторные «Моноспары», а также истребители «Харрикейн» и «Спитфайр», новые модели разведчиков и бомберов, пассажирские самолёты. Отметив перспективность исследований и проектов Р. Митчелла, Яковлев отдал должное фирме «Дэ Хэвилленд» – её легкомоторные машины выигрывали гонки, участвовали в Кубке Жака Шнейдера и экспортировались с завидным успехом по всему миру.

Увиденное и осмысленное за рубежом оставило неизгладимый след в памяти авиаконструктора, резко подтолкнув к калейдоскопу новых, пока чертёжных разработок. Вернувшись на Родину, он с головой окунается в очередной виток творческого процесса, ибо вой-

* По воспоминаниям героя повествования, в работе ему и соратникам существенно помогали творения И. Н. Виноградова «Расчёт и конструкция маломощного самолёта», М. К. Тихонравова «Авиабаки», А. Морозова «Клёпка впотай в самолётостроении», труды Н. А. Болобана и С. Н. Берхена «Исследование дюралюминиевых профилей» и «Основные материалы самолётостроения» (М., 1932, 1934, 1935, 1936, 1937).

на в Испании преподнесла внезапные уроки, привнеся корректировку в ряд продумываемых планов. Трагический опыт уничтожения бомберов и истребителей А. Н. Туполева, А. А. Архангельского и Н. Н. Поликарпова пилотами легиона «Кондор» и ВВС мятежника Ф. Франко сподвигнул А. С. Яковлева к созданию двухмоторного учебно-тренировочного разведчика (затем и бомбера) ББ-22. К тому времени уважаемого авиастроителя единогласно приняли в ряды ВКП(б), вышла знаковая книга Н. Ф. Кудрявцева «Аэронавигация».

Ответом на экстренное совещание авиаконструкторов зимы 1939 года его КБ продемонстрировало интересную машину, достигшую на испытаниях 560 км/ч. Как знаменитый в грядущем многоцелевой «Дэ Хэвилленд-Москито», он изготовлялся в основном из дерева лучших «самолётных» сортов. Военные отрекомендовали доработать аппарат накануне внедрения в серию, а его автора наградили орденом Ленина, 100-тысячной премией и шикарным чёрнолаковым лимузином ЗиС-101**.

Рассмотрим подробнее первую боевую машину будущего референта И. В. Сталина по авиации, поскольку испытывшие её мастера высшего пилотажа Стефановский, Филин, Холопов, Кабанов, Шеварев, Третьяков выявили в ней 72 (!) дефекта. В отличие от оптимистичного отчёта с указанием вероятного лидерства данного самолёта по ТТХ в Отечестве и за границей, его истинная судьба и биография оставляли желать лучшего. Документация, пожелания, требования зримо контрастировали с испытательной практикой. Без фоторадиоаппаратуры, безоружный разведчик, из-за «сырости» винтомоторной группы имел затяжную скороподъёмность, что подставляло его в формат живой мишени. Аэродинамичность высочайшего уровня, в рамках показателей спортивно-гоночных машин, достигалась скрупулёзностью полировки и ручных работ – недопустимым бременем на конвейере.

** В том же 1939-м в «Оборонгизе» опубликовали сочинения под редакцией Н. Н. Поликарпова и Е. И. Майоранова «Конструкция и проектирование самолётов», а в «Воениздат» – А. М. Змитревича «Матчасть авиабомбардировочных установок».

В конструкции самолёта абсолютно не приветствовалось применение неразъёмного крыла, ввиду проблематичности транспортировки по железной дороге, не говоря о буксировке тягачами или маломощными «Полуторками». Имел место быстрый нагрев рабочей температуры двигателей и, как следствие, опасность их перегрева и заклинивания. Деревянная составляющая фюзеляжа, крыльев и оперения, без намёков и доносов, предупреждала о легковоспламеняемости в боях, при эксплуатации и ремонте...

Авторитеты НИИ ВВС, обнаружившие массу дефектов в первых образцах самолёта, настояли на их устранении, в целях дальнейших испытаний двухмоторника в роли ближнего бомбардировщика. На фоне творивших под арестом конструкторских групп, возглавляемых А. Н. Туполевым, Р. Л. Бартини, В. М. Петляковым, в процессе конкуренции с другими авиаКБ Отечества, А. С. Яковлев умудрился пролоббировать Як-4, благодаря близости к И. В. Сталину, замороженному скоростью прототипа*.

В доблестном НИИ ВВС ожидали увидеть эталон ближнего бомбера. По рекомендациям председателя Комиссии И. Ф. Петрова, он должен был иметь бомбодержатели и заднюю кабину стрелка к началу августа 1939-го. Вместо этого – стартовало изготовление первой серии ББ-22 на заводе № 30. На предприятии налаживался выпуск главных деталей фюзеляжа. Оснащение аппарата вооружением в виде пулемётов ШКАС и внутренней подвески бомб весом 400 кг не соответствовало запросам для манёвренного фронтового бомбардировщика. Проблемы с винтомоторной группой, перетяжеление машины, игнорирование сроков госиспытаний и вероятное «самоуспокоение», зародившееся из-за пакта И. фон Риббентропа-В.М. Молотова аннулировали полноценную судьбу Як-4 (ББ-22) в качестве бомбера и разведчика.

* Это было важнее пособия Г. И. Коротких «Применение самолётов для борьбы с вредителями сельского и лесного хозяйства» (М., 1932), но пролетарские СМИ «Техника воздушного флота» и «Самолёт» не могли «об этом» сказать устно и печатно, как и раскрыть подробности гибели всенародного кумира В. П. Чкалова на истребителе И-180...

Прикрывшись документацией от А. С. Яковлева, лидеры авиазавода, игнорируя требования и вмешательство военспецов, не остановили сборку фактически небоеспособного ненужного самолёта. Сурово-жестокая правда подтвердится в 1941-м, в аде «барбаросского блицкрига», принесённого всеми видами моторов и оружия Люфтваффе, Вермахта, Панцерваффе, Кригсмарине на территорию СССР. Не глядя на аварию опытного образца в декабре 1940-го, «соцсоревновальщики» выпустят более полутысячи бесполезных «Яков». Спешка при принятии решения, самодовольство или инженерный эгоизм, проблемы поставщиков моторов, агрегатов, оружия, вылились в однозначные «неуды» Як-2 и Як-4 за подписями бывшего войскового контингента ВВС. Экипажи не строчили жалобы, а рапортовали «наверх» о вибрации хвостового оперения, срыве болтов крепления двигателей и об отказах гидросистемы шасси. Отрицательные отзывы лётсостава о росте числа дефектов, потере скорости и скороподъёмности при наборе высоты «долетели» до «опекуна» ВВС – Иосифа Виссарионовича, наложившего вето на серийное производство неудачного двухмоторника. Показательно и вовремя его оперативно заменят вводом в строй легендарного пикировщика Пе-2, созданного КБ В. М. Петлякова...

Урок, претендовавший для большинства авиаконструкторов организацией новой «шараги» или досье «о вредительстве», выражаясь по-народному, пошёл впрок. Александр Сергеевич, кардинально переосмыслив произошедшее, практически навсегда отказался от двухмоторной концепции в пользу одномоторной конструкции истребителя-моноплана с пулёмётно-пушечным борт-оружием и поршневым двигателем.

28 октября 1940-го Главконструктор ОКБ на авиазаводе № 115, вместе с 59-го соратниками и семьёй отметил знаменательное событие – награждение вторым орденом Ленина, званием и «Золотой Звездой» Героя СоцТруда под счастливым номером семь. Это было внушительной поддержкой штурмующего небеса – от ВКП(б), Правительства, И. В. Сталина, признанием,

наглядным «довеском» к ордену Красной Звезды и ордену Ленина, заслуженным им в августе 1933-го и в апреле 1939-го. Дороже золота хранили Яковлевы историческое фото крайнего года, где небопроходец запечатлён с улыбающейся супругой, бывшей активисткой Центрального аэроклуба Екатериной Медниковой, с «народным старостой» М. И. Калининым и асом испытаний самолётов Ю. И. Пионтковским...

В последний мирный год для народов СССР ОКБ А. С. Яковлева работало с колоссальным перенапряжением. В грозном предчувствии войны место работы и цеха опытного завода стали вторым домом для славного коллектива. Плотность труда инженеров, техников, рабочих, служащих, 45 конструкторов позволила в сжатые сроки разработать и изготовить новые самолёты. Спрятанные от посторонних и «абверовских» глаз объёмными чехлами, они методично доставлялись на испытательный аэродром*.

Среди них – первый истребитель «яковлевцев» – И-25, скоростной И-26–3, высотный И-28. Огромный труд инженеров и авиастроителей феноменален, с учётом того, что у Н. Н. Поликарпова работало (до раскола его КБ и рождения ОКО А. И. Микояна и М. И. Гуревича) 227 конструкторов из общего числа ИТР 358 человек, а у А. Н. Туполева трудилось не менее 200 арестантов, за которых «Бог бомберов» сцепился с мстительным Л. П. Берия. За какие-то месяцы до расшифровки немецкой депешки «Дормунд Мон Крессе Астер Астер», полученной штабами Люфтваффе 21 июня 1941-го – испытываются и дорабатываются двухмоторные И-29 и ББ-22 бис. Чуть позже взлетает цельнометаллический трёхпушечный И-30 с высокими лётно-эксплуатационными данными...

За исключением последнего, все боевые экспериментальные машины имели (при стингерно-шпангоутно-нервюровом «взгля-

* См. серию публикаций журнала «Крылья Родины» – «Опытные самолёты периода Второй Мировой войны» (М., 1980), очерк А. И. Шахурина «Авиапромышленность накануне и годы ВОВ», в книге «Советский тыл в Великой Отечественной войне» (М., 1974).

де») простую облегчённую конструкцию, с применением дерева и полотняной обшивки. Опытные образцы отличались аэродинамическими показателями и, при внешней схожести, разнились по мощности и компоновке силовых установок. Пока о господстве в небе побаивались дискутировать, испытания показали «яковлевцам» – они в шаге от рождения авангардного истребителя-перехватчика. С грустной улыбкой творцы вспоминали сборку тысячи белоснежных «Дюймовочек» для партбонз исполкомов. Высший пилотаж мысли, поиск наиболее практично-выгодной формулы истребителя и его двигателя проходили взвинченно-бессонными темпами, обусловленными положением державы и взрывоопасностью международной обстановки...

К тому времени Вождь Страны Советов назначил 33-летнего Яковлева заместителем наркома авиапромышленности по опытному самолётостроению и науке. Пост наркома после самоубийства (официальная версия) брата Лазаря Кагановича – Михаила, занял одарённый организатор Алексей Иванович Шахурин.

Накануне назначения (ещё в октябре 1939-го) Александр побывал в Третьем Рейхе, будучи в избранных рядах научно-технической делегации видных представителей советской промышленности. В ходе визита русские ознакомились с продукцией авиазаводов Мессершмитта, Юнкерса, Дорнье, Фокке-Вульфа и других фирм, с протекции зама Г. Геринга, известного пилота и инспектора Люфтваффе Э. Удета. В цехах и на показательных полётах, немцы, не вуалируясь, продемонстрировали: война, не глядя на «дружеский пакт», дело времени. Советская сторона закупила ряд заинтересовавших её самолётов. Были оговорены последующие контакты, условия обмена на поставки оборудования и сырья. Массу нюансов германского авиапрома раскрыли рандеву с В. Э. Мессершмиттом, Э. Удетом, К. Танком и прочими репрезентантами Люфтваффе. Разумеется, кое-что из немецкого авиаопыта будет заимствовано СССР для ускорения технологических процессов, крайне необходимых при обновлении самолё-

топарка родных ВВС и внедрения современных учреждений для воспитания тысяч «сталинских соколов»... *

Как только Яковлев вернулся из Дойчланда, его тут же вызвал товарищ Сталин. В длительной беседе с ним, референт Вождя по авиации заявил, что пушечный истребитель с доработанным мотором В. Я. Климова будет готов к Рождеству 1940 года.

11 января лидера ОКБ дополнительно загрузили обязанностями заместителя наркома авиапромышленности по новой технике, а спустя два дня Ю. И. Пионтовский впервые поднял в небо кулачковый Як-1 (И-26). «Гвоздь» программы «яковлевцев», оснащённый рядным двигателем М-105П жидкостного охлаждения и пушкой, стрелявшей сквозь вал воздушного винта, был разработан почти одновременно с «ЛаГТами» и «МиГами». Инициатором установки 20-мм пушки авторства Б. Г. Шпитального был лично И. В. Сталин, разбиравшийся не только в пулемётных «Харрикейнах» и «Спитфайрах», спроектированных С. Каммом и Р. Митчеллом (не надо душить праправнуков «Волгой-Волгой»).

Почти месяц, проведённый А. С. Яковлевым в Фатерланде во главе авиакомиссии в составе торговой делегации под началом И. Ф. Тевосяна, не помешал творцу сдержать обещание. По срочному делу не подвёл и Владимир Яковлевич Климов, вовремя приславший четыре двигателя М-105. Два из них предусматривали установку авиапушки в полую валу редуктора. Важным моментом считалось, что залпы из орудия не зависели от цикла мотора и пропеллера. В научно-теоретическом направлении отличились виднейшие мэтры ЦАГИ, авиаВУЗов, ВВС и ГВФ, разработавшие бесценный дайджест «Руководство для конструкторов»**.

* Подробнее по теме – см. труды Рассохиных «Сердце над облаками», «Небесные снайперы» в разных версиях-изданиях, «Штурмующий небо (в 3-х изд.), «Небопроходцы» Орёл, 2006–2015). Эл.версии произведений см. на сайте ЦБС Первосалютного Орла, в разделе «Эл.библиотека писателей г. Орла» (www.cbsorel.ru), и др. Интернет-ресурсах.

** Не остались в стороне К. Е. Вейгелин – «Очерки по истории лётного дела», Н. И. Шауров – «Развитие воентипов сухопутных самолётов» (М., 1940 и 1939), ранее – коллектив авторов под ред. В. Ф. Боброва

В предвоенном 1940-м произошёл редкий случай в биографии Александра Сергеевича. Спецкор «Известий» Э. Виленский, работавший в Западной Белоруссии, прислал ему вырезку из газеты «Русский голос» под заголовком «Подробности убийства инж. Яковлева в Москве». Ссылаясь на британские СМИ, редакция сообщила читателям об исчезновении «аккуратного» Яковлева, его близости к Вождю и неявке в НКВД. Якобы сам Л. П. Берия и «пинкертон» НКВД выехали на поиски любимчика ВКП(б) и обнаружили тело с колотой раной во взломанной квартире. Врачи констатировали, что его сначала задушили, а потом ударили неизвестным острым предметом...

Ценные вещи и деньги оказались на месте – выкрали всю чертёжную документацию новейшего военсамолёта. В заключении объёмной статьи «русско-голосисты» изложили версию «последствий преступления»:

«В Москве не сомневаются, что убийство инженера Яковлева является делом рук контрразведки (читай головорезов из Абвера. – Р.С.В.) одного иностранного государства, заинтересованной в похищении планов новейших советских моделей аэропланов».

Заметка развеселила как «фигуранта дела», так и сотрудников ОКБ, его секретариат и даже Хозяина Кремля, с которой тот познакомился из рук «убиенного». При разговоре, мрачно пошутив про «мечту врагов», Иосиф Виссарионович (с оглядкой на сверхбдительность) настоял на обязательности сейфов для авиаконструкторов, их работе строго при КБ заводов. «Самолёт – не пистолет!» – говорил всемогущий Коба. – *Научитесь ответственно действовать не от моего, а от своего имени. Авторитет ваш будет больше, и люди уважать будут»...*

Улыбки и юмор надолго исчезнут из ОКБ А. С. Яковлева из-за внезапной гибели Ю. И. Пионтковского, разбившегося на испытаниях опытного И-26. Катастрофа и потеря главного пи-

«Основы производства самолётов» (М., 1937), сотрудники Научно-мемориального музея Н. Е. Жуковского, издававшие «Альбомы конструкций» разных машин в 30-х гг.

лота «фирмы» нанесли тяжёлый морально-психологический удар по создателям Як-1. Память об Юлиане Ивановиче зарубцевалась в разуме и сердце каждого знавшего его, работавшего с ним, слышавшего об его героическом «тореадорстве» при «дрессировке» самолётов различных конструкций. Дело выдающегося испытателя осталось живым. Крупицы души и труда покорившего небо будут сражаться с захватчиками на Родине, в Европе, на Дальнем Востоке – до Победного Мая и Сентября 1945-го...

Вслед за Героем станут эстафетчиками создания манёвренного истребителя опытейшие лётчики-испытатели П. М. Стефановский и С. П. Супрун, отдавшие воздушному «новобранцу» частичку себя. Пётр Михайлович не раз «выжимал до машинного пота» самолёты «яковлевцев». Отмечал их спортивность, лёгкость в управлении, ибо в июне облётывал И-26. Пилотажник с заделом знаний авиаинженера не ошибся, дав машине предварительное заключение, накануне её ввода в крупномасштабное производство. В процессе проектирования и доводки детально и весомо дополнили разработку неоценимые советы лётчиков-добровольцев, воевавших в Испании, особо – комбрига С. П. Денисова, угробившего 12 франкистов*.

Тщательный анализ аэродинамики, уменьшение веса конструкции, прочностная проверка деталей и агрегатов, высокая требовательность к авиаматериалам уменьшили лобовое сопротивление воздуха, выдав «на ура!» прекрасный результат – 580 км/ч. Почти 9-метровый моноплан с убирающимся шасси, с размахом крыла 10 метров при его площади 17,15 м², имел высоту 3,9 метров и смешанную конструкцию. Фюзеляж и оперение были металлическими, обшивка – полотняной, крыло – деревянным. Впоследствии деревянные лонжеро-

* Нюансы биографий «русо камарадос» читайте в книгах Г. Н. Захарова «Я – истребитель» (М., 1982), Е. Ф. Кондрата «Достался нам век беспокойный» (М., 1978), С. И. Шингарёва «Чатос» идут в атаку» (М., 1986), «Красного Дьявола» Франсиско Мероньо Пельисера «No pasaran!» (М., 2008), Н. Г. Кузнецова «Накануне» (М., 1966).

ны крыла заменили дюралюминиевыми (на Як-9), устанавливались допбаки в крыле, возросла дальность полёта с 700 до 850 км.

Аппарат, весивший на взлёте 2950 кг, отличался плавностью и сжатостью внешних очертаний, широкообзорным прозрачным фонарём кабины, вследствие чего ускорила скорость подъёма – 1000 метров в минуту (или 5,7 мин. до 5000 м). В развале головки цилиндров двигателя устанавливали 20-мм пушку. Удачная ШВАК отлично зарекомендовала себя на испытательно-показательных стрельбах, как и пара 7,62-мм пулемётов, чей огонь уничтожал противника сквозь лопасти воздушного винта.

Перехвативший пальму первенства у маститых моторостроителей А. А. Микулина и А. Д. Швецова, одарённый двигателестроитель В. Я. Климов предоставил ВВС РККА и ВВС ВМФ удачные М-105П, мощностью 1050 л.с.

Судьбу усовершенствованного «Первого Яка», его боевую будущность в небесах мастерски провёл блистательный лётчик НИИ ВВС С. П. Супрун. Представитель лётной династии, ас, шокировавший «хейнкелевцев» и «мессершмиттовцев» на их же машинах в Германии, Степан Павлович, подполковник и депутат Верховного Совета СССР, отметит в отчёте о «призывнике» Як-1М:

«Самолёт представляет большую ценность простотой в технике пилотирования – необходимо срочно запустить его в серию» (вскоре он поступит не только в 4-й ИАК И. Д. Подгорного).

Данный «Ястребок» выступил родоначальником непревзойдённой серии знаменитых на всех фронтах Великой Отечественной – легендарных Як-7, Як-9, Як-3 и множества их модификаций. Як-1 завоевал звание лучшей машины истребительных формирований ВВС Отчизны, в ходе катастрофического по потерям начального периода Священной войны с фашистскими оккупантами**.

** Рекомендуем к прочтению: С. А. Вишенков «Дважды Герой Советского Союза С. П. Супрун», М., 1956; «Советские ВВС в ВОВ 1941–1945 гг.», М., 1970; Тихонович И. В. «Оперативное искусство Советских ВВС в ВОВ 1941–1945», М., 1975; М. Н. Кожевников «Командование и штаб ВВС Советской Армии в ВОВ 1941–1945 гг.», М., 1985.

Юркий моноплан, бравший «планку» 10000 метров, обошёл по пилотажным и манёвренным качествам ЛаГГ-3 С. А. Лавочкина, В. П. Горбунова, М. И. Гудкова и МиГ-3 А. И. Микояна и М. И. Гуревича. Основное производство истребителей А. С. Яковлева сосредоточат на Саратовском, бывшем... комбайновом заводе. Огромнейший вклад в становление конвейера внесли глубокоуважаемые И. С. Левин, А. М. Тер-Маркарян, их потерявшие сон замы, самоотверженные бригады сборщиков. Аналогично, но не по схожему «лекало» сформировались иные авиапредприятия, заводы-смежники, участвовавшие в изготовлении 8700 Як-1 во всех версиях до весны 1945-го. Разумеется, конструкция претерпела изменения: внедрялись боковые окна фонаря кабины, потом собирали Як-1Б с каплевидным фонарём, понижали гаргрот фюзеляжа за спиной (кабиной) лётчика. Победы в воздухе, на земле, над водами были достигнуты оперативным вводом на конвейер массовых рядных 1180-сильных М-105ПФ, которые форсировали понижением высотности. В годы Второй Отечественной постоянно шла борьба за снижение веса. Искались пути взаимозаменяемости авиаматериалов, улучшения шасси, боекомплектности борт-оружия, ради чего иногда «выбрасывали» радиостанции, пулемёты, дооборудование.

Каждый «выпускник» ОКБ А. С. Яковлева состоял из 12000 деталей (плюс-минус небольшое их число в модификациях). За «Первым» взлетит истребитель иноземных «коршунов», «стервятников», «грифов» – Як-7, созданный на фундаменте Як-7УТИ, широко известного в роли «спарки» Як-1. Его рождение было вызвано огромными потерями, нанесёнными эскадрами Люфтваффе, ещё малым числом истребителей, поставлявшихся по Ленд-Лизу. На «Седьмом» упразднили всё учебно-тренировочное от предшественника. Поставили пару 12,7-мм пулемётов и ту же 20-мм авиапушку, протектированные баки, бронировали спинку кресла пилота. Плюсом для техперсонала БАО явилось освобождённое пространство задней кабины – она приняла вовнутрь

инвентарь, запчасти, самих «кулибиных» аэродромов, в случае быстроты передислокации*.

Як-7А и Як-7Б, полётным весом чуть более трёх тонн, «забирались» (при необходимости) на 9900 м. Около шести минут требовалось русскому небесному снайперу для подъёма на 5000 м, а форсированный мотор позволял развивать в погоне за «Гансами» 570 км/ч на высоте 3650 м. На машине, увековеченной разумом и руками Героев Сталинградской Битвы (помните 434-й ИАП И. И. Клещёва), внедрили убирающееся хвостовое колесо и фанерный колпак задней кабины вместо бывшего прозрачного. Оцентрованный «Якушка» оказался более устойчив в «корридажах», «свалках» и в одиночных дуэлях, хотя, в сравнении с Як-1, утратил дальность полёта на 100 вёрст. Небольшими партиями собирали вывозной УТИ Як-7В, отличавшийся «педагогическим» (дублирующим) управлением. Так же, как на «Первых Яках», на «Седьмых» в модификациях устанавливались ВК-105ПФ разной мощности (жидкостного охлаждения): 1270 и 1180 л.с. Сталинский авиапром выпустит в лихолетье ВОВ почти 6400 Як-7, один из которых, в качестве эксперимента, испытывался с парой реактивных ускорителей (он же Як-7ВРД).

Следующим «народным мстителем» инженер-содружества А. С. Яковлева улетит на смерть и славу «палочка-выручалочка» 2-й фазы Великой войны – истребитель-моноплан с тем же мотором, одним пулемётом и пушкой (12,7 мм и 20 мм), Як-9, выпущенный «тиражом» около 16000 экземпляров. Небесные ратники Земли Русской, отважно владевшие им до капитуляции Гитлеровской Германии и Хирохитовской Японии, могли не знать, что перехватчик разрабатывался на базе Як-1Б и Як-7, с оглядкой на мечту самолётостроителей – полный переход производства с широким

* Детальное исследование конструкций всех истребителей А. С. Яковлева см. в фолианте его коллеги по призванию В. Б. Шаврова «История конструкций самолётов в СССР 1938–1950 гг.», М., 1978, в «Авиамузее» журнала «Техника-молодёжи» советского периода, книге «Крылатые годы», Саратов, 1981.

применением летучего металла – дюралюминия (как тогда его величали «дураль») и алюминиевых сплавов. Замена деревянных лонжеронов крыла на металлические, доводка прочих важнейших силовых элементов, устранение правого пулемёта УБС существенно облегчили «новобранца». Предоставилась возможность использовать освободившуюся площадь крыла под увеличенный литраж баков с горючим, что давало увеличение дальности действия до 1330 км. Многое осуществил для выпуска Як-7 и Як-9 бывший лидер треста «Оргавиапром», управленец НКАП В.Н. Лисицын.

«Девятый», унаследовавший гаргрот фюзеляжа и фонарь кабины от первой боевой машины Яковлевского ОКБ, развивал 591 км/ч на высоте под 4000 метров, имел большой практический потолок – 9100 (по иным данным – до 11000 м) при полётном весе 3117 кг. Истребитель «удобрил почву» для рождения «младших братьев» во множестве модификаций. С лета 1942-го, не без «Высочайшего повеления» товарища Сталина, обретут трагичную и героическую известность воздушные побратимы, однако абсолютно разные (многоцелевые) Як-9Д, Як-9ДД, Як-9Т и другие варианты различного исполнения-предназначения.

Не все из них взмывали на 5000 метров в тике секунд за 5,4 минут, не всяк обладал одинаковым весом и прочими показателями ЛТД. Например, в концепции «истребитель-бомбер» – у Як-9Б предусматривалась подвеска 400 кг бомб под центропланом. На Як-9Т, в развале V-образного движка В. Я. Климова, размещали 37-мм орудие. Из-за него передвинули кабину лётчика на 40 см ближе к хвосту, а смерть наступала врагов через втулку пропеллера. Большинство истребителей оборудовалось бронесиденьями или бронешитками за спиной «маэстро» и «смуглянок». Никто не хотел повторять горький опыт Испании в противостоянии «экспертам» и «птенцам» Люфтваффе на Восточном фронте.

Самый «дальнобойный» Як-9ДД оперировал на расстоянии до 2200 км, его каботажный собрат Як-9Д – на дальности свыше 1300 км. Нашли сокрушительное применение Як-9К, снаряжённые (поэтапно) 37-мм, 45-мм, 75(!)-мм пушками конструкции А. Э. Ну-

дельмана. При встречах подобных «Ястребков» с любыми бронетехниками Панцерваффе или с кораблями и подлодками Кригсмарине, для крестоносцев это означало одно: русский «Пёрл-Харбор». Сегодня, помимо мракобесия тинейджеров на Святых Братских Мемориалах, «никому не нужно», что Як-9ДД через итальянский городок Бари крепко выручили партизан во главе с И. Броз Тито...*

«Яковлевцы» и трудяги авиазаводов Советского Союза снабжали сражавшиеся армии и флоты «глазастыми» разведчиками Як-9Р, осуществлявшими маршрутную кинофотосъёмку, которая была для фронтов и ВМБ драгоценнее золота. Финальный аккорд по «Девятому» олицетворял Як-9У с 1500-сильным «сердцем» ВК-107А, покоровший рубеж 700 км/ч. Снова рекорд среди поршневых истребителей, выпускавшихся в годы Второй Мировой войны по обе стороны ТВД. Не забудем трудовых подвигов УМЗ во главе с В.П. Баландиным.

Без оваций и аплодмбов, мы знаем и помним о сонме проблем при освоении новых истребителей в авиацехах. Чаще всего откладывало вооружение, что до и после печального указа № 2276 швыряло великих мужиков Страны Советов в лобовой, боковой, касательный, пикирующий, штопорный смертельный таран, применённый за Трагедию XX века «соколами» Сталина более 600(!) раз. Сто крат обнаруживались недостатки в воздушной системе уборки – выпуска закрылков и шасси из-за нарушения герметичности. Массу нервозных, тяжёлых на вес хлопот повлекла изматывавшая механиков ручная подвеска восьми реактивных снарядов РС-82. Отдельный том – переписка и встречи Александра Сергеевича с небесными «рабочими» войны, вихревой «экспресс» командировок первопроходца-снабженца Воздушных Армий боевыми, а не бракованными истребителями, беседы

* А вот мальчишки, рождённые в СССР – не спали ночами, зачитывая до дыр, копировали и перерисовывали широкоиллюстрированную книгу И. Андреева и А. Захарова «Боевые самолёты» (М., 1981), не говоря о редких публикациях журналов «Моделист-конструктор», «Юный техник», «Крылья Родины», «ВИЖ» №6 (М., 1973)...

с авиаэлитой страны об английских и штатовских коллегах, их триумфах и фиаско, независимо от конструкций самолётов*.

Несмотря на недовольство коллег по присяге и призванию А. С. Москалёва, М. Р. Бисновата, Г. И. Бакшаева, А. А. Боровкова и И. Ф. Флорова, коим Яковлев якобы «заморозил» запуск в серию САМ-13, СК-1 и СК-2, РК-800, И-207 различных схем, в 1941-м Александра наградили Сталинской премией 1-й степени (100000 руб.) за Як-1. Факт, тут не обошлось без И. В. Сталина, говорившего небопроходцу о неверии старым кадрам, затащившим красную авиацию в болото, без протекции А. И. Шахурина и его замов по крупносерийному выпуску самолётов – П. А. Воронина и П. В. Дементьева. С завидной для оппонентов частотой, премирование героя строк продолжится в 1942-м и в 1943-м (той же премией имени Вождя в названном рублёвом эквиваленте) за проектирование и модернизацию одномоторных истребителей-монопланов. 6 сентября 1942-го авиастроителя поощрили третьим орденом Ленина**.

За наградами стояли не только кульман, логарифмическая линейка, «яковлевские» дисциплина и педантизм, помноженные на круглосуточную требовательность к трудящимся единомышленникам. За ними жила, плакала и смеялась, чернела от несчастных случаев технология изготовления и сборки «Яков», раскрывающая нюансы их конструкции в инженерном, производственном, практическом планах. Напомним несведущим интересантам, что ферменный фюзеляж сваривался из стальных труб. Спереди его закрывали лючками-крышками из дюралю, облегчавшими обслуживание и ремонт. Из опалубки, состоявшей из дужек-шпангоутов и сосновых стрингеров, выполнялась форма хвостовой части. Фю-

* Следует помнить, что любимец Вождя был лидером страны по серийному производству уже в 33 года (см. замечательную книгу Н. В. Якубовича «Неизвестный Яковлев: «Железный авиаконструктор» (М., 2012) и произведение авторов строк «Свастика под прицелом» (Орёл, 2017).

** Для понимания героизма авиастроителей и трудящихся тыла важно прочесть книги Д. Ф. Фролова и Д. П. Ванчинова – «Подвиг саратовцев в Великую Отечественную войну» и «Военные годы Поволжья (1941-1945)» – Саратов, 1971-1980 гг.

зеляж обтягивался полотном, фанера шла на обшивку верхнего гаргрота, пониженного на Як-1Б. На старте героической эпопеи по массовому производству истребителей никто не смог предположить, что каркасы фюзеляжей и подmotorные рамы из тонкостенных сталь-труб будут давать трещины из-за... сквозняков! Под страхом увольнения (или «Дела о вредительстве») в цехах запретили открывать двери в часы проведения сварочных работ...

Золотых рук, словно в сказах П. П. Бажова о Даниле-мастере, требовало изготовление цельнодеревянного двухлонжеронного крыла с фанерной обшивкой. До перехода конвейера на цельнометаллическую конструкцию истребителя, лонжероны склеивались шпоном в 10–12 слоёв. На них уходили тонны лучшей сибирской сосны и берёзовой фанеры, а между них – размещали бензобаки. Лущёная фанера слоями в 1–2 мм накладывалась на плоскость крыла. Если, не дай Бог, в клей залетала или попадала каким-то образом пыль – крыло браковали с единовременным заведением «Дела о саботаже». К строжайшей дисциплине в авиастроении кратко призывал и объявлял приказ И. В. Сталина № 518, запрещавший вмешательство в схемы самолётов и двигателей без ведома Правительства...

Алгебра и геометрия войны, диктовавшие формулы аэродинамики, от зари до зари заставляли рабочих шпатлевать, зашкуривать и даже полировать как лобовые части крыла и оперения, так и кок воздушного винта изменяемого шага ВИШ-6П. На заключительной стадии сборки крыло обтягивалось тканью и тщательно, как и весь самолёт, окрашивалось высококачественными огнеупорными эмалями. Отдельная трагедия – срыв обшивки крыла на фронтах, о чём не напишет ежемесячник «Славяне».

Большое внимание уделялось электрооборудованию, топливной и охлаждающей системам, сортам и качеству моторного масла и горючего, управлению, рабочему месту пилота. Так закалялся всесоюзный механизм сталинской эргономики, главным «поршнем» которой являлась система «человек – машина» ***.

*** Лит.: Виноградов Р. И., Минаев А. В. «Самолёты СССР (Краткий очерк развития)» (М., 1961); Грин Б. Д. «Высокое небо» (Пермь, 1973);

Что касалось «болезни» ведущих КБ державы – авиадвигателей, с ними хватало проблем-сложностей ещё до войны. Было дело, чуть не арестовали гения моторостроения В. Я. Климова. Человек, спасший жизни тысяч лётчиков, самолично увеличил наплыв в картере, из-за чего очередной движок потяжелел на 200 граммов. Рационализаторство было вызвано наличием трещин в месте крепления авиапушки к картеру, возникавших из-за перегрузок оружия в воздушном бою. Двигатели не посрамили оружейников и мотористов после доводки. Однако, вследствие умалчивания факта об изменении конструкции, нарком авиапрома А. И. Шахурин получил «строгача» от Вождя народов. Чудо «увело» от взыскания (читай репрессий) наркома вооружения Б. Л. Ванникова...

Модифицирование боевого самолёта в годы войны – наисложнейшая задача – физически, материально, по срокам. Её выполнение не подразумевает понятий: «ошибка», «опоздал», «чур, не я!». Товарищеский союз всех причастных к проектированию и производству летательных аппаратов исключал шапкозакидательный авантюризм, расстановку «ежей» и «спиралей Бруно» (противопехотных проволочных «ловушек»), не выживал при диктате личности, нездоровом амикошонстве, кулуарно-анонимном доносителстве и подончестве родственников. Рыцари повседневного труда, шагнувшие разумом с земли – в небеса, во благо обороноспособности и независимости Матери-Родины, руководствовались достижениями науки и техники своего времени, учитывали технологии и сырьевую базу противников, «ноухау» самолётостроителей Великобритании и США.

Соратники по КБ обязаны анализировать пожелания и замечания испытателей, боевого лётсостава ВВС, чётко координировать свою работу с тактикой и стратегией государства, его лидеров и командования Вооружённых Сил. Они должны уметь быстро воплощать успехи союзников, с учётом качества и количества серийного производства. Естественно, обозначенное автоматически

«Крылатый металл Кузбасса» (Кемерово, 1969); Туманский А. К. «Полёт сквозь годы» (М., 1962); «Патриот» (М., 1980).

тянуло за собой станкостроительную, металлургическую, деревообрабатывающую, электротехническую, приборостроительную, моторостроительную, шинную – все отрасли тяжелой и лёгкой промышленности. Сплочение мускульно-интеллектуальной энергии миллионов рук и умов единого советского народа, великое мужество женщин, стариков, детей, ковавших Победу в глубокое тылу во всех сферах человеческой деятельности, только на примере «Яков» позволило выпустить 2431 Як-7 в 1942-м, по сравнению с 166-ю истребителями, собранными в 1941-м. Помните, ещё были «МиГи», «ЛаГи», «Ту», «Илы», «Пе», «Су», «Бе», «Че»! Служили амфибии Шаврова, был задел Поликарпова по И-185, вездеходничали «Джипы» Грачёва. Проехали всепогодный ад военных дорог и бездорожья тягачи СТЗ и ЧТЗ, «полуторки» и «Эмки» ГАЗа, московские трёхтонки и предельно удешевлённые «УралЗиСы». Без тысяч паровозов и подвигов железнодорожников не было бы эвакуации, переброски танков и САУ, доставки неподсчётного числа снарядов, патронов, гусениц, «Катюш», обмундирования и продовольствия. Не забывайте про ППШ, «Максимы», ПТР, «коктейли Молотова», броневто. За родные моря, за оставшихся на берегу воевали линкоры, эсминцы, крейсера, катера-охотники, минзаградители и подлодки, прикрывшие базы и караваны Ленд-Лиза. Миллионы лошадей помогали стране на шахтах, рудниках, драгах, в ИТЛ, в колхозах и совхозах, на нефтедобыче, в рыбацких хозяйствах, в партизанских отрядах и госпиталях...*

Всесоюзная сплочённость и сопричастность под девизом «Всё для Победы!» вывели в облака лучший истребитель мира (вплоть до 1946-го) – великолепный скоростной перехватчик Як-3. Гроза и победитель всех навороченных вариантов «Мес-

* См. сочинения Виктора и Сергея Рассохиных: «ТОК», «Победившие смерть», «Штурмующий небо», «Память крепче брони», «Мы Вас любим, фронтовики!», «Небопроходцы», «На воде некуда бежать», «Магические ритмы», «Танки в крови» (Орёл, 2006–2020), а также Библиотечную серию журнала «ОВВ» – «Поколение Кожедуба» (№ 24, 2021).

сов» и «Фокк» впитал в себя всё наилучшее, достигнутое ОКБ А. С. Яковлева и пролетарской промышленностью (недаром один из ведущих заводов, выпускавших «Яки» – Новосибирский – носил имя Валерия Чкалова).

В противовес модернизированному ряду крылатых пиратов, запущенных в массово-убийственный оборот В. Э. Мессершмитом и К. Танком, «яковлевцы» кардинально снизили общий вид конструкции, взяв за основу проверенный в боях Як-1. Фундаментально подойдя к дилемме снижения веса, они доработали все мало-мальски выступающие элементы конструкции: водяной и масляный радиаторы, фонарь кабины, оперение, хвостовое колесо, антенну радиосвязи. Основательной переработке подверглось крыло, ставшее цельнометаллическим меньшей площади (14,85 м²). «Сердцем» единогласно избрали рядный 1240-сильный М-105ПФ-2. С неугасающим энтузиазмом коллектив включился в работу по снижению аэродинамического сопротивления, которое и без того было невысоким, памятуя об эталоне серии Як-1. После гибели Ю. И. Пионтовского истребители ОКБ «дрессировал на износ» Павел Яковлевич Федоров*.

Самолёт длиной 8,50 м и высотой 3,3 м получил улучшенную систему охлаждения двигателя. Новую «прописку» – под центропланом – получил маслорадиатор машины, весившей в снаряжённом виде 2123 кг, а во взлётно-боевом – 2692 кг. По сравнению со «старшими братьями», «Третий» обрёл зримо меньший размах крыла – 9,20 м.

Проявив лёгкость в управлении и манёвренность, отличные взлётно-посадочные характеристики, Як-3 закрепил боевую славу Як-9, выпущенного в количестве 16769 экземпляров в 17 модификациях. Радовавшая прадедов, дедов, отцов, братьев и мужей, ма-

* Биографии испытателей сердечно отображены П. М. Стефановским («Триста неизвестных», М., 1968), С. А. Дангуловым («Выше неба», М., 1989), И. Г. Рабкиным («Время, люди, самолёты», М., 1985), М. Л. Галлаем («Через невидимые барьеры. Испытано в небе», М., 1965), Г. Б. Гофманом («Испытатели», М., 1966).

шина вооружалась одной 20-мм пушкой и двумя 12,7-мм пулемётами. Иногда новый истребитель укомплектовывали парой ШВАК и реактивными снарядами. Имел место опыт применения 57-мм орудия, не раз покаравшего «новопорядковых рейховцев»...

Результат вдохновенного труда конструкторов сразу сказался на скороподъёмности и скорости. Серийный образец 1943-го развивал от 651 до 660 км/ч. Всего 4,5 минуты требовалось пилоту истребителя для подъёма на высоту пяти километров. Практический потолок был достаточен – почти 11000 метров. Запас топлива позволял совершать боевые рейды и вести продолжительные бои над территорией неприятеля – дальность полёта составляла 900 км. Посадочная скорость не превышала лимита 150 км/ч.

Живучий Як-3 имел большой запас прочности, постоянно ввергал врагов в панику потрясающей изворотливостью и неуязвимостью, особенно в руках асов, хотя боевой режим работы двигателя был ограничен во времени. «Третий» так и останется триумфатором на малых, средних высотах, в вертикальном манёвре, стремительно уничтожая форсажные истребители Люфтваффе. Этому способствовал показатель нагрузки на крыло, составлявший 179 кг/м² (см. Л.Л. Анцелиович «Великий Мессершмитт», М., 2013).

Превосходство завоевали выносливые приемистые моторы В. Я. Климова: М-105П, М-105ПФ, М-105ПФ-2, ВК-107А. Многообещающая перспектива маячила для «Яка» с двигателем ВК-108, на котором искусный пилотажник В. Л. Расторгуев побил рекорд для последних из поршневых в 1944-м. Круче форсированный, чем ВК-107А, он позволил лётчику взлететь до 5 км за 3,5 мин. и развить 745 км/ч. Увы, в серии данный мотор не строился из-за недоведённости. К слову, Як-3 с «пламенным» ВК-107А укладывал вираж за 17–18 секунд. С этим движком «Якушка» покорила 720 км/ч на 5750 метрах и 605 км/ч у земли. Полторы тысячи «лошадей» открыли машине горизонт потолка 11800 метров, причём пилот затрачивал всего 3,9 мин. для набора высоты 5000 метров. В Победном 1945-м была попытка переоснащения перехватчика 1300-сильным АШ-82 воздушного охлаждения, но

в исторический год даже его автор А. Д. Швецов понимал, что массовой необходимости подобной машины в ВВС не было, хотя она прошла удачные испытания*.

КПД «климовских сердец» повышался за счёт нагнетателя Э-100. Ещё в мае 1942-го, когда готовился в серию М-107, А. С. Яковлев, поддержав В. Я. Климова, определил: в условиях войны и эвакуации заводов более выгодно форсировать бывалый М-105П, ибо не было времени на доводку нового мотора и пере-профилирование предприятий. Интуиция не подвела Александра Сергеевича. 203 часа работы форсированного М-105ПФ превосходили моторесурс обычного двигателя. Архиважно, что выпуск моторов, необходимых также для пикировщиков Пе-2, продолжился без сбоев, круглосуточно. За совместные успехи Яковлеву и Климову вручили Сталинскую премию. Авиаконструктор пожертвовал её на сборку Як-7Б, который перейдёт в руки дважды Героя Советского Союза П. А. Покрышева, воевавшего в 29-м ГВИАП. Один из сильнейших лётчиков державы, Пётр Афанасьевич, переживший сотни боевых вылетов на И-16, «Кертиссе Р-40», после «Яка» – на Ла-5, высоко ценил истребители «яковлевцев». На всех самолётах будущий выпускник Академии Генштаба, первое лицо аэропорта Ленинграда – истребил 46 «орлов» Г. Геринга (в группе 8), выжив в 60 боях за 282 неповторимых вылета...

В 1944-м 38-летнего А. С. Яковлева наградили в мае четвёртым орденом Ленина, в августе – орденом Суворова 2-й степени, в ноябре – орденом Красного Знамени. За год до смерти тяжело болевшего Н. Н. Поликарпова он устно и письменно заступался за его пушечный И-185, ратую за скорейшее производство истребителя орловца перед А. И. Шахуриным и членами ГКО СССР. Власть не прислушается к мнению и позициям мэтра, сославшись

* О родословной и проблематике отечественного авиамоторостроения читайте Л. Л. Лазарева (Лившица) «Взлёт», А. Н. Пономарёва «Покорители неба» (М., 1978–1980), работу Е. В. Урмина «Опытное авиамоторостроение в СССР в 20-е-40-е гг. XX века» (М., «Из истории авиации и космонавтики», вып. № 23, 1982).

на невозможность перехода авиазаводов на новый тип самолёта в условиях военвремени (см.д/ф «Штрихи к портрету «Короля» А. А. Бутузовой с участием Рассохиных)...

Непревзойдённый Як-3, будучи самым совершенным и одновременно «спартанским» среди собратьев по авиаформированию, имел шесть различных модификаций. Стараниями рабочих и служащих, скромных и неизвестных Героев Советского Трудового Фронта, к финалу Великой Отечественной он был выпущен в её огненное небо в количестве 4848 экземпляров^{**}. Поредевшая элита и вновь призванное поколение Люфтваффе признавали истребитель венцом творений по ТТХ и вооружению, предпочитая ретироваться при одиночных и массовых встречах с ним. Представители профессиональных истребительных и прочих эскадр помнили наизусть приказ командования: *«При встрече с истребителями «Яковлев» без масляного радиатора и наклонной мачтой антенны в бой не вступать!»*^{***}.

На самолётах А. С. Яковлева, в связи с полным перевооружением ВВС СССР, довелось сражаться почти всем лётчикам-истребителям. На них воевали выжившие счастливыцы-ветераны в расцвете лет, юная поросль ИАП, выпускники Качинского, Борисоглебского, Армавирского, Чугуевского, Ейского, Астраханского, Одесского, Сталинградского, Ярославского, Батайского, Луганского, Оренбургского, Пермского, Руставского, Харьковского, Вольского, Ульяновского, Серпуховского, Свердловского, Черниговского ВАУ. Выдающиеся небесные снайперы и пилотажики завоевали господство в воздухе, получив «авиаправа» в Ленинградском, Энгельском, Роганском, Иркутском, Краснодарском, Рогачёвском, Балашовском, Таганрогском, Конотопском, Тбилиском

^{**} Среди них – Боевая искадрилия «Малый театр – фронту!».

^{***} См.редкий бестселлер противника, генерал-майора Люфтваффе Вальтера Швабедиссена «Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг.» (Москва-Минск, 2006), а также книги Майка Спика «Асы Люфтваффе» и «Асы союзников» (Смоленск, 1999–2000), труд Гюнтера Фрашка «С мечами и бриллиантами» (М., 2006).

авиаучилищах. Герои вылетели в вечное бессмертие на «Яках» из Тамбовского, Бийского, Вязникского, Бирского, Егорьевского, Остафьевского, Воронежского, Херсонского, Севастопольского, Доростенского военавиаучилищ. Воздушные ратники увековечились в Авиалетописи Страны Советов, выйдя из ворот и взлетов с аэродромов Тушинской и Липецкой авиашколы, пройдя курсы командиров звена в Кировобадской, Тамбовском училище ГВФ, Коктебельской школе ОСОАВИАХИМа. Защитили от вражьи широкую родную страну со множеством полей, морей, лесов, озёр и рек выпускники Челябинского, 7-го Сталинградского, Черноградского, Донецкого, Омского, Саранского, Хабаровского, Московского, Мелитопольского ВВУ. Не подберёшь слов, чтобы полноценно отобразить высокочисленную глобальнейшую работу, проведённую до войны и в её ходе всеми городскими и областными аэроклубами 15 Братских Республик СССР, воспитавшими тысячи прославленных авиаторов!!! А была и забытая 16-я – Республика Карелия...

Среди них – асы, начинающие пилоты, ветераны боевых действий в Китае, Испании, Финляндии, у Хасана и Халхин-Гола. В святом иконостасе ВВС Отечества – будущие генералы и Маршалы авиации, Герои Советского Союза (многие – посмертно и дважды). В блистательной когорте воздушных бойцов, безжалостно истреблявших агрессоров – тактики и стратеги небесных схваток, орденосцы, изобретатели изумительных доработок серийных машин, сверхзоркие снайперы и искусные таранщики. При незабываемой многотысячности потерь – истребители ОКБ А. С. Яковлева окрылили жизнь и судьбу действующих и будущих командующих ИАП, ИАД, ИАК, Воздушных Армий. Они воспитали флагманов морской авиации, ДОСААФ, слушателей Военно-Воздушной Академии, элиту авиаВУЗов, наставников космонавтов, обворожительных мастериц высшего пилотажа и величайшую советскую школу авиатехников*.

* Советуем найти и прочесть: «Крылатое племя» (Колл. сборник воспоминаний лётчиков трёх поколений), М., 1962; книгу Ю. И. Масленникова «Тактика в боевых примерах. Эскадрилья – экипаж», М.,

Благодаря «Якам», добились выдающихся побед храбрейшие из храбрейших, дважды Герои Советского Союза – А. В. Алелюхин, А. С. Амет-хан, А. Е. Боровых, А. В. Ворожейкин, Д. Б. Глинка, П. Я. Головачёв, Н. Д. Гулаев. Стали живыми легендами фронтов и ВВС высокорезультативные асы, для коих «Яки» являлись мечом возмездия, дважды Герои Страны Советов: А. Т. Карпов, А. И. Колдунов, М. В. Кузнецов, В. Д. Лавриненков, С. Д. Луганский, П. А. Покрышев, Г. А. Речкалов, А. К. Рязанов. Мало кто выжил из матёрой и начинающей крестовой «саранчи» Люфтваффе от залпов пушек и пулемётов «Яков» под виртуозным пилотажем дважды Героев Отечества – Е. Я. Савицкого и И. Н. Степаненко. На Як-1 сбил первый вражеский самолёт И. И. Бабак, впоследствии заваливший 41 машину противника (в группе – 4) на «Кертиссе-Киттихауке» и «Аэрокобре». «Бог неба» – А. И. Покрышкин выдвигал летучего гвардейца на вторую «Золотую Звезду», но Героя подбила фрицевская ПВО. Иван Ильич оказался в плену – награждение не состоялось...

36 «стервятников», один таран, одна групповая победа за Героем Родины Иваном Васильевичем Фёдоровым, крушившим неприятеля на Як-1, Як-9Т, Як-3. Как и его отважнейший однофамилец – Иван Евграфович – угодил под несправедливый трибунал осенью 1943-го. Однополчане из 812-го ИАП были в шоке, хотя, разобравшись, обвинение сняли в конце октября. Их боевой друг, ленинский орденосец, четырежды награждённый орденом Красного Знамени, дважды Красной Звезды, орденами Александра Невского и Отечественной войны 2-й степени, был отстранён от повторного награждения званием и медалью Героя Советского Союза...

Бесподобных примеров наберётся на неопубликованную энциклопедию «СЗЛ» – «Смерть замечательных людей» – война и режим не щадили небесных ратников. Помянем же добрым словом, цветами, поклонами, венками «маэстро» и «кузнечиков»,

1985; повесть М. П. Суханова «Небо для смелых», М., 1979; «Революционный держите шаг», М., вып. 7, 1976; Г. К. Григорьев «Две звезды», М., 1970.

Героев Отчизны, истреблявших фашизм на земле, водах, над-под облаками. Жаль, документы о них не попали к фронтовику, режиссёру х/ф «Чистое небо» Г. Н. Чухраю*...

Навечно в памяти народов СССР лётчики-истребители (в скобках число побед): Николай Шутт (55), Иван Кузьмичёв (54), Арсений Ворожейкин (52), Михаил Баранов (52), Владимир Бобров (49), Иван Клещёв (48), Алексей Рязанов (47), Александр Колдунов (46). Алексей Алелюхин и Николай Гулаев уничтожили (каждый) по 57 разнотипных самолётов Люфтваффе. По 46 – Андрей Боровых, Владимир Лавриненков, Пётр Покрышев. Сотни раз встречались с крылатой смертью призванные погибнуть, но побеждать – Сергей Луганский (43), Амет-хан Султан (49), Павел Головачёв (32), Григорий Речкалов (56), Илья Шмелёв (45), Александр Кочетов (42), Сергей Моргунов (43), Аркадий Фёдоров (42). По 41-му «коршуну» и «ястребу» фюрера сняли с родного неба смельчаки-асы И. В. Боковуха и Д. А. Кудымов. Конечно, не все небесные снайперы провоевали всю Отечественную строго на истребителях А. С. Яковлева, но большинство, как братья Борис и Дмитрий Глинка, тот же Амет-хан и многие другие пилоты ИАП, начали её героически с Як-1 и его модификаций**.

От метких залпов и высшего боевого пилотажа Ивана Степаненко пал наземь 41 «орёл» Рейха. Столько же «освободителей от коммунизма» угробили дебютировавший на Як-7 Володя Серов и Иван Кобылецкий (каждый). Расстреливали в крошево обломков крылатых агрессоров «витязи» ВВС: Владимир Залевский (40), погибший в первый день Курской Битвы; орловский герой, его тёзка Меркулов (29); свердловец Павел Бабайлов (28); калу-

* Он бы не забыл напомнить про именную «Як» – «Сигнал Революции», подаренный колхозниками асу В. И. Шишкину в ходе Сталинградской Битвы.

** Издатели РФ обязаны выпускать новые (дополненные и переформленные) книги асов – «Будь отличником, классным специалистом» А. Е. Боровых, пять книг беспримерного авторства А. В. Ворожейкина, «Сокол-1» В. Д. Лавриненкова, «Назван человеком из легенды» безрукого Героя ВВС И. А. Леонова, книги в честь аса Севера – Б. Ф. Сафонова...

жанин Александр Карпов (28); знаменитый таранщик из Шахт Борис Ковзан (26)...

В многоголосой «какофонии» рёва моторов, в «речитативе» отдачи пушек и пулемётов, немцам не было пощады в смертельных «свалках» и «каруселях», когда их настигали скоростью и огнём – Евгений Савицкий (22), наш земляк Витя Меренков (22), славный сын Подмосковья Миша Кузнецов (22), туляк Серёжа Долгушин (18). Подчёркиваем, это личные триумфы сверхмужественных авиаторов – число побед в группе с воздушными братьями значительно выше!!! Пример – боевой путь «Ржевской» ИАП В.М. Забалуева и Г.А. Лобова...

Могилёвец Михаил Авдеев – морской истребитель на Черноморье – отправил в ад 17 «грифов», столько же – рязанец Илюша Андрианов, на Як-1 уничтожил 23 машины на земле и 25 в небе (6 – в группе) уроженец Витебщины Иван Авеков. Ветеран Халхин-Гола и ключевых Битв Великой Отечественной Антон Якименко из Володарска, добился на И-16 и «Яках» 30 побед за 900 вылетов, в ходе двух войн. Прославил село Калиново Николаевской области родившийся в нём Андрей Баклан, одержавший на Як-1 и Ла-5 36 побед (в группе – 23). Очистил небо от 19 «Гансов» (7 – в группе) земляк А. Т. Твардовского, Алёша Юдин, бывший оккупантов на Як-1. Выжив в 202 вылетах, участник Курской Битвы пал смертью Героя, в звании майора, спустя сутки после Рождества 1944-го...

Неописуемая выстраданность побед легла на крылья «Якушек» под запредельным по нагрузкам пилотажем В. А. Баландина (16), С. П. Шпунякова (15 в воздухе, 5 – не земле), И. Ф. Балюка (30, 5 в группе, часть жертв сбил на «Аэрокобре»). Хвалили, но и ругали «яковлевские» истребители за дефекты, брак, проблемы с шасси, обшивкой, вооружением – Валерий Шман (19), Василий Барсуков (29, 7 в группе), Иван Чучвага (17), Данилий Барченков (16), Ростислав Сидоренко (16, 4 с однополчанами), Паша Каравай (23, 7 с товарищами). Память, как неглохнувший пропеллер, не даст забыть потомкам лётных подвигов В. В. Микрюкова

(16), В. К. Чугунова (15, 4 с боевыми друзьями), И. Д. Батиченко (7), А. П. Шишкина (14), В. С. Батяева (26, 7 с однополчанами). За гранью героизма истребляли «выводок» Г. Геринга виртуозы воздушно-всепогодной и межсезонной войны на «Яках»: Георгий Зимин (30 побед на различных машинах, 20 – в группе), Николай Тихонов (17) и Герой Битвы под Курском Николай Котлов (5), атаковавший в паре с товарищем по 57-му ГВИАП 15 истребителей и 30 «Юнкерсов-88» перед своей гибелью...*

Поклонимся у Вечного Огня Мемориалов. Склоним головы на Братских захоронениях. Поставим свечи памяти и зажгём их во всех храмах России в Честь небесных стражников, защитивших Отечество. Ценой жизни и смерти разгромили немецких захватчиков в придачу с их сателлитами, «соколы» Сталина – А. В. Чирков (37 побед, 9 в группе), В. А. Башкиров (14), потеряет левую руку П. С. Шемендюк (24, 8 с однополчанами). Не было спасу экипажам бомберов, пикировщиков, штурмовиков, разведчиков, торпедоносцев, транспортников Люфтваффе от испепеляющего огня «Яков», врезавшихся в бои в руках братьев Гарам – Михаила, Николая, Виктора, Павла. За ними (в т. ч. на МиГ-3) – около 45 побед, а выживет только Витя, по счастью, не погибший в концлагере...

Приручили и полюбили «Яки» всех модификаций сокрушители «Мессов», «Фокк», «Рам», «Лаптей» и «Шторхов», «Дорнье» и «Хейнкелей», «Юнкерсов» и «Хеншелей» – крылатые победоносцы: Александр Мартынов (33, в группе 16), Миша Чехунов (10 в воздухе, 3 на земле), Коля Пинчук (24, 2 с товарищами), автор мемуаров «В воздухе «Яки». Как все называемые Герои фронтового неба, прославились соратник Николая – Иван Заморин, сбивший 28 самолётов (16 – в группе), едва не потерявший обе руки от сильнейших ожогов, Семён Сибирин (16 и один

* «Бессмертным полкам» и «батальонам» надобно не только шефствовать-шефствовать и дарить ленты Гвардии, но и изучать мемуары Г. А. Речкалова «В небе Молдавии» и «Дымное небо войны», А. И. Покрышкина – «На истребителе», В. М. Шевчука «Командир атакует первым», Ш. Н. Кирия «Небо принадлежит звёздам»...

с братьями по 168-му – 18-му ГВИАП), Митрофан Ануфриев, угробивший 10 «рейховцев» (одного в группе). В том же полку вписали себя золотом и кровью в Авиалетопись ВВС СССР лётчики-истребители Вова Баландин (16 побед, в группе одна), Вася Серочкин (16), полгода лечившийся от ран вражеской ПВО Толя Голубов (10), Гвардии майор Василий Серёгин (24, 8 с однополчанами). «Окна ТАСС» дошли не до всех...

Каждый из них был личностью, достойной не повести, а документальной саги, причём панорамнее, чем в любимой книге их сынов «Балтийское небо» Н. К. Чуковского, с поправкой, что дети появились у тех, кто вернулся домой, пусть калекой, с Великой Победой. Вот почему чрезвычайно важно, чтобы помнили «Бессмертные полки», «Юнармия», легионы волонтеров и патриот-курьеров, кто такие для Края Предков: Вася Архипов (8 триумфов), которого случайно погубил «нормандец» Морис Шаль; комэск Як-3 Володя Запаскин, «снявший с неба» 14 крестоносцев; Алёша Гришин, остановивший полёт 13 пиратов Люфтваффе; астраханец Гавриил Зуев, покаравший за Русь 10 «блиц-криговцев»; белгородец Коля Даниленко, порвавший в клочья 17 машин противника... **

Отец и сын Рассохины не уклонились от темы, ибо присягнувший небу Александр Яковлев и Сталинская Империя выпустили в годы Священной войны около СОРОКА ТЫСЯЧ «ЯКОВ» всех боевых модификаций. Авиаконструктор был лично знаком со многими пилотами – добровольческий французский ИАП «Нормандия-Неман» не исключение, не говоря про родную Крылатую Гвардию. Не умеющим и не желающим читать («слишком много объёма фамилий»), напомним без салютов, кому надобно их давать в ежегодном мирном небе, отвоёванном 80 лет назад...

** Запросите в библиотеках – «Лётчики на войне» Г. А. Чечельницкого, «Звёзды на крыльях» И. И. Бабака, «Через всю жизнь» М. М. Громова, «Крылатая Гвардия» К. А. Евстигнеева, «Самолёт уходит в ночь» А. И. Молодчего, «Стартует мужество» и «Эскадрильи уходят на запад» А. Л. Кожевникова, «По целям ближним и дальним» Н. С. Скрипко.

Да осветятся солнечными лучами, да засверкает «невеста солнца и дождя» – радуга, да умчится хмарь непогоды близ-над последних пристанищ Богатырей неба – Вячеслава Башкирова (18 побед на Як-1 и Ла-5), Василия Шевчука (15), Михаила Гриба (20), Чичико Бенделиани (20, 12 в группе), Александра Вахлаева (24), Анатолия Волкова (12). Программа Вождя «СТО ТЫСЯЧ ЛЁТЧИКОВ» из мечты стала судьбой для туляка Н. В. Худякова (26, в группе 7), уроженца Смоленщины П. А. Берестнёва (24 – Як-1, «Кертисс-Киттихаук», «Аэрокобра»), родившегося в Александровке под Волгоградом Ивана Холодова (Як-1, Як-7Б, Як-9–26 побед).

После Победы под Сталинградом, не везде, но постепенно, вытеснялись британские «Харрикейны» – их заменяли новейшими «Яками», по ходу внедрения-освоения каждого истребителя в серийном ряде модификаций. Яковлев попытался подключить к мощностям авиазавода в Горьком, однако Семён Алексеевич Лавочкин отстоял актуальность специфичного конвейера, производившего самолёты с моторами воздушного охлаждения. Схватка между «отцами» истребителей возникла нешуточная. Нездоровую ситуацию военвремени разрядил И. В. Сталин, напомнив им «формулу» Н. Н. Поликарпова: *«Идёт война! У нас нет конкуренции!»* – нервничал Николай Николаевич, передавая Лавочкину чертежи винтомоторной группы И-185 для его Ла-5...

В качестве высокодоблестного примера приведём ниже фрагменты боевого пути однополчан А. Е. Боровых, П. С. Шемендюка, В. И. Меркулова, сражавшихся в 157-м ИАП. С зловещего июня 1941-го соединение противостояло агрессорам на машинах «Короля истребителей» в небе близ заблокированного Ленинграда. Затем его перебросили в Карелию, где переучили на «Харрикейны». Потолок храбрости и снайперско-пилотажного мастерства проявили лётчики полка в кошмарной «жизнедробилке» под Ржевом. В январе 1943-го, почти за месяц до присвоения наименования 58-й ГВИАП, последовали передислокация на Центральный фронт с одновременным переоснащением на Як-7Б, Орловско-Курская дуга. Расцветающей весной следующего года летучую

Гвардию перебазировали на 1-й Белорусский. Туда же в июне-июле доставили Як-3, на которых полк насмерть схлестнётся с противником в ходе Берлинской наступательной операции*.

26 побед добился в составе полка Михаил Семёнович Баранов. Тремя машинами меньше сбил (в группе 7) Виктор Фёдорович Волков. 17 «люфтваффовцев» «приземлил» навсегда Иван Порфирьевич Моторный. Харьковчанин Николай Иванович Свитенко расстрелял 22 посланца фюрера (7 машин с однополчанами). 40 самолётов изрешетил «в дуршлаг» Владимир Николаевич Залевский (17 в группе), павший смертью Героя в первый день сражения под Курском. Георгий Степанович Холодный отправил на «тот свет» 17 завоевателей и лишь одного – с товарищами по оружию. Отомстил за поруганную родную Брянщину Павел Игнатьевич Мурavyёв, поставивший на «Яке» 28 крестов на судьбах окрылённых фашистов (12 с однополчанами). Владимирец Зудилов Иван Сергеевич, начавший войну на И-16, до финала её победил врага 24 раза. Третий Рейх оплакивал владельцев 34 самолётов, уничтоженных асом Иваном Васильевичем Масловым, родом из подмосковной Исаковки (19 в группе с боевыми друзьями). Пензенец Павлушкин Николай Сазонович, воевал в престижном 402-м ИАП на МиГ-3, а к окончанию Великой Отечественной довёл счёт побед до 35, благодаря свермужеству и «Яку». Наотмашь саданул 41 фрица (в группе 11) севастополец Валентин Николаевич Макаров. Накоротке воевал в 157-м ИАП Адил Гусейнович Кулиев, впоследствии сбивший 18 крестonosцев, о чём поведает в книгах «Есть пламя» и «До встречи в Берлине». Один полк, но какова СИЛА! А ведь он был далеко не единственный – беспримерный ИАП на «Яках»!!!

Прозрение А. С. Яковлева по проблематике снабжения ИАП серийными истребителями новых типов на базе Як-1 имело место ещё 1 июля 1942-го, когда он настоял на сборке и фронтовых

* Остались вечно живыми воспоминания блестящих авиаторов Г. Г. Голубева «В паре с «Сотым» и «Друзья мои, лётчики», И. М. Дзусова «В семье отважных», Ф. Я. Фалалеева «В строю крылатых», С. А. Краковского «Жизнь в авиации», Н. А. Козлова «В огне сражений»...

испытаниях Як-1Б. Авиаконструктора «прикрыл» лидер НКАП А. И. Шахурин. Нарком и творец машины до этого не раз выступали перед членами ГКО, доложив об улучшении перехватчика по аэродинамике, двигателю, штатному вооружению, ремонту-пригодности в полевых условиях. До 140 снарядов увеличили боезапас 20-мм пушки. Упразднили один из 12,7-мм пулемётов: отныне (с 11.08.1942 г.) один УБ того же калибра размещали слева над двигателем, с боекомплектом 220 патронов. Теперь мешок под пулемётом принимал звенья его стреляных лент, а спецотсек под полом кабины – отстрелянные гильзы. Особым «золотым ключиком» конструкции отметим отличную герметизацию фюзеляжа, уменьшение щелей между элеронами и крылом, массовую поставку «климовских» 1180-сильных М-105ПФ. Именно для полной отдачи КПД и моторесурса данных моторов улучшались их охлаждающая и масляная системы, а в целом весь Як-1Б, отправлявшийся на смерть и героизм с октября 1942-го...*

Помимо упомянутых великих мужиков ВВС РККА и ВВС ВМФ СССР, на самолётах ОКБ А. С. Яковлева (всех типов и модификаций) громили покорителей Европы и Северной Африки – Валентин Бобков (17 триумфов, в группе 4, 126 разведвылетов из 400 боевых), Анатолий Волков (12, на Як-7 и Як-9), Коля Химущин, настигший на Як-1 12 жертв перед своей гибелью в окрестностях Купянска. Перехватчики «фирмы Яковлев» лишили сна В. Э. Мессершмитта, К. Танка, Э. Хейнкеля, К. Дорнье и др. германских авиамысли, будучи в руках воздушных Пересветов, Ослябя, Колывратов – Володи Боброва (40 побед на И-16, Як-1, «Аэрокобре»), морского истребителя Стефана Войтенко (12), уроженца Винницы Вити Хасина (18, в группе с товарищами 5, 257 боёв

* «Как они отработали» на войне – переосмыслите заново по книгам К. А. Вершинина «Четвёртая воздушная» (М., 1979), Г. В. Зимина «Истребители» (М., 1988), П. С. Кутахова «Военно-Воздушные Силы» (М., 1977), В. А. Обуховича и С. П. Кульбаки «Чёртова дюжина асов Люфтваффе» (Минск, 2000, не только о кавалерах высших наград Рейха за храбрость...).

за 660 боевылетов на Як-1), участника Курской Битвы, павшего в бою 14 января 1944-го...

Екатеринославец Александр Волошин на Як-9 расквитался с 20-ю «Гансами» за 295 вылетов и 65 боёв, из них 4 – в боевом союзе с однополчанами. «Соколы» 866-го ИАП Сырцов Дмитрий, Бондарь Александр, Сурнев Николай, Бурназян Сергей, Середин Владимир, Иванов Пётр укрепили победы однополчан А. И. Колдунова и И. И. Чучвага. Из огня и дыма, из пота, крови и ранений, от ярости за убитых братьев по небу – они вынесли на моторах, оружии, крыльях, шасси «Яков» 16, 15, 18, 24 (2 в группе), побед соответственно. Нет точных данных по удалцу-борисоглебцу Володе Середину, Герою Курской Битвы, водившему группу Як-1 против 10 Ме-109, 6 Хе-111, 12 Ю-88, 18.08.1943-го. В тот день его группа и сам Середин распластали навсегда пятерых врагов, не потеряв не одного «Яка». Дорогой Владимир Алексеевич пал не в бою – разбился в Венгрии 6 апреля 1945-го, неподалёку от деревушки Надиценк. Об этом не узнает брат по крылу, «старик» 1913 года рождения, подполковник Пётр Михеевич Иванов, истребивший 17 «рыцарей» Рейха, в 80 боях за почти 300 вылетов. Жизнь комполка оборвалась близ Запорожья, 28 ноября 1943-го. Через год саратовца Иванова наградили «Золотой Звездой» Героя и орденом Ленина – посмертно...

Пересев с МиГ-3 на Як-9, затем на Як-3, Владимир Иванович Воронов из 6-го ГВИАП ЧФ, уничтожил в поединках пять Вф.-109, но дожил ли он до Победы, чем наградили лётчика – неизвестно. 18 «звёздочек» нанесли на фюзеляж «Яка» Николая Харитонов – участника освобождения Орла и Белгорода. После «Харрикейна» истреблял немчуру на Як-7Б, Як-1, «Аэрокобре», Ла-7 Герой державы Борисов Иван Григорьевич, однажды в группе с тремя товарищами атаковавший 7 «Мессов», сопровождавших 25 бомберов неприятеля. Ас долетит до Берлина, выставив противнику счёт – 25 уничтоженных машин (в группе 7)**.

** См. фронтовое авианаследие крылатых предков на страницах произведений А. Г. Рытова «Рыцари пятого океана», С. И. Шингарёва

В скорби потерь, при бомбардировках и налётах истребителей Люфтваффе, при отказе борт-оружия и массовой растрате боеприпасов «в молоко», ратуя за дисциплину и нарушая её, добились успехов в изгнании оккупантов с земли, вод, неба: Александр Выборнов (27, в группе 4); Гавриил Гуськов (15); многократно раненый Архип Мелашенко (11); Герой Татарии Григорий Павлов (25, 6 с товарищами), вспомнивший о них в бестселлерах «Однополчане» и «Вам взлёт!»...

Погиб под Курском пензенец Петя Ратников, успевший при жизни завалить на «Яке» 15 «стервятников» за 220 вылетов (в группе 4). Столько же взлётов навстречу смерти совершил костромской Герой Семёнов Владимир Фёдорович, приблизивший Победу уничтожением 16 вражеских самолётов. За Георгием Силяво, сражавшемся на Як-7 и Як-9 – 3 Ме-109 и 6 ФВ-190, причём три из последних в одном бою в сентябре 1944-го. Нижегородец Паша Гаврилин остановил, отважно воюя на «Яке», полёты 19 разбойников с крестами на крыльях и фюзеляжах. Капитан Владимир Алексеевич Егорович провёл 71 бой за 248 вылетов, «утяжелил» родную землю обломками 22 немецких машин. Саша Фролов из тамбовского Завороженского, нанёс на Як-1М траурный урон родным лётчиков Гитлеровской Германии сбитием 20 самолётов. После Халхин-Гола, боёв на И-16, «Чайках», «ЛаГГах» – на истребителе А. С. Яковлева отличился уроженец Луганщины, командир 20-го ИАП Иосиф Иванович Гейбо, добившийся за опалённые годы 15 побед...

Аршином общим не измеришь титаническую работу «ви-тязей», завоевавших господство в небесах Родины и Европы – А. Д. Флейшмана (25 жертв на «Харрикейне» и Як-7Б), Н. Е. Глазова (24, в группе 5), А. А. Егорова (31, 7 с однополчанами на Як-7Б и «Аэрокобре»), получившего тяжелейшие ранения А. Я. Фёдорова, на Як-9 сбившего 10 «люфтваффовцев»...

«Ради тебя, земля», Н. М. Скоморохова «Предел риска», Н. Ф. Кузнецова «Фронт над землёй», К. В. Сухова «Эскадрилья ведёт бой», в двух томах «Они прославили Родину».

Прославил многострадальную Белгородчину Гнездилов Иван Фёдорович, разломивший в пух и прах 21 машину захватчиков и лишь одну – в союзе с товарищами. Женя Жердый из кировоградской деревушки Великая Виска, один схлестнулся с 4 «Шмиттами» в районе харьковской Гусинки. За Николаевичем были 8 побед (с однополчанами 4), однако, сбив «Месс» и протаранив второй, Герой был ранен и не смог раскрыть парашют 14 июня 1942-го...*

Анатолий Голубов, влетевший в первые побоища в небесах на ЛаГГ-3, позже командовал 18-м ГВИАП. с ним освоил Як-1М и Як-3. Большой друг пилотов «Нормандии-Неман» сбил десяти-рых крылатых фрицев в 43 боях за 355 боевылетов. Батумец Валентин Ефимович Шапиро «снял с неба» всего один ФВ-190, однако оказал неоценимую помощь войскам, совершив около 600 вылетов, из которых около 500 – на разведку, сначала на Як-1, затем на Як-3...

28 раз наносили механики «звёздочку» на фюзеляж туляка Трещёва Константина Михайловича, прошедшего именитую «Качу» и первые взлёты-посадки на «Чайке» Н. Н. Поликарпова. Капитан Алексей Машенкин, бывший ворогов на Як-1 и Як-3, победил их 18 раз, возвратившись живым из 200 вылетов. Не вернётся в кабардино-балкарский посёлок Дейское Канкошев Ахмед-Хан Талович, угробивший на Як-1 15 германских «коршунов»...

Разве забудешь гремевших на фронтах асов по владению «Яками» – А. И. Горбачевского (23, в группе 7), Н. В. Дугина (6 на земле, 14 в небе), Н. В. Бородина (17, плюс 2 на земле), Б. В. Жигуленкова (20 побед на Як-1 и Ла-5). 24 машины противника вбил в землю А. Т. Тищенко (в группе 3), 17 – Н. В. Тихонов, (одна лишь в группе), И. В. Горбунов (17, 3 с товарищами). Чудом не потерял глаза Коля Иванов, уничтоживший 6 машин германцев на Як-9Т...

* За тысячи «Гнездиловых» пойдут в бои с военцензурой выжившие, не по годам поседевшие «старики» – А. С. Куманичкин, «Чтобы жить ...» (М., 1987), В. Д. Лавриненков «Мои воздушные бои» (М., 1943), В. Н. Барсуков «Крылом к крылу» (М., 1981), И. М. Мороз «Дорогами отцов» (М., 1980), а также Е. П. Лавриненкова – «Дорогой мой «Сокол-17» (Киев, 2008). От автора – поэма «Эхо тарана».

Спас на У-2 товарища А. П. Маресьева старлейт Андрей Николаевич Дехтяренко, а сам позднее погиб на 40-м вылете, имея за крыльями-плечами 10 побед. Блистательных успехов достиг на Як-1 и Як-7Б новосибирец Дергач Алексей Николаевич, сокрушивший 31 самолёт противника (с друзьями 16). Однофамилец Маршала Тимошенко – курянин Афанасий Иванович, воюя на Ла-5 и Як-9, истребил 21 «орла» фюрера, но, к несчастью, пропал без вести 3 марта Победного 1945-го...

Увековечились в истории Великой Отечественной и в Авиалетописи ВВС Отечества Герои страны рабочих и крестьян: П. Т. Тарасов (25 побед на МиГ-3 и Як-9, в группе – 7, столько же на земле), Д. В. Джабидзе (21, 2 с однополчанами), Е. П. Дранищев (11), В. Н. Сугак (7, 4 в группе, один таран). В орденоносном ряду с ними разные по характеру и владению техникой – Виктор Иванович Сувилов (32, 7 с товарищами), Пётр Леонтьевич Дымченко, державший поединок вместе с «правой рукой» Фроловым с 15-ю Ме-109 у донской станицы Клецкой (4 победы, погиб в том бою 10.11.1942 г.)...*

Начал войну на Як-1, а завершил её на штатовской «Аэрокобре» С. М. Елизаров (18, 3 с боевыми друзьями). Наоборот, всю Вторую Отечественную, дебютировав на И-16, бился с «Гансами» и прочими «бюргерами» на «Яке» Н. П. Игнатьев, победивший их 29 раз (14 – с однополчанами). Разбился в авиакатастрофе Пётр Андреевич Матиенко (15.10.1944-го), отомстивший при жизни за поруганную Украину уничтожением 25 «рыцарей» из поредевших Люфтваффе...

13 немцев «снял с неба» земляк И. Н. Кожедуба – Николай Петрович Марченко (из них – 10 истребители), летавший на

* Не часто военкомы и преподаватели ОБЖ задают школьникам на дом чтение книг (а мальчикам – завтра служить Родине!): «Александр Клубов» М. С. Буханова, «Двенадцать таранов» А. А. Абрамова, «Орлиные крылья» А. М. Хорунжего, «Лётчики» (серия ЖЗЛ), «Пламенное небо» И. Н. Степаненко, мемуары А. Г. Кулиева – «Есть пламя» и «До встречи в Берлине», «Крылатые сыны Родины» (Монино, 1967).

Як-7Б. Командир 237-го ИАП Исаев Александр Борисович «раскрошил» 10 неприятельских машин, но был тяжело ранен и комиссован. За Як-9Д Виталика Маркова (728-й ИАП) 8 триумфов, в т. ч. над парой «Тётушек Ю» – транспортными Ю-52, но не награждённый Герой пал смертью pilota весной 1944-го...

В когорте храбрейших защитников Отчизны – А. П. Бритиков, сбивший 23 самолёта Люфтваффе (И-16, ЛаГГ-3, затем воёвал на Як-1, Як-9, Як-3, 5 побед в группе); А. У. Ерёмин (18); В. В. Исаев (22, 5 с однопольчанами); Н. В. Маркин (16); поляк Виктор Калиновский (12); Г. К. Гульяев (18). Почему-то в буржуинной России не снимают д/ф даже к юбилеям Великой Победы в Европе и на Дальнем Востоке о подвигах Бориса Ерёмина (23 триумфа на «Яках», в т. ч. на истребителе, подаренном Феррапонтом Головатым). Нет радиопередач с родными замечательных авиаторов – Александра Ершова (15 побед на Як-3), Фёдора Калугина (13 лично, три победы в группе на Як-7Б), ветерана трёх войн Георгия Захарова (23), автора честных книг «Я – истребитель» и «Повесть об истребителях». Забыли про 33 победы Юрия Горохова и его береговой «Як» – «Александр Пушкин», собранный на премию «пушкиноведа» И. А. Новикова...

Иван Сомов из нижегородского Староликеево истреблял оккупантов в небе и на земле на У-2, Як-7, Як-9, размолив 28 разнотипных машин. Почти всю войну сражался с завоевателями на «Яках» (за исключением финала её в 1945-м) павлодарец Спартак Маковский, переломивший 25 жертв в воздухе и 5 на земле. Отчего мы не видим сюжетов на телеканалах Родины, в СМИ РФ и на русскоязычных платформах Интернета об Иване Степановиче Любимове, киевлянине, морском истребителе ВВС ЧФ?! На Як-1 капитан сшиб 6 немецких самолётов. Его сбили и ранили, после чего ампутировали пятку ноги. Герой поднимется, доведёт счёт побед до 10, возглавит 11-й ИАП ВВС ЧФ!

Товарищ Зюзин Пётр Дементьевич, родившийся в подмосковной Жуковке, планировал жить в мире, а довелось ему на Як-9 пролететь сквозь преисподнюю 240 взлётов и посадок,

в ходе которых он провёл не менее 50 боёв, сбив 3 летучих фашистов в бое-альянсе с товарищами и 19 лично. Под Сталинградом лидер 237-го ИАП Александр Борисович Исаев за 92 вылета испепелил, сжёг, свалил на землю 10 «крестовых», но был выведен из строя вместе с Як-1, тяжёлым ранением...*

Очищали небеса от всяких самолётов Люфтваффе, переломив в себе неуверенность и страх (человек – не робот!) – Коля Карначенко на Як-7Б (12 побед), Василий Исаев (22, в группе 5), Володя Каханин, сражавшийся на Як-7Б и Як-9 (11). Калужанин Соломатин Алексей Фролович не доживёт до Великой Победы в Европе на Дальнем Востоке, успев до гибели остановить боевые вылеты 39 машин врага (в основном на Як-1, 22 – с однополчанами). Сын Моисея Кибкалова – смельчак Миша с Полтавщины, виртуозно владея И-16, Як-1, Як-7, Як-9 и Як-3, разгромил на них 17 «засланцев» Г.Геринга за 276 вылетов. Севастополец Володя Луцкий истребил на «Седьмом Яке» 12 крылатых оккупантов, возглавил 32-й ГВИАП...

Миллионы рублей растрочены в нацпроектах, на Интернет-форумах, для высокопатриотичности «младогвардейцев», «селигерцев», «артековцев», но нет книг о Героях Края Предков: Иване Киселёве, уничтожившем до потери ноги – 14 фрицев; об его однополчанах К. П. Комардинкине и В. В. Климове (Константин уложил 23 и 3 машины в небе и на земле, погиб; Василий – 24, с братьями по крылу – 2). СМИ РФ и стран СНГ (молчим про Украину) годами не воскрешают перед миллионными аудиториями читателей фрагменты сверхгероического пути небесных снайперов, приручивших «Яки» на всех фронтах. Продались за реклам-полосы, вместо соз-

* Уроженцы СССР не ставили жизнь на прибыль, а читали семьями, передавали родным и друзьям книжные реликвии В. Ф. Голубева «Впереди комиссар», Е. П. Баулина «Сын неба», А. А. Новикова «В небе Ленинграда», воспоминания С. Г. Курзенкова – «Под нами земля и море» и «Особое задание». Орловский писатель Иван Новиков отдал Пушкинскую премию на истребитель Юрия Горохова, постройку другого оплатил «на концертные» Вольф Мессинг, трёх – колхозница А.С. Селиванова...

дания статей и поисковой работы о читинце, командире 2-го ГВИ-АП Соболеве Афанасии Петровиче (24 победы, 9 с товарищами). Под началом капитана и до него бывший 526-й ИАП ПВО рвал врага в клочья на «ЛаГГах», с лета 1944-го – на Як-3. Кланяемся, спустя почти 80 лет, асам-гвардейцам А. Д. Якименко, Н. П. Пушкину, И. Иващенко, Н. Н. Шульженко, Е. Ф. Кондрату, М. Е. Рябцеву, Ф. М. Косолапову, П. М. Непряхину, А. И. Майорову, А. Некрылову, их фронтовым побратимам. Герои «сняли с небес» 327 немецких самолётов всех типов и модификаций. Ошибся И. Штейнхофф – мол, сбивали русских, как гусей. По меткому названию книги Г.Х. Дьяченко они были, без кавычек – НАСЛЕДНИКИ НЕСТЕРОВА!

Постоянная ожесточённость Битвы за Пятый Океан отразилась на жизни, судьбе, карьере, биографии пилотов, весьма далёких от ОКБ А. С. Яковлева и авиазаводов, крупносерийно строивших его истребители. Пострадавшие от репрессий коллеги, нередко клеймившие «железного» авиаконструктора в авантюризме, волонтаризме и даже в доносительстве на имя Главного Диктатора (И. В. Сталина), были вынуждены признать лидерство Александра в истребительной авиации, разделить с ним величайшую радость от многотысячных побед «стариков» и «кузнечиков», призванных гибнуть и побеждать на равных, независимо от принадлежности ВВС к РККА или ВМФ**.

Многого никогда не узнает небопроходец. Слишком велик был масштаб применения созданных им и его ОКБ «Яков» в годы Великой Отечественной, огромен размах фактов, трагедий, триумфов, так и не собранных в единое целое по сей день. В нереализованную энциклопедию ВВС, в неопубликованное полное собрание сочинений сподвижников Яковлева, пусть штрихом, включим победоносных авиаторов:

** См.: Александров В. Е. «Тимур – сын Фрунзе», коллективный сборник «Авиация ВМФ в ВОВ», Ватин В. И. «Сталинский сокол» (о Н. Д. Гулаеве), В. Д. Лавриненков «Возвращение в небо» и «Его позывной – «Сокол», С. Д. Луганский «Небо остаётся чистым» и «На глубоких виражах», Ю. В. Идашкин «Небо его мечты» (об А. Е. Голованове)...

– Старший лейтенант Александр Никитович Карасёв, воевавший на Як-1 и Р-39 «Аэрокобра», сбил 23 машины Люфтваффе за 301 вылет и 70 боёв, пережил плен, после ВОВ сражался в Корее;

– Старлейт Ваня Жидков на «Яках» разломил 12 «стервятников» (20-й, затем 139-й ГВИАП);

– Майор Слизень Леонтий Николаевич – 21 (в группе 2); Пять «190-х» «Фокке-Вульфов» расстрелял на Як-9 и Як-3 Николай Васильевич Лопатин из 812-го ИАП;

– Его однополчанин старлейт Каблуков уничтожил 8 «орлов» фюрера, пилотируя Як-3 в ходе Берлинской операции (812-й ИАП);

– Майор Логвиненко Николай Павлович – 26 (6 с соратниками по 293-му ИАП);

– Анатолий Васильевич Кисляков, летая на Як-1 и «Аэрокобре» фирмы «Белл» – 17 машин неприятеля;

– Георгий Агеевич Лобов – «приземлил» 27 захватчиков (с однополчанами 8, 115-й ГВИАП);

– Авиатор с Балтики – Слепенков Яков Захарович, ветеран Финской, обороняя Ленинград, истребил 11 германцев из пушки и пулемётов Як-1;

– Будущий автор книги «В небе соколы» Александр Николаевич Ситковский – снайперски утробил 15 «грифов», мастерски владея Як-9 (15-й ИАП);

– Командир эскадрильи «Валерий Чкалов» – Лихолётов Пётр Яковлевич – расквитался за честь и независимость Родины сбитием 30 агрессоров (5 – с товарищами), но, к несчастью, умер от ран на земле (последствий ДТП), 13.06.1945-го...

– Луганец Иван Иванович Клещёв, ветеран Халхин-Гола, после И-16 дрался на «Яках», был неоднократно сбит, достиг 48 побед (32 в группе), но нелепо погиб вне боя накануне 1943-го, вылетев к любимой – актрисе Зое Фёдоровой...

Накануне 80-летия Великой Отечественной – долг современников, Союзов писателей, военлитераторов, журналистов, поисковиков, патриотичных блогеров вспомнить подробнее подвиги Н. А. Найдёнова (29 побед на Як-1 и Як-3), И. И. Кобылецкого

(24, с однополчанами 9), К. А. Ковалёва (34, 13 с «витязями» по 13-му ИАП КБФ). Не менее 8 «блицкриговцев» раскрошил залпами Як-7Б и Як-9 А. М. Сирадзе. «Халхин-голец» Витовт (Витт) Фёдорович Скобарихин, сменив «Ишак», бился с ворогом на «Яках», обескрылив 12 «крестовых» пиратов*.

13 самолётов противника сокрушил на Як-1 и «Кертиссе-Киттихауке» москвич Дима Коваль, павший смертью Героя неба 8 мая 1943-го в Кубанском побоище между ВВС СССР и «Рейховыми» Люфтваффе, близ станицы Крымская. Жизнерадостный, как и все, извиняемся, мало прожившие истребители, Серёжа Литаврин с Липецкой области, праздновал на И-16 и «Яках» 24 Виктории, причём «снял с неба» 2 разведшара немецкой ПВО (6 самолётов с братией 158-го и 744-го ИАП (86-го ГВИАП). Белорус из Минска, Коля Наумчик исполосовал очередями 22 омоторенных колонизатора, укрепив славу самолётов А. С. Яковлева и сослуживцев по 8-му ИАП, завоевавших его новое наименование 42-й ГВИАП.

На Черноморье, над Балтикой и Арктикой отличился, дебютировав на Як-1, капитан ВВС ВМФ Евгений Васильевич Петренко, сбивший к финалу Второй Отечественной 18 иноземцев, осквернивших Русскую Твердь. Два Василия – Сечёнок и Серочкин – на пределе риска сшибли в небе Родины и Европы (на Як-1М и Як-9), 16 и 11 «Гансов».

Господь сохранит петербуржца Коленьку Козлова, чтобы он поведал потомкам на страницах мемуаров «В огне сражений», «что такое» – Брянский фронт, Сталинград, Курская дуга, разбомблённый Орёл, многострадальный Белгород. Дважды таранивший бомберы Ю-88 на «курносом» Н. Н. Поликарпова, Николай Александрович изрешетил 23 «рыцаря» Третьего Рейха, в процессе смертоносного ужаса 620(!) вылетов...

* Поищите на сайтах Интернета или в библиотеках родителей – «Они сражались на Балтике» (Л., 1968), «Вторая воздушная в боях за Родину» (Монино, 1965), Анищенко П. С., Шуринов В. Е. «Третья воздушная» (М., 1983), Семёнов А. Ф., Дашцэрэн Б. «Эскадрилья «Монгольский арат» (М., 1978), Г. И. Резниченко «Вся жизнь – небу» (М., 1983).

Украинцы Вася Лимаренко и Слава Лещенко, по счастью, вернулись с Победой, приблизив её на Як-1, Як-7Б и «Аэрокобре», истреблением 23 и 15 машин вероломного Дойчланда. Не повезло уроженцу Молдавии Степану Калиновичу Колесниченко: Герой Курской Битвы, с 20 «звёздочками» на фюзеляже Як-7Б (всего 4 победы с однополчанами по 519-му ИАП), погиб смертью храбрых 30.08.1943-го...*

Пермяк Александр Васильевич Оборин, уроженец Витебщины Иван Яковлевич Сержантов, замполит 814-го ИАП майор Обшаров, соответственно, сбили на Як-7, «Аэрокобре», Як-1–26 (13 в группе), 22 (8 с однополчанами), 8 наследников Ливонского и Тевтонского Орден, ничего не осознавших от меча Александра Невского. Сын Михаила Кологривова – Миша, из Марийского Кокшайска, опытный лётчик ВВС Черноморского флота, крошил извергов и технику противника на Як-1, Як-9, Як-3, добившись 12 побед за почти 600(!) боевылетов. Любимыми картинками так и остались не только для них полотна художников П. Андрианова «В. И. Ленин и Я. М. Свердлов наблюдают за самолётами», А. Дубинчика «Н. Е. Жуковский с молодыми советскими лётчиками», В. Сварога «Самолёты в строю», В. Переяславца «Подвиг гвардии рядового Семенкова», В. Хохрина «В тылу врага», Ф. Малаева «Самолёты летят», С. Гельберга «Друзья мира»...

Да, партия и народ подарили им крылья, как в песне, однако правда войны, её осмысление, история, наследие возвращаются к нам останками воздушных воинов и обломками от общего тиража «Яков» – более 35 000 истребителей, часть из которых ещё предстоит обнаружить, поднять, извлечь, реставрировать, переза-

* В бесценности времени нет киносценариев по книгам «В небе Сталинграда» (о 8-й ВА), «Воздушная мощь Родины», Н. И. Васильева «Рождённая в боях», А. П. Дорохова «Герои черноморского неба», З. А. Сорокина «В небе Заполярья» и «Хозяин синих высот», по сборнику «Сталинское племя», мемуарам А. П. Маресьева «На Курской дуге», В. И. Ракова – «Над морем и сушей» и «В авиации моя жизнь. Записки военного лётчика»...

хоронить с церемониалом воинских почестей. Ищите материалы о деятельности Фондов Главкомандования РККА, обороны, здоровья защитников Родины.

Иван Семёнович Леонович из-под Минска, 28 раз вбивал в землю, в огне и дыму, бомберы и перехватчики Люфтваффе, но, к горечи всех, кто знал и помнил Героя, 13.01.1946-го разбился на автомобиле. Истребитель свастиковой скверны, сотни раз хватавший её в прицел, товарищ Семенюк Захар Владимирович – Герой Финской, Сталинграда, Дона, Курска, «завязал на узлы» не менее 20 машин немцев, а погиб в мирное время, с угробившим его самолётом 17.05.1958-го. Кто вспомнит об орденоносце на родной Житомирщине?!

Горько-печально признавать, что ныне не имеет высшей степени предназначения простецкий шедевр Александра Александровича Дейнека, когда-то воспитывающая картина «Будущие лётчики» (независимо от года её рождения). В своё время на них был похож пацан из Новгород-Северского, что на Черниговщине, Толя Комоса. Вырастет – будет громить самураев в районе Халхин-Гола, в годы Священной войны освоил в боях «ЛаГГи» и «Яки». Один из лучших пилотов 131-го и 55-го ИАП (16-го ГВИАП), Анатолий Савельевич «раскроил в фантики» 23 крылатых фрица (4 с братией по полку). Герой «каруселей» и «коррид» под Ростовом-на-Дону, майор выжил там, где не выживают...

Сродни всем лётчикам, война украла романтику мирного освоения неба у воронежского юноши Толика Рубахина. Выпускник «Качи» отличился в Кубанском сражении, при освобождении Крыма и Польши, сбив на разных истребителях (в т.ч. на Як-1) 20 самолётов Третьего Рейха. Анатолий Ермолаевич, по счастью, вернулся невредимым, дослужился до генерал-майора авиации, вспоминая друзей по элитному 402-му ИАП...

Противодействовали антиславянским преступлениям в небе и на земле советские «Джинны» на «Яках»: Иван Иванович Селифонов (8 побед, с однополчанами 2), Семён Андрианович Лебедев (26, лишь 2 в группе), Георгий Николаевич Конев (32, с побратимами по крылу 18). Не отставали от них в мужестве,

снайперстве, мастерстве владения боевым пилотажем удалыцы Орехов Владимир Александрович (21, два разведшара, 4 на земле), морские истребители Павловы – Павел Ильич и Павел Иванович, отправившие на смерть в воды и на побережье Балтики 13 и 17 машин противника (3 и 5 в группе, соответственно, за 557 и 454 боевых вылета)...*

Уверены, стражи родного и освободители чужого неба были солидарны с Героем Советского Союза Н. В. Руденко, чётко подметившим (его мнение разделял предводитель 2-го АК, 101-й ИАД, ВВС 12-й А, 2-й ВА К.Н. Смирнов):

«Наши Як-7Б и Як-9 превосходили по скорости и манёвренности основные гитлеровские истребители Ме-109Е и Ме-109Ф на всех высотах, а новейший Ме-109Г-2, появившийся в небольших количествах в 1942-м, – до 5000 метров. Впрочем, выше мы обычно не дрались...».

Москвич Анатолий Устинович Константинов совершил 327(!) стартов в огненное небо войны, добившись на Як-1 и Як-9 22 побед в доблестных рядах 83-го ИАП и 85-го ГВИАП. Тёмными ночами спали спокойно и работали на Победу любимые города, сёла, деревушки, порты, благодаря А. Д. Осадчиеву (26, 6 с фронтовыми друзьями), И. М. Павловскому (27, 8 с однополчанами), Н. Т. Конукоеву (15 в воздухе и 15 на земле), В. А. Латышеву (17), Н. Ф. Пасько (16 и разведшар).

Михаил Седов, сражаясь на И-16, МиГ-3, Як-1, уничтожил 7 «киллеров» из «выводка» Геринга (в группе 5), но погиб за Советскую Харьковщину в марте 1942-го. Тифлиссец Юрий Рыкачев выдюжил в аде над землёй, неустрашимо держа в руках И-16, ЛаГГ-3, Як-1, «Аэрокобру», Ла-7, в результате покаяв за Родину

* Чтобы не архивировалось, новое поколение авиаторов воспитали сочинения В. Бойко «Крылья Северного флота» (Мурманск, 1976), историческая серия «Золотые звёзды», выходившая в каждой области СССР, произведение Б. Л. Симакова и И. Ф. Шипилова «Воздушный флот Страны Советов» (М., 1958), мемуары Е. Я. Савицкого «В небе над Малой Землёй» (М., 1979) и «Я – "Дракон", атакую!» (М., 1988).

19 машин германцев. 24 вражеских самолёта вверг в преисподнюю ас на Як-9, ростовец с хутора Грязновка Иван Михеевич Корниенко. Ещё на Халхин-Голе таранил японский Ki-27 опытейший истребитель Мошин Александр Фёдорович (на И-16). Герой побеждал немцев 11 раз на Як-9, однако был убит врагом в Курской Битве, имея за плечами, моторами, крыльями, борт-оружием, в общей сложности судьбы, 19 побед...

Днепропетровский «витязь», сын Фомы – Ваня Мотуз, богатырски схлестнулся с «рыцарями», пилотируя Як-1 и Як-7 (744-й ИАП, затем 86-й ГВИАП). Пять машин Иван Фомич «распостал» на аэродромах неприятеля, 24 – отправил на «тот свет» в воздухе. Героя сбивали и ранили за почти 400 взлётов наперекор смерти, но капитан вернётся живым, с Великой Победой...**

Не всё аккумулировалось в архиве ОКБ А. С. Яковлева и в зачитываемых до дыр книгах авиаконструктора. Не все газеты Воздушных Армий и всех фронтов могли принести или вырезать заметки из них сыновья Серёжа и Саша. Их мать, супруга Екатерина Матвеевна, выплакала немало слёз из-за авиaproблем мужа, преследовавших его годами, не глядя на суперорденоносность, что, впрочем, относилось и к семье его 1-го зама О. К. Антонова. Прочтите очерк Рассохиных в «Военных знаниях» – «Советский Антей» (к 115-летию Олега Константиновича, № 3 за 2021 г.)...

Например, неизвестно, чем наградили бесстрашного краснодарца Фёдора Климентьевича Свеженцева за его таран «худого Шмитта», за 11 прочих (разнотипных) машин Люфтваффе, навечно «приземлённых» им на Як-1. «Сокол» погиб при таране «Месса» (за 3 дня до гибели – «восьмёрка» «Яков» атаковала 30(!) бом-

** Кто и что мешает издавать к юбилеям Грандиозной Победы в Европе и на Дальнем Востоке шедевры А. И. Покрышкина «Небо войны», «Твоя почётная обязанность», «Познать себя в бою», книгу супруги аса – М. К. Покрышкиной «Жизнь, отданная небу», «Звёзды на фюзеляжах» «Маресьева Заполярья» – З. А. Сорокина, «Соколиную семью» А. Д. Михайлика, мемуары Н. М. Скоморохова «Боем живёт истребитель» и «Служение Отчизне»??? Просили мы – тиражируйте! – задолго до СВО...

беров, «сняв» 5 из них), 8 мая 1943-го. Комэску 821-го ИАП было 27 лет, но фильма о нём – нет...

Из посёлка Кондол Пензенской области враг вырвал на войну Осипова Михаила Михайловича. Воздушный боец 8-го ИАП беспощадно истреблял оккупантов, управляя Як-1 и Як-7, причём на «Первом» завалил тараном 12-тонный двухмоторный бомбер «Юнкерс-88», с четырьмя членами экипажа. За 127 вылетов лейтенант победил «свастиковых» разбойников 8 раз (с однополчанами 3). Участник «авиамясорубки» над Северным Кавказом и Кубанью пал смертью авиатора 26 мая 1943 года, в возрасте 25 лет...

Любимым истребителем Саши Романенко, отлетавшего боевую школу на самолётах Н. Н. Поликарпова, был Як-9. Уроженец Ростовского Миллерово выжил в плену, бежал, выбрался к своим. Майор расстреливал крестоносцев под Воронежем, Курском, Орлом, Киевом. Комполка одержал 26 побед, 5 – в союзе с товарищами по 91-му ИАП. Увы, Александра Сергеевича уничтожила своя ПВО, в день его финального триумфа над противником, близ посёлка Линовый Скиток (книги о нём – нет)...

После «Томагавков» и «Киттихауков» фирмы «Кертисс», знаменитый «телохранитель» «Дороги жизни» – 154-й ИАП (позже 29-й ГВИАП) получил во владение новейшие Як-7 и Як-9. Крылатую Гвардию во всеоружии представляли искусные пилотажники: С. А. Титовка, Н. А. Зеленов, Б. А. Логвинов, П. Д. Зюзин, Владимир и Александр Матвеевы. Вместе с ними дрался с врагом «на износ-на выдох» Константин Ионович Коршунов. За рязанцем-капитаном – почти 510 вылетов, 91 бой, смертельный крест на 18 летучих «блицкриговцах»...

На Як-7 и Як-9Т вошёл в «семью» истребителей, пусть без жертв, Герой воздушной войны в Корее, полковник Евгений Георгиевич Пепеляев. Владимирец Лазарев Сергей Иванович (728-й ИАП) не дал возможности спастись не менее 20 захватчикам. «Маэстро» пилотажа и кинжального огня на Як-7Б и Як-9, комзвена лишь 3 из них сбил с однополчанами. Старшего лей-

тенанта погубили близ польского Бунцлау, в первый день марта 1945-го, в 22 года...*

Однофамилец Маршала К. С. Москаленко (которого отлично сыграл в х/ф «Контрудар» Н. П. Бурляев) – Георгий Васильевич, залпами пушек и пулемётов Як-1, затем Як-9, «посадил», «приводнил», затопил 9 самолётов и 3 судна немцев. Морской «авиа-волк» Москаленко добился успехов героизмом под Одессой, Севастополем, на Северном Кавказе, близ Геленджика, охранял небо над Азовским морем. Полгода тяжело раненный капитан «висел» между жизнью и смертью в госпитале. Выдюжил, вернулся в 6-й ГВИАП ЧФ, в котором и встретил долгожданно-выстраданный Салютный Май 1945-го (д/ф о Герое – нет).

26 «звёздочек» легли на изрешечённый боями фюзеляж дальнего «Яка» тамбовца Сачкова Михаила Ивановича (728-й ИАП, боевое крещение на Як-7Б, одна победа с однополчанами). Дослужившись до майора, победитель был известной личностью Минавиапрома СССР. Десять «коршунов» фюрера порвал в клочья небесный брат Сачкова – Коля Пахомов, участник Битвы за столицу Украины – Киев. Запорожец Григорий Ульянович Охай «набил руку» на Як-1, хотя дебютировал в Финскую пилотом скоростного бомбера А. Н. Туполева и А. А. Архангельского – СБ-2. Опыт уничтожения шестерых «люфтваффовцев» пригодится капитану в боях на реактивных «МиГах» с ВВС ООН в Корее.

12 апреля 1944-го отдал жизнь за освобождение Крыма москвич из 812-го ИАП, Пётр Георгиевич Пескарёв, начавший лёткарьеру на «тихоходе» Н. Н. Поликарпова. Дорогой Петруша успел сбить на Як-1 8 крылатых нацистов, в боях на Южном (4-м Украинском) фронте...

* Учили отечестволюбие без псевдопатриотизма: В. С. Шумихин «Советская военная авиация 1917–1941» (М., 1986); А. Г. Фёдоров «Авиация в Битве под Москвой» (М., 1975); Н. А. Соколов-Соколёнок «По путёвке комсомольской» (М., 1987); А. Г. Соловьёв «В небе – лётчики Балтики» (М., 1974); «Семнадцатая воздушная» (М., 1977); «В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских лётчиков-добровольцев» (М., 1986)...

Нет на Земле таких драгметаллов, чтобы эквивалентно оценить ратный труд боевых авиаторов, сраживших «Ось» Зла на стремительных монопланах конструкции А. С. Яковлева – А. М. Решетова (43 победы, 1 в группе, на Як-1 и Як-3); Ф. М. Костикова (26, Як-9, Як-3, 11 с товарищами); Н. Е. Лавицкого (26, 2 с однополчанами, Як-1 и «Белл Р-39 Аэрокобра»). Павел Песков, родом из Подмоскovie, сменив МиГ-3, ЛаГГ-3 на Як-3, остановил взлёты и посадки 26 «грифам» Люфтваффе (число триумфов на трёх типах истребителей, в рядах 129-го ИАП, 5-го ГВИАП, 115-го ГВИАП). Арсений Морозов из калининской Слободки, бившийся на запредельных оборотах «климовского» движка, высшим пилотажем и глазомером «приказал долго жить» 22 жертвам, сбив 9 из них с побратимами по 149-му ИАП, причём ранее порвав в щепы и железостружку 16 грузовиков. Царствие Небесное Арсению Ивановичу, за его последний огненный таран под Брест-Литовском – 24.07.1944-го (СМИ РФ – молчат)...

Повествуя об юбиляре А. С. Яковлеве, авторы не в праве забыть подвиги Бориса Мироновича Ривкина, размолившего не менее 20 машин Третьего Рейха на «Яке» и «Аэрокобре» (237-й ИАП и 54-й ГВИАП). Москвич Костя Красивин из 183-го ИАП (затем 150-го ГВИАП) выстоял в лихолетье Великой Отечественной, «удоблив» землю Родины весом 25 самолётов Люфтваффе (4 сбиты с однополчанами). Лейтенант Иван Свиноаренко, неважно, представлялся «сокол» к званию и медали Героя Советского Союза, уничтожил 10 «стервятников», вложив душу в бывалый Як-1. Отважный парень, Иван Лукич потеряет его, покинув истребитель на парашюте, с серьёзными пулевыми ранами обеих ног. Храбрец прятался на оккупированной земле, пока её не отбили назад свои. Лётчика уже «похоронили» в 45-м ИАП, омрачив его возвращение допросами «особистов»... *

* Хорош х/ф Т. Бекмакбетова «Девятаев» (2021 г.), но в библиотеках РФ 30 лет не хватает произведений – «Записки штурмана» М. М. Расковой (М., 1939), «Боевые маршруты» Ф. П. Польшина (М., 1981), «Фронтное небо» И. А. Прачика (М., 1984), А. С. Смирнова «Слагаемые Победы»

Вместо того, чтобы пахать землю и собирать урожай вокруг саратовской Большой Рельни, её уроженец Ваня Шаменков воевал на «Яке» за господство в воздухе под Курском, Белгородом, Харьковом, Яссами, Кишинёвом, в Румынии, Венгрии, Словакии. Из 200 полётов в неизвестность Иван Фролович принёс 18 побед. Два «Мессершмитта Вф.-109» и один 14-тонный двухмоторный «Хейнкель-111» с пятью членами экипажа отправил «ко всем чертям» экс-инструктор Краснодарского ВАУ Дмитрий Максимович Саратов. Фронтовой брат И. Л. Свиноаренко по 45-му ИАП Коля Кудря прослыл «метеором» на Як-1 и штатовском «Киттихауке». На них младший лейтенант сорвал жизненные и боевые планы владельцев 10 немецких самолётов. Крымчанин из Ярыглача, Николай Данилович едва успел порадоваться «Золотой Звезде» и ордену Ленина – был сбит, пережив «самолётопобоище» на Кубани, 26.05.1943-го...

Не было равных в знании уязвимых мест машин фюрера-авиапрома, прожившим в высшем пилотаже судьбы – Фотию Морозову (21 триумф) и Анатолию Морозову (32, МиГ-3, Як-1, «Аэрокобра»), Николаю Печёному (Як-7, 23, в группе 3) и Коле Дубенку (23 победы лично, 11 – с товарищами, на Як-1, МиГ-3 и «белловской» «Аэрокобре»). Пять «Фокк» Курта Танка сшиб близ Берлина однополчанин Дубенка по 53-му ГВИАП, причём лейтенант Бродский зафиналил его ратную историю, победив врага на юркем Як-3, 20–22 апреля 1945-го...

Разработали строго личностный «автограф» в небе, стратегию подавления противника двигателем, маневрированием, тактикой массового и одиночного залпового огня: Мурга Кирилл Никитич (18 побед, 4 в группе, И-16, МиГ-3, Як-1); его боевой друг по 122-му ИАП Гугнин Николай Павлович (19, 4 с однополчанами); Кудрявцев Дмитрий Иванович (16, с побратимами из 744-го ИАП (затем 86-го ГВИАП) – 3, Як-7Б и Як-9).

(Л., 1944), Шаталова Е. С. «Александр Иванович Колдунов» (Смоленск, 1959), С. А. Андреева «Совершённое ими бессмертно» (М., 1976)...

Воздушный разведчик Ваня Пишкан, не иначе, как Провидением, сподобился довести счёт побед до 51(!). Комэск 273-го ИАП начал войну на Як-1, отличился в небе Донбасса и Карпат (35 аппаратов Люфтваффе сбил в боевой сцепке с товарищами). Капитан И. Г. Кузнецов, которого спас на глазах немцев старлейт С. И. Маковский, блистательно владея Як-3, завалить 4 «Гансов» 18.04.1945-го и одним из первых обескрылить «чудо-оружие» – реактивный «Мессершмитт-262»...*

Сын днепропетровского крестьянина Савелия – Михаил Погорелов истребил пулемётами, пушками, тараном на «Харрикейне» и Як-1, 29 крестовых пиратов, возвратился с Победой. Николай Науменко из 55-го ИАП вбивал неприятеля в землю на МиГ-3, затем – на «Яке» и «Аэрокобре», добившись 12 побед. 11 «стервятников» в составе 812-го ИАП «распотрошил» Коля Подымов, погибший в марте 1944-го, в «архипелаге» Гнилого моря (Сиваша)...

На Як-3 завершил Великую Отечественную петербуржец Николай Фёдорович Кузнецов, поведавший о своих 36 победах за 400 боевылетов на страницах выстраданных мемуаров «Фронт над землёй». Накоротке сражался с «экспертами» и юнцами ВВС Третьего Рейха 16-й ГВИАП на Як-1. Пилотажу на них обучал «зелёный» лётсостав выдающийся ас Страны Советов Александр Иванович Покрышкин, жёстко критиковавший авиаконструктора А. С. Яковлева в фолианте «В небе над Кубанью»...

Никополец Путко Николай Савельевич настиг 19 посланцев Г. Геринга на истребителе Александра Сергеевича, укрепив авторитет машин его КБ за 333 вылета. Прославил калининскую деревушку Денисиху её уроженец Василий Антонович Савельев, уничтоживший на Як-7Б 10 самолётов в Сталинградской Битве.

* Перечитайте внимательнее И. Н. Кожедуба – «Три сражения», «Служу Родине», «В воздушных боях» (М., 1945, М.-Л., 1949, М., 1951), а также А. Н. Ефимова «Советские ВВС» (М., 1987) и А. И. Покрышкина «Крылья истребителя» (М., 1944), Виктора и Сергея Рассохиных «Поколение Кожедуба» (К 100-летию юбилеям трижды Героя и почти 100 его сверстников-истребителей ВВС СССР и Франции (Орёл, 2020–2021)).

Позже Василий и его 32-й ГВИАП изгоняли агрессоров на Ла-5 в ходе боёв на Орловско-Курской дуге. Капитан выжил, одержав на «Лавочкине» ещё 11 побед в жестокой сече с противником.

Виталик Поляков с Ярославщины однажды попал под атаку 8 «худых Шмиттов», один из которых срезал его Як-1 за только что сбитый им бомбер. Константинович пережил тяжёлое ранение, падение. Более двух месяцев пилота «собирали» военврачи. В июле 1943-го, под Курском, младший лейтенант разворотил пару машин врагов. Одну из них Герой сокрушил тараном, однако, получив при нём серьёзное ранение, лётчик покинул повреждённый истребитель с парашютом. Член содружества однополчан по 237-му ИАП (позже 54-й и 29-й ГВИАП), после лечения «приземлит» ещё одного неприятеля, выстоит на войне, переедет в столицу**.

Что такое русский «фунт лиха», кто такая «кузькина» (и ещё «чья-то мать») сполна и навсегда познают летучие германцы, попавшие в перекрестие прицелов и под гашетки «Якушек», ведомых Женей Савельевым и его земляком из Калужской области Алёшей Приказниковым. Евгений Петрович отомстил за Родину 20 фрицам (3 машины сбил с товарищами по 814-му ИАП (106-му ГВИАП)), а Алексей Лукич расквитался с 25 «Гансами» (в группе 12). Савельев возвратится в родное Гостешево с Викторией в 1945-м. Приказников – пал смертью храбрых авиаторов в Тамани, 25.09.1943-го, омрачив жизнь своим в милой деревне Чёрная Грязь и братьям по крылу из 42-го ГВИАП...

Обо всех о них снимет свой классический послевоенный киношедевр «В бой идут одни «старики» Леонид Быков, которому помог самолётами сам трижды Герой державы Александр

** Ещё раз подчёркиваем по-всероссийски, что к 80-летию ВОВ и Победы в школах, музеях, клубах державы должны появиться в новом дизайне с фотоиллюстрациями сочинения выживших в небесном аде: И. И. Гейбо «Шла двадцатая минута войны», В. Ф. Голубева «Крылья крепнут в бою», Г. У. Дольникова «Летит стальная эскадрилья», А. Н. Ситковского «В небе соколы», В. П. Некрасова «На крыльях Победы», Г. Р. Павлова «Однополчане» и «Вам взлёт!». Даты уходят, а подвиги асов навечно с нами (иде – «стратегические инициативы» живущих?)...

Покрышкин. Будем жить и помнить В. Я. Алкидова (10 побед за 300 вылетов), Ф. Ф. Прокопенко (9 за 126), В. И. Давыдова (14 за 200, 2 в группе), А. Д. Анисикина (10 за 295), А. Г. Котова (16 за 250), Е. В. Михайлова (5 за 92), Семёнова А. Ф. (27, 12 с однополчанами за 240). В одном героическом ряду с ними по 434-му (32-му ГВИАП) – саратовец Яков Шишкин и челябинец Александр Шишкин (18 триумфов за 244 вылета и 14 за 132). Что говорится, срослись с Як-1, Як-7Б, Як-9, Ла-5, Як-3, всегда неповторимые, импровизирующие в боях смельчаки: И. М. Холодов, уничтоживший за войну 26 самолётов Люфтваффе; старлейт А. И. Марков, заваливший 16 железных «коршунов»; капитан А. С. Макаров, победивший крылатых врагов 13 раз, в ходе 132 боевылетов...

Беспрецедентным в истории авиации (за годы Первой и Второй Мировых войн) стало формирование единственного женского 586-го ИАП, вооружённого 24 «Яками» с Рождества 1942-го. Его рождение было вызвано отнюдь не нехваткой пилотов-мужчин, а огромным сверхнастойчивым «валом» рапортов об отправке на фронт подготовленных опытных лётчиц, в том числе незаменимых инструкторов довоенных аэроклубов и ВАУ*.

Милых женщин, которым бы жить в любви и труде, в воспитании детей во благо Отчизны, ввели «под крыло» 6-й ИАД ПВО, где каждой из них доверили Як-1. В гущу сражений и битв прекрасный пол не вводили, да и само участие «ярославн» и «василис» не афишировалось, хотя было под опекой Марины Расковой. В общем горе и радости 125 воздушных боёв Героини «самого красивого» ИАП ВВС страны обрушили наземь 38 разнотипных машин Люфтваффе. В бессмертном строю победительницы – Лидия Владимировна Литвак, Екатерина Васильевна Буданова,

* Победа и боевая авиация женского рода – навсегда драгоценны мемуары М. П. Чечневой «Самолёты уходят в ночь» (М., 1961), Х. Доспановой «Под командованием Расковой» (Алма-Ата, 1960), Р. Е. Ароновой «Ночные ведьмы» (М., 1969), очерк А. М. Верховозина «Командир полка» о В. С. Гризодубовой в книге «Героини» (М., 1969)...

Антонина Васильевна Лебедева, поддержавшие краснозвёздных напарников сбитием 12, 11, 3 самолётов противника.

Симпатяги, жизнерадостные «живчики», «заводилы» в лётном кругу, они навечно остались в строю истребительной авиации – младшим лейтенантом, старшим лейтенантом, младшим лейтенантом. Воюя отважно и умело, погибли со своими «Яками» за мирную жизнь будущих поколений. Лида – «Белая Роза Сталинграда», была сбита в неравном бою с «Мессами», 1.08.1943-го, в окрестностях Мариновки, успев оплакать боевую подругу по 296-му (73-му ГВИАП) Катерину.

Участница тяжёлых схваток в сражениях за Ростов-на-Дону и Донбасс не вернулась с задания в июле. 17-го числа того же трагичного месяца 1943-го. В результате поединка с 30 «Мессами» и «Фокками», на Орловщине враг остановил жизнь пилотов 4 «Яков» 65-го ГВИАП: Г. Г. Гуськова, С. С. Альбиновича, В. Г. Пономарёва и Тони Лебедевой, отличившейся ещё в жензвене 434-го ОИАП под лидерством полковника, сына Вождя – Василия Сталина. Долгие десятилетия после войны родня, поисковики, выжившие лётчики и авиамеханики будут искать места падений самолётов, их обломки, останки или могилы пилотов – Героев и Героинь Советского Союза без «Золотой Звезды»...

В штопоре и пике судьбы, пронзая облака пропеллерами и огненными трассами залпов пушек и пулемётов, крылом к крылу с советскими лётчиками, истребляли немцев добровольцы-французы из эскадрильи «Нормандия», а затем и полка с заслуженным наименованием «Нормандия-Неман». С 14 марта 1943-го по 12 апреля 1945-го Герои сражающейся Франции уничтожили 273 разных самолётов Люфтваффе, всю войну оставаясь верными истребителям «фирмы» «Яковлев». 45 крылатых воинов, в том числе с опытом воздушных боёв в Северной Африке, над Средиземноморьем и в Битве за Англию, не вернулись на Родину, подвигами и смертью приблизив многострадальную Победу над фашистской Германией (трое фран-

пузов разбились в учебно-тренировочных полётах при освоении новых типов «Яков»)...

«Соколы» Вождя только 16 июля 1944-го, в одном бою на западном направлении «сняли с неба», будучи на 18 Як-3, 15 «орлов» фюрера из 24 истребителей, рискнувших взять реванш за счёт численного преимущества. Лишь один «Ястребок» был потерян, второй – повреждён. Побратимы-«нормандцы», освоившие Як-3, проигнорировали многотысячные «баксовые» гонорары от И. В. Сталина, размолотив 119 «Фокке-Вульфов» и «Мессершмиттов» за одну декаду октября того же года! В процессе ожесточёнейшего противостояния в воздухе и на земле – не было потеряно ни одного истребителя. Отсюда – безграничная любовь французских добровольцев к «авиакорпорации» Александра Сергеевича Яковлева, не без участия которого 41 зелёно-голубой Як-3 был подарен народом, партией, Правительством СССР союзникам, перед отлётом «Нормандии-Неман» домой, во Францию. Перед взлётом в мирное небо, командир авиаполка, полковник Луи Дельфино, в присутствии командующего 303-й ИАД, Героя Советского Союза Г. Н. Захарова, «врезал» на память прощальные слова:

«Совместно пролитая кровь французских и русских лётчиков в боях с фашизмом навеки скрепила нашу дружбу!»

Соратники погибшего на Орловщине Жана-Луи Тюляна не уставали повторять, что в их 869 боях за более 5000 вылетов на истребителях А. С. Яковлева *«точность огня Як-3 была исключительной. Настоящая артистическая работа, правда, не всегда безопасная»*...

«Атакуя «Фокке-Вульф-190», – вспоминал один из «немановцев» в британском журнале «Айрплейн», – перехватчик ни-

* Лит.: Франсуа де Жоффр де Шабриньяк «Нормандия-Неман» (М., 1960); Лавриненков В. Д., Беловол Н. Н. «Шпага чести: повесть о полке «Нормандия-Неман» (Киев, 1984); Лукашин В. И. «Против общего врага» (М., 1975); Рассохин В. В., Рассохин С. В. «Небесные снайперы» (1-е и 2-е изд.) и «Свастика под прицелом» (Орёл, 2006, 2007, 2017). См. также «Молнии на фюзеляжах», «ОВВ», № 7, 2018, «Поколение Кожедуба», «БОВВ», № 24, 2021, очерки в СМИ РФ.

когда не поднимался значительно выше 5000 метров. На этой высоте «Як-3» имеет наилучшие качества. Вблизи земли «Як» превосходит фрица, и многие немецкие лётчики теряли скорость и разбивались, пытаясь следовать за ним на крутом вираже».

Луи Дельфино, сменивший Пьера Пуйяда на посту командира особой авиагруппы, рубанул насмерть 16 самолётов захватчиков. Уроженец Ниццы, выпускник Академии в Сен-Сире, участник небесных «свалок» над Францией и Северной Африкой на «Киттихауке-75А», «Блохе-152» и «Аэрокобре», был солидарен в оценке преимуществ Як-3, но уже на страницах «Вестника воздухоплавания»:

*«В воздушном бою наша матчасть обеспечивала нам существенное преимущество перед противником. (Честь и хвала Героям БАО – батальонов аэродромного обслуживания – им должны устанавливать памятники по всей территории малых боёв и грандиозных сражений от Москвы до Берлина! – Р.С.В.). – Наши истребители, – конкретизировал будущий генерал и главинспектор ВВС, – при пикировании набирали скорость быстрее, чем истребители противника. Бои на виражах мы спокойно вели на основных боевых высотах, имея в этом отношении бесспорное превосходство над немецкими самолётами, особенно над ФВ-190»**.*

Профессиональный пилот, соотечественник неутомимого борца за мир, графа и лётчика Антуана Сент-Экзюпери, просившегося до гибели в «Нормандию», был бы крайне удивлён, что его резюме подтвердило довоенный отчёт о госиспытаниях Як-3. Его строки помнили наизусть не только ведущий инженер эпохальной машины Константин Синельщиков и один из замов А. С. Яковлева – Олег Антонов:

** Огромную работу по восстановлению Боевого Пути Героев ВВС Франции провёл наш друг, историк Е. Е. Щекотихин, опубликовавший документы и фото в трудах «Нормандия в битве за Орёл» и «Нормандия» – полёт в вечность» (Орёл, 2002–2016).

«По скорости и вертикальному манёвру он превосходит все отечественные и импортные истребители, а также истребители противника МЕ-109 и ФВ-190».*

Яркая страница во фронтовой биографии Як-3 связана с непобедимым уроженцем Смоленска, майором Иваном Павловичем Лавейкиным – асом воздушной войны на ЛаГГ-3 и Ла-5 (32 победы, 8 с соратниками по 133-му ИАП и 5-му ГВИАП). На Первомай великовыстраданного 1945-го крылатый гвардеец руководил опергруппой Як-3 при облёте поверженно-чадающего Берлина. На каждой машине трепетали красные стяги с победными лозунгами, предвосхитившими всеобщее ликование и оглушающий рукотворно-спонтанный салют Поколения Победителей 9 МАЯ 1945 ГОДА...

В огненно-пороховом четырёхлетье Великой Отечественной фронтовые композиторы, поэты, драматурги, корреспонденты и кинофотодокументалисты посвятили тысячи нот, строк, лент и кадров легендарным лётчикам-истребителям, приводя их земляков и соотечественников в восторг от побед и в скорбь от невозможных утрат. Их имена и подвиги навсегда покрыты неуываемой славой, внесены в ряды авиаформирований, где они жили и воевали, неся на крыльях Доблесть Боевого Содружества, где пилоты делили паёк, чинили изорванные «Яки» с механиками, где любой из смельчаков был тактиком и стратегом, другом и воином, кумиром для «кузнециков», готовым отдать жизнь ради 15 Республик СССР и народа...

Наш долг – скрупулёзно восстанавливать боевой, жизненный, послевоенный путь богатырей небес, для которых стремительно-изящные «Яки» оказались карающим мечом, остановившим немецких и японских агрессоров с «цивилизованным», однако античеловечным «образованием». К глубочайшему сожалению и неизбежной горечи, очень многие воздушные снайперы уже никогда не обнимут родных, жён и детей. Их деды, бабушки, мамы

* Для адекватного понимания противостояния советских и немецких авиаконструкторов – читайте Л. Л. Анцелиовича «Гений Фокке-Вульфа», «Великий Курт Танк» (М., 2013).

и отцы, воспитавшие ребят с любовью и преданностью к Матери-Родине, сократились в годах жизни, от многолетнего ожидания внуков и сыновей на околице, пороге дома или квартиры, от бытовых невзгод периода подъёма страны из пепла и руин. Не верите – найдите книгу И. И. Аграновского «Советский крестьянин Ферапонт Головатый» (М., 1957). Найдите материалы о Кировоградско-Будапештской ИАД...

Тысячи и ещё раз тысячи не починят хату, не хлебнут влаги из родников и колодцев, не прокатятся на лошадках верхом, на саях или дрожках, не наладят кубари, сети и удочки. Война выкראה у разбившихся, сгоревших, пропавших без вести, замёрзших, утонувших с самолётами красвоенлётов – зори и закаты, зимы, вёсны, лета, осени, лишила их счастья полнокровно продолжить род. Они не увидят в миру расцвета и богатства лесов, не поражаются сайгаку, кабану, лосю, зайцу, лисе, прилёту-отлёту гусей, журавлей, лебедей, уток, аистов. Люди моторов и оружия оставались людьми, но враги отобрали у них плуг, борону, пилу, топор, молоток и гвозди, лесопилы и мотоциклеты, убьют так и не появившуюся зрелую любовь к женщине... **

Героев неба, сбивших с него свастику и «солнце» самураев, не дождутся трактора, грузовики, автобусы и троллейбусы, трамваи, метро и автозаводы. Им не досталось вволю ягод и грибов, собственноручно выращенных урожаев и пролетарских «деликатесов», не довелось щеголять в ботиночках на танцплощадках под шлягеры духовых оркестров. Неприятеля-иноземцы лишили наших мужиков возможности построить дом, посадить сад, вер-

** За них, о них и памяти друзей боевых «сражались» с прохиндеями идеологии авторы книг, асы ВВС СССР: штурмовики И. Г. Драченко – «На крыльях мужества» и Г. Т. Береговой – «О времени и о себе»; истребители Г. Н. Захаров – «Повесть об истребителях» и В. В. Исаев – «За чистое небо». Не обошлось без «кромсаний» с мемуарами И. Е. Середы «О Вас, боевые друзья», Н. Г. Пинчука «В воздухе Яки», Е. Я. Савицкого «Полвека в небе», С. И. Руденко «Крылья Победы», М. Г. Гареева «Штурмовики идут в бой», полярника от АДД Энделя Пусэпа «На дальних воздушных дорогах». Ждёт исследователей «Проскуровский» 176-й ГВИАП.

нуться к мирной работе вне строек ГУЛАГа, загубили не одну сотню лётчиков до крематориев концлагерей, использовали их мишенью для обучения юнцов Люфтваффе. Вспомните шедевр «Путь Единорога» Свердловской киностудии...

Не сотни, а Воздушная Рать не услышит соловьёв, жаворонков, кукушек, иволги, тетеревов, перезвона кос в россыпи рос, не споёт народных застольных песен, не растянёт гармонике и не спляшет. Часовые родных просторов, зачарованные романтикой авиации в юности, освободители европейского и дальневосточно-азиатского неба от ига захватчиков – уже не окупятся в реки, пруды, озёра, моря. Не поведут паровозы и пароходы. Не порадуются широте и красоте страны родной...

Авиаторы ВВС РККА и ВВС ВМФ СССР погибли за свободу Края Предков, ничего не успев в собственной краткой жизни. Тысячи из них – не оставят дневников и мемуаров, не успеют написать и отослать письма на Малую Родину. Не меньше тысяч лётчиков не излечатся от тяжёлых и лёгких ранений, отойдут в мир иной в госпиталях, погибнут по дороге с фронта – на фронт. Часть калек добьёт мракобесная, хладнокровная партноменклатура, а также местные каратели в форме, с допросами под единым вопросом: *«Как ты посмел выжить в плену???»*

Очевидно, о фрагментах биографий лётчиков-истребителей – особой касты военной авиации – был осведомлён их приоритетный снабженец Александр Яковлев, но и воспоминания штурмовавшего небо пройдут сквозь горнило и «оковы» коммунцезуры. Аппаратчики всех звеньев идеологической «цепи» легко называли «меланхолией упадничества» – то, что невозвращенцы не познали любви и заботы, не почувствовали, «каковы» – счастье и сострадание, сопричастность власти к заботам-проблемам вернувшихся с Победой. Вторая Отечественная отвела от пилотажников высшего боевого уровня – здоровье и болезни, запах хлеба и вкус водки. Павшие смертью храбрейших уже не нуждались в любимых кумысе и квасе, в отварной или жареной картошке и холодце, в шмате свойского сала, в пиве и пойманной

детьми таранке. Любовницы исчезли в сознании павших – тех, кто имел их в живую...

Нет, они не хрустнут огурцом на поминках однополчанина. Увы, не узнают – час, день, месяц, год Всеобщей Победы над Германией Гитлера и Японией Хирохито. Похоронки не сглаживались орденами, медалями, грамотами, благодарностями, ценными (посмертными) подарками командования, пособием на погибших или пропавших без вести. В 1943-м плакатист Дементий Шмаринов назовёт мемуары «Не забудем, не простим!»...

Да, сотни «похоронок» пришли на живых, покрыв сединой родных крылатого племени. Да, случалось великое счастье возвращения «с того света» – каждый случай больше, чем повесть о настоящем человеке. Однако правда войны такова, что большинство семей будут ожидать своих мужчин долго-долго, ежедневно всматриваясь в горизонты обезцерковленной России – с севера на юг, с запада на восток, с востока на запад... *

«Соколы» и «витязи», принёсшие свободу и независимость, никогда не кричали о патриотизме при политруках и без них. Истребители творили его своими руками до финального вылета и мига жизни, став вечными заложниками времени. Всему виной – планетное свержесточайшее столкновение и противостояние идеологий, религий, преступно-демагогического маразма самопровозглашённых и избранных диктаторов. Простые смертные – Идолы Планеты – «конструкторы» межнационального человеконенавистничества, загубили их жизнь на взлёте...

К чему тут греметь салютами и фанфарами, когда случалось ужасно-необратимое для вернувшегося живым лётчика: Дом родни отсутствовал, либо был пуст! Мать, отец, жена, дети погибли

* Закон для авиаторов ХХI века штудировать воспоминания асов И. А. Каберова «В прицеле свастика», Ф. И. Шинкаренко «Испытание боем» и «Небо родное», К. Л. Карданова «Полёт к Победе», Бегельдинова Т. Я. «Илы» атакуют», Недбайло А. К. «В Гвардейской семье», И. С. Полбина «Боевое применение пикирующей бомбардировочной авиации», Одинцова М. П. «Испытание огнём», Ефремова В. С. «Эскадрильи летят за горизонт», Сивкова Г. Ф. «Готовность номер один», В. Б. Емельяненко «В военном воздухе суровом»...

в оккупации, при бомбёжке эшелонов, от пуль диверсантов Абвера, «лесных братцев» или при эвакуации. Дядьки, тётки, зятьки, свекрови, тёщи, невестки, сёстры и братья исчезли в ГУЛАГе, в дни массовых сожжений и расстрелов деревень. Пропали при интернировании, пленении, в шахтах, рудниках, на заводах и фабриках, в ходе «медицинских экспериментов» носителей «нового порядка». Сгорели в крематориях концлагерей Рейха...*

Было ни на чуток не легче, если лётчик-сирота, кормилец самого себя после детдома-шкидовки, навечно оставался где-то под Ладогой и Ржевом, в лесах и полях Орловщины, в болотах Беларуси, на взморье Крыма, в земле-житнице Украины. Истина в том, что горе случалось не раз – близ Понырей и Ольховатки, на Волге и под Майкопом, в степях Кубани и в бездне северных вод при охране конвоев, при обороне Минска, Киева, Москвы, Тулы, Ленинграда, Севастополя, Керчи, Северного Кавказа и Сталинграда. Тысячи трагедий прошли сквозь разум, души, сердца и тела советского народа задолго до Пёрл-Харбора, «Дня Д» (открытия Второго фронта), до переживательно-эмоциональной встречи на Эльбе и атомного испепеления мирных граждан Хиросимы и Нагасаки.

Своим мужеством и стойкостью дети Страны пролетариев и крестьян сотворили историю Великой Отечественной и Второй Мировой войн, затопив своей и вражеской кровью тысячи вёрст и тысячи миль океанско-морских акваторий. Участники боевых действий в небесах Китая, Испании, Финляндии, Хасана и Халхин-Гола на бипланах и монопланах Н. Н. Поликарпова, они оперативно переучились и пересели в ходе войны на истребители А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина, В. П. Горбунова, М. И. Гудкова, А. И. Микояна, М. И. Гуревича. Советский Союз получил по обязательствам Ленд-Лиза около 15000 истребителей из Англии

* О судьбах, свершениях и трагедиях соотечественников см. книги Виктора и Сергея Рассохиных: «Мы Вас любим, фронтовики!» (в 3-х изд.), «Лишний гражданин», «По ухабам Отечества», «Меч возмездия», «Горе и Слава Второй Мировой», «Танки в крови» (Орёл, 2007–2020), публикации в СМИ РФ и Орловщины (1992–2024).

и США, фирм «Хоукер», «Супермарин», «Кертисс», «Белл», «Рипаблик», сыгравших высокочисленную роль, пока «завинчивался» в полную мощь Сталинский Авиапром в процессе эвакуации. 115 лётчиков погибли и пропали без вести на перегонной авиатрассе Аляска – Сибирь, часть аэродромов которой спешно построили ээки, «враги народа», вольнонаёмные...

Перевод знатоков отечественной, трофейной и зарубежной техники из истребительной в штурмовую, бомбардировочную, топ-мачтовую, пикирующую, гидроавиацию не был распространённым явлением, ибо предназначение и требования к каждой из них различны. Помимо закономерно сухопутной роли, немалая часть из 36 677 «Яков» всех типов и модификаций, под пилотажем «сталинских соколов» осуществила тысячи боевых вылетов и подвигов, будучи в подчинении ВВС КБФ, КСФ, КЧФ, КТОФ и базам Флотов. Как «Яки» сбивали, жгли, топили захватчиков – «Юрок», «Рам», «чёрнопузых» и «худых», «Тётушек Ю» и «лаптёжников», как били в решето «Фиаты», «Дорнье», «Хеншели», «Фокке-Вульф», «Арадо» с «Хейнкелями» – поведают опубликованные мемуары участников и очевидцев, успевших взяться за перо**.

В воспоминаниях Героев ВВС Красной Армии и ВВС Военно-Морского Флота заново «оживут» смертельные «корриды» с асами из именитых истребительных эскадр «Рихтгофен», «Мельдерс», «Зелёное Сердце», «Ас-Пик», «Трефовый туз», «Удет» и других соединений Люфтваффе. На выстрадавших страницах авто-ров, вылетевших невредимыми из воздушного ада, будут вновь взрываться и гореть – «Мерседесы», «Бюссинг-НАГи», BMW и «Цюндаппы», БТР, «Хорьхи» и «Опели», «Кюбельвагены», весь бронированный «зверинец» Панцерваффе. Миллионными тира-

** Печально, что такой всенародный фолиант, как «Сто сталинских соколов» (создан асами истребительной, бомбардировочной, штурмовой, разведывательной авиации 30-х-40-гг., благодаря Маршалу ВВС Ф. Я. Фалалееву) был недоступен читателям 58 лет – до выхода в Москве в 2009 г., в Издательствах «Яуза» и «ЭКСМО». В нём нет женского ИАП на Як-3 под лидерством Т.А. Казариновой...

жами издательства и типографии Советского Союза увековечат бомбардировки портов, баз и кораблей Кригсмарине, разгромы цитаделей, эшелонов, конвоев с живой силой и техникой, промышленных центров Третьего Рейха дальнебомбардировочной, штурмовой, морской авиацией. В военнаследии прошлого мирное будущее будет подробно изучать аэрофоторазведку, подавление ПВО, специфику атак на субмарины, транспорты, «москитный» флот, взаимодействие «Яков» с торпедоносцами и бомберами ДБ, СБ, «Бостонами», «Хэмпденами», с летающими лодками «Каталина» и «Шварцетодт» – крылатыми «танками» Ил-2...

Один вопрос останется «подвешенным между небом и землёй»: *сколько тысяч советских лётчиков погибло на «Яках», чтобы истребить многотысячную крестоносную и «красно-солнечную» «саранчу» ВВС держав «Оси»?**

* * *

Главнейшая Цель Жизни Александра Сергеевича Яковлева и его славного ОКБ была достигнута – воздушное пространство Родины, Европы, Азии, ценой многомиллионных людских потерь и триллионных ресурсов стало свободным от крылатых завоевателей триумвирата «Берлин-Рим-Токио».

Великая Отечественная и крупносерийное производство самолётов в её суровые годы оставили в памяти конструктора и инженеров неизгладимые «шрамы и рубцы», ведь кроме истребителей, под её всёпожирающий огонь попала 1000 двухмоторных «транспортников» Як-6 (машина имела вариант ночного ближнего бомбера). Первопроходец часто вспоминал, как «Первые Яки» промчались от Исторического музея – над Красной площадью, 7 ноября 1940 года. Всегда и везде творец подчёркивал важность значения для ВВС учебно-тренировочных машин на базе Як-7, созданных на основе опытных И-26 с двойным управлением.

* На вопрос не ответит и «Сталинский сокол» (под ред. Московского В.П.) – газета ВВС, выпускаемая 20-тысячным тиражом трижды в неделю с 1941 года...

Ещё не кончилась война, когда он выступил идейным вдохновителем установки реактивных ускорителей на истребители с поршневыми моторами. По его прозрению, в хвосте фюзеляжа Як-3 установили ЖРД, благодаря чему мастер испытаний В. Расторгуев достиг 780 км/ч. Работе над Як-ЗРД предшествовали успешные испытания «Седьмого Яка» с парой подкрыльевых ВРД, проведённые знаменитым пилотажником С. Анохиным. В первом случае «скачок» скорости удался на 140 км/ч, а во втором (по времени правильное в первом) – на 90 км/ч. Крепко поволновавшийся Сергеич признал: *«Мы не ошиблись, установив ТРД-10 на хорошо известный лётчикам Як-3»***.

Вхождение в эру реактивных предвляло награждение небопроходца орденом Отечественной войны 1-й степени, 10 июня 1945-го. В тот же Победоносный Год Главного, сменившего умершего год назад Н. Н. Поликарпова на негласном посту «Короля истребителей», 2 июля поощрили пятым орденом Ленина. 16 сентября в окружении семьи, соратников и друзей по ОКБ, А. С. Яковлев отметил редкую награду для авиаконструкторов – орден Суворова 1-й степени.

Спустя год, учитывая вклад создателя в проектирование Як-3 и модифицирование Як-9, Иосиф Виссарионович распорядился назначить ему четвёртую премию своего имени 1-й степени (150000 рублей). Для генерал-полковника инженерно-авиационной службы всё вместе взятое было не стимулом труда или гордостью, а партийно-всенародным признанием заслуг в самолётостроении.

Артём Микоян и Михаил Гуревич штурмовали реактивную концепцию истребителя, что говорится, «ноздря в ноздю» с Александром Яковлевым. МиГ-9 и Як-15 взлетели в один исторический для них день – 24 апреля 1946-го (трое суток не вло-

** Более подробно о послевоенном периоде деятельности А. С. Яковлева см. в его эпистолярном наследии: «50 лет советского самолётостроения», «Цель жизни», дополненное и переработанное издание «Цель жизни», «Записки авиаконструктора», вышедшие в Городе-Герое Москве в 1968, 1974 и 1979 годах.

жились в честь 76-летия со Дня рождения В. И. Ленина). Предпочтение отдали Як-15 – первенцу в серийном производстве истребителей для Краснозвёздных ВВС.

Впоследствии появились «спарка» УТИ Як-17 и одноместный Як-23. Крайний, будучи спроектированным с нестреловидным крылом, снискал славу передовика среди схожих по конструкции отечественных и зарубежных самолётов. Приняли на вооружение и МиГ-9.

9 июля 1946-го Вождь всех времён и народов, внимая просьбам Яковлева об освобождении его от тягот замминистра Авиапрома, отпустил его «на вольные хлеба», во благо усиления и продвижения разработок ведомого им ОКБ на реактивном поприще. На своё место Александр внёс кандидатуру своего зама С. Н. Шишкина, стоявшего во главе ЦАГИ. Совет Министров не только удовлетворил просьбу авиаконструктора. За подписями И. Сталина и Я. Чадаева, ему объявили Благодарность за 6 лет работы в Минавиапроме, совмещённых с трудовой вахтой в КБ, хотя министр ведомства М. В. Хруничев по праву считал Яковлева незаменимым замом.

Редкая интуиция вкупе с многогранностью таланта самолётостроителя смогли объединиться при анализе эксплуатации всех его УТов, УТИ, У-2, переименованного после смерти Н. Н. Поликарпова в ПО-2, в 1944-м. Любовь к легкомоторной авиации небопроходец сохранил по жизни, с колыбельной Коктебеля и кроватной мастерской. Так, страна, ещё не отошедшая от бесчисленных трагедий Священной войны с фашистами, получила одномоторный лёгкий Як-18 с двигателем М-11, совершивший первый полёт осенью 1945-го. Как выяснится позднее, Главный реализует мечту тысяч мальчишек и девочек. Радиофицированный «педагог» с убирающимся шасси и посадочными закрылками поднимет их под облака со скоростью до 230 км/ч. Мало того, что Як-18 испытывал мэтр по «дрессировке» любых типов самолётов П. М. Стефановский, на нём учился летать будущий покоритель космоса, посланец Человечества Ю. А. Гагарин, 60-летие старта которого Россия отметила только что – 12 апреля 2021-го...

Лёгкость, манёвренность, управляемость, ремонтпригодность, недороговизна в изготовлении – являлись слагаемыми успехов «яковлевцев», их «формулой» в борьбе за обладание крупными госзаказами, будь то истребитель или спорт-аппарат для воздушной акробатики. Как следовало ожидать от приверженца многократных модернизаций, на заделе «18-го» родились Як-18У и Як-18А. На них применили трёхопорное шасси (по типу «Аэрокобры» и Кингкобры), усовершенствованные двигатели АИ-14Р, увеличившие скоростные показатели.

Последователи реактивных начинаний В. Ф. Болховитинова, А. Я. Березняка, А. М. Исаева, Л. С. Душкина, Г. Я. Бахчиванджи (проекта ракетного истребителя БИ-1), а также подвижника внедрения ТРД в ВВС А. М. Люльки, преодолели конструкторское «ралли» со звуком, задумывались об искоренении психологического барьера среди пилотов, сросшихся с винтовыми поршневыми машинами. Таким образом Як-15 выручил при освоении МиГ-9. Но боязнь и неопытность пилотов по-прежнему подстёгивались затягиванием в пикирование, рысканьем по сторонам, поперечным раскачиванием и потерей устойчивости, из-за которых погибли многие «отцы-пилигримы» реактивной эпохи...*

В 1947-м члену-корреспонденту АН СССР с 1943 года в пятый раз вручили Сталинскую премию 1-й степени за колоссальный вклад в проектирование новых типов боевых машин для Краснозвёздных ВВС. Ключевым аппаратом, своего рода подстраховкой перед внедрением в строй МиГ-15, стал одноместный перехватчик Як-23, с английским ТРД «Роллс-Ройс Дервент», расположенным в нижней части фюзеляжа (в блоке ВВС НАТО его «окрестили» «Флора»).

Будучи цельнометаллическим, из лёгких сплавов, истребитель достиг, благодаря ТРД с центробежным компрессором (тяга

* См. десятки очерков Рассохиных в ежемесячнике Союза военли-тераторов «Орловский военвестник», в его спецвыпусках и «Библиотечке», опубликованных под эгидой журнала в Первосалютном Орле, в 2013–2024 годах (сайт www.картуш-вестник.рф).

1590 кг), скорости 975 км/ч. Топливные баки устанавливались в трапециевидном крыле. Шасси убиралось в фюзеляж, под которым располагалась выхлоп-труба силовой установки. Кардинальным отличием от Як-15 с осевым компрессором ТРД являлась установка двигателя на Як-23 впереди основного лонжерона крыла в передней части фюзеляжа. При большинстве положительных качеств, заявленных испытателями в отчётах по ТТХ, отмечалась непродуманность размещения кабины и, следовательно, ухудшение обзора пилота перед собой. Как бы там не было, «рядовой» неба МиГ-15 перехватил «пальму первенства» у младшего наследника «15-х» и «17-х» «Яков», хотя и «23-й» достойно отлетал в строю ВВС стран СЭВ, конкретно – балканских держав.

Следовало ожидать, что небопроходца не оставят без поощрения партия, народ и Правительство, что и произошло в 1948-м, в виде шестой премии имени Вождя, той же степени. Запад – он же потенциальный враг – задумается как над его «Фезэрами» (Як-15/17) и «Флорами», так и об огне борт-оружия «Фолкенов» и «Фреско» – МиГ-15 и МиГ-17... *

На примере с двухместным переходным УТИ Як-17 создатель и «яковлевцы» доказали: покорение неизведанного невозможно без предварительных массовых тренировок лётсостава в небе и на земле. Трагично и победно обозначенное «отзеркалится» в противостоянии советских лётчиков (ветеранов Великой войны) с пилотами ВВС ООН в Корее (в большинстве – асами ВВС США, дебютировавшими во Второй Мировой на самолётах с поршневыми двигателями в боях над Англией, Европой, Атлантикой, Тихим океаном).

Послевоенный период жизни и творчества А. С. Яковлева – поныне требует глубоко-специфичного, тщательного исследования. По мере сил и возможностей, мы обязательно проведём анализ разработок штурмовавших небо соотечественников. Благо, Союз

* Лит.: W.Green and R.Cross. «THE JET AIRCRAFT OF THE WORLD», London, 1955.

военлитераторов и ежемесячник «Орловский военвестник» с глубоким почтением относятся к наследию авиастроителей Отчизны.

Александр Сергеевич возглавит проектирование первых в стране самолётов, покоривших звук, палубных машин вертикального взлёта и посадки. За ним и его вперёдсмотрящими соратниками – непревзойдённые конструкции грузоподъёмных вертолётов, реактивных лайнеров, выдающихся по достижениям спортивных самолётов и первых беспилотников **.

Всесторонне образованный подвижник, госдеятель, человек редкой воли и силы духа, заслужил второй орден Красного Знамени 26 октября 1955-го. Пятью годами ранее ему вручили шестой орден Ленина, 31 марта 1956-го – седьмой орден имени Вождя мирового пролетариата. 12 июля 1957-го – года полёта первого искусственного спутника Земли – самолётостроителя наградили второй «Золотой Звездой» Героя СоцТруда.

За 30 лет коллектив во главе с Генеральным конструктором спроектировал и выпустил в небо более 200 машин, различных по схемам и предназначению для ВВС, ВВС ВМФ, «Аэрофлота», ФАИ и аэроклубов ДОСААФ. Все они обретут эксклюзивную или долголетнюю судьбу. Одни самолёты остались в 2–3 опытных экземплярах, другие – своевременно поставлены на вооружение ВВС, ГВФ, авиации народного хозяйства. Третьи – воспитали тысячи лётчиков и рекордсменов воздушной акробатики. Определённая часть улетала на экспорт, к союзникам СССР, участвовала в боевых действиях, но нового фильма о них – нет!

Генерал-полковник инженерно-авиационной службы всю жизнь благодарил трудящихся и директоров авиазаводов, участвовавших в сборке 70 000 «Яков», начиная с 1934 года. Подчеркнём, 40 000 из них были истребителями, изготовленными в суро-

** Дополнением к очерку «Присягнувший небу» к 115-летию А. С. Яковлева, ссылаемся на следующие источники для любителей истории авиации в формате глобальной компьютеризации: <http://www.airfield.narod.ru/index.html>; http://hilvvs.com/avio/post_1236183300.html; <http://combatavia.info/index91yas.html> (данные – весна 2021 г.).

вейших условиях ВОВ 1941–1945 гг., т.е. по оценкам историков и статистики того периода, олицетворяли 2/3 всего истребительного авиапарка ВВС Страны Советов.

Несправедливо забыто, что «яковлевцы» стояли у истоков ВДВ со своими десантными планёрами, что за их каждодневным трудом – первые русские сверхзвуковые разведчики и бомберы, не говоря о «родословной» реактивных перехватчиков. 31 марта 1966-го Александра Яковлева поощрили восьмым орденом Ленина. В 1972-м авиастроителя отметили Ленинской премией. 17 сентября 1975-го наградили орденом Трудового Красного Знамени.

Сколько было споров, теорем, хитросплетений в негласном «соцсоревновании» с Семёном Лавочкиным, Артёмом Микояном, Михаилом Гуревичем, Сергеем Ильюшиным, Георгием Бериевым, Михаилом Милем, Николаем Камовым, с разработчиками ТРД и ЖРД на канве немецких и английских схем – не опишешь! Сколько встреч, только лишь с Главой государства, «нашим Лениным сегодня» – Иосифом Виссарионовичем Сталиным...

За год до присуждения Ленинской премии авиаконструктор удостоен орденом Октябрьской революции (26 апреля 1971-го). Легендарные лётчики державы, пилотируя его самолёты, осуществили 72 (!) мировых рекорда, многие из которых остаются непревзойдёнными до сих пор. Франция, памятуя о фронтовом братстве ВВС СССР с Героями «Нормандии-Неман», сочла долгом наградить лидера «фирмы» «Яковлев» орденом Почётного Легиона в степени «Офицер».

Заслуженная Госпремия Советского Союза назначена самолётостроителю, когда ему шёл 71 год – в 1977-м. Однако для него была сто крат дороже по смыслу послевоенных побед Золотая авиа-медаль ФАИ от 1967 года. По ходу лет, родились «цветы жизни»: у старшего Сергея двое сынишек, у младшего Саши – дочь Катя.

Свыше 100 серийных летательных аппаратов разных конструкций, схем и назначения вывел в небеса их прославленный дед, у которого, кстати, работала будущая певица Майя Кристалинская, любимая слушателями за песню с упоминанием Эк-

зюперы. После таких трудовых подвигов и свершений стоит ли удивляться награждению Александра Сергеевича девятым и десятым орденами Ленина 23 июня 1981-го и 17 августа 1984-го?!

Присягнувший небу навсегда останется на Земле, как его тысячи когда-то взлетающих, воевавших, погибших самолётов. Он ушёл из напряжённейшей жизни 22 августа 1989 года, в столице Родины, по счастью, не застав трагедию развала 15 Республик Советского Союза.

В юбилейный год пусть же вспомнят о нём жители и гости Москвы – цветами, венками, поклонами у его могилы на Новодевичьем кладбище, у бюста в Парке авиаторов, на улицах имени Александра Яковлева в районе Аэропорт, в Улан-Удэ и Новороссийске. Не дай-то Бог, новым небопроходцам Российской Федерации пережить крупицу из того, что досталось ему на самом трагичном веку в истории цивилизации...

*19 марта – 1 апреля 2021 г., Город Воинской Славы Орёл –
Город-Герой Москва (с дополнениями 2025 г.)*



Портреты и замечательные книги выдающегося
первостроителя авиации СССР



*К 135-летию создателя советских планёров
и цельнометаллических самолётов, профессора В. Н. Беляева*

ИСПЫТАНИЯ НА ПРОЧНОСТЬ

Авиамир помнит и чтит родоначальников покорения Пятого Океана, чьи имена по праву увековечились в названиях и на фюзеляжах боевых, гражданских, морских самолётов и вертолётов. При этом, среди признанных корифеев отечественного самолётостроения, «под крылом» их КБ всегда сходились не менее выдающиеся первооткрыватели, личности, оказавшие значительное влияние на развитие мировой авиации различного предназначения.

Среди не часто вспоминаемых ныне – уроженец Московской губернии, сын учредителя железной дороги в Верхне-Волжье – Виктор Николаевич Беляев, появившийся на свет 28 марта 1896 года. Если его почти сверстник Николай Поликарпов добился успехов, будучи из семьи православного священника, то практичный инженер Николай Васильевич с супругой, после первопутья гимназии способствовали увлечению Вити арифметикой, поддержав его желание обучаться в Московском университете. Время учёбы совпало с трагичностью Первой Мировой, брожением масс, с антимонархическими и антивоенными выступлениями...

«Паровоз» перемен пронёс Виктора по трудовым вахтам вдоль рельс и шпал, причём молодой человек совмещал работу с учёбой в столичном политехе и на курсах 1-го МГУ в начале 20-х, а в их середине был принят мэтром гидроавиации Д. П. Григоровичем на должность инженера-прочниста.

Школа авторитетного Дмитрия Павловича, приверженца пушечного вооружения летающих лодок и истребителей, была учтена спустя год, когда В. Н. Беляева приняли в ЦАГИ и КБ Андрея Николаевича Туполева, определившего новичка в бригаду талантов под началом Владимира Михайловича Петлякова, недавно окончившего МВТУ.

Под неусыпным контролем «Бога бомберов», Виктор Николаевич осуществил бесценные прочностные расчёты крылатых детищ «туполевцев»: АНТ-6, АНТ-7, АНТ-9, АНТ-14, АНТ-20 «Максим Горький». Ускоренное строительство РККВФ, ВВС и ГВФ Страны Советов являлось борьбой с устареванием и конструкциями «летающих гробов» – наследия Первой Мировой и Гражданской. Великий Ленин умер, а дело его жило не только в девизах ВКП(б), но и в завещании на авиапоприще. Член Коллегии Главупра РККВФ товарищ М. П. Строев, не раз встречавшийся с Вождём пролетариата, позже рассказывал, что Ильич настаивал на обязательности усиления как боевой авиации, так и небесного флота, предназначенного для восстановления и строительства народного хозяйства*.

В эру становления совместно побеждали трудности, работали крылатый металл (как его тогда величали – «дураль»). Осваивали «царицу воздухоплавания» – аэродинамику, новейшие свои и зарубежные двигатели воздушного и жидкостного охлаждения. На заре 30-х организовали «Петляковское» КБ, где великолепный чертёжник и математик Беляев возглавил расчётную бригаду. Параллельно узкой специализации в данном коллективе, творец отвечал за прочность по проектам и испытаниям при ЦАГИ, а также попытался осуществить разработку летательного аппарата нетрадиционной схемы, для чего построил планёр ЦАГИ-2 (он же БП-2).

Облёт безмоторного первенца, состоявшийся на знаменитых Всесоюзных планёрных состязаниях в Коктебеле в конце лета 1934-го, раскрыл высокий потенциал конструкции автора. Поми-

* См. книги В. Ф. Багрия и Е. В. Агокаса – «Производство самолётов» и «Боевые средства авиации» (М., 1932 и 1934 гг.)

мо высокозначимого знакомства с будущими строителями авиации СССР, Виктор получил высокую оценку труда от одного из первых слушателей «отца» воздухоплавания Н. Е. Жуковского, организатора ЦАГИ, профессора, исследователя динамики полёта самолёта и гребных винтов, ракет и ветроэнергетики Владимира Петровича Ветчинкина, считавшего планёры главной авиационной единицей в судьбах конструкторов и лётчиков-испытателей.

Вдохновлённый триумфом, целеустремлённый Беляев проектирует революционный по схеме, бесхвостный планёр БП-3, буквально за один год. Удивительный двухместный аппарат своим 20-метровым крылом обратной стреловидности чем-то напоминал «морского дьявола» – манту. Без пилота «бесхвостка» весила 400 кг и отличалась от иных «парителей» характерным «чайковым» изломом крыла по центру. Эта схема доказала успешность на бипланах «Короля истребителей» Николая Поликарпова и фундаментировала авторитет Виктора Беляева 13 июня памятного 1935-го, высоким аэродинамическим качеством – 33:1. Вслед испытаниям, планировали выпустить дебютную серию «мант» на базе Ейской школы морских авиаторов. Достоверные сведения об их изготовлении и эксплуатации не сохранились ...

За год до войны в Испании, когда в нацистской Германии всю глумились над евреями и цыганами, патриотичная газета «За рулём» в содружестве с Авиационным Всесоюзным Научным Инженерно-Техническим Обществом, патронировали соцсоревнование по проектированию скоростного транспортника. Переживая за матушку Александру Александровну, сестричку Ксюшу, за старших братьев Сашу и Колю, эмигрировавших в Ниццу, Берлин и Париж, Беляев сплотил группу единомышленников, разработавших двухфюзеляжную двухмоторную машину. Замысел «беляевцев» был воистину прорывным. Не скоро подобные «тандемные» самолёты появятся в Третьем Рейхе и США, хотя голландец Антони Фоккер создал двухфюзеляжный аппарат К-1 с тандемным расположением моторов и отдельным хвостовым оперением ещё в 1915-м, под своим именем. Не отставали итальянцы, строив-

шие двухбалочные трёхмоторные бомберы «Капрони» крупной серией (с единым горизонт-оперением) до 1918-го. В те же годы германцы «обкатали» войной малую партию бомберов «Сименс-Шукарт-R-III», а Франция «оживила» лишь один «Дубль Вуазен». В Новом Свете сорвётся серийное производство «Томас-Морза МВ-4», с размещением пилота не в гондоле, а в фюзеляже. Удачной сложилась судьба двухкорпусной летающей лодки Королевских ВВС (и ВМС) Италии – S-55 «Савойя-Маркетти», значительно позже – штатовских Р-38 «Лайтнинг» фирмы «Локхид» и Р-82 «Твин Мустанг» фирмы «Норт Америкэн». Не обретёт боевой славы и почёта у героев Люфтваффе 5-моторный «Хейнкель-111Z», представлявший собой соединение пары стандарт-бомберов дополнительной центр-секцией крыла...*

АВИАВНИТО-3 В. Н. Беляева стал одним из призёров конкурса, получив «добро» на материальное воплощение. Однако – во второй половине 30-х – грянули иные, злорепрессивные «эксперименты», в процессе которых Держава Серпа и Молота потеряла многих сыновей, в т. ч. в боевой, гражданской, морской авиации, в ОСОАВИАХИМе и в рядах ведущих КБ. К чести «беляевцев», часть из которых автоматически угодила в «авиашараги» (достаточно вспомнить, что чудом не расстреляли Н. Н. Поликарпова и про 200 «сидельцев» у А. Н. Туполева, не говоря о глыбах авиастроя К. А. Калинин, Р. Л. Бартини, И. Г. Немане), они смекалисто перевели задел по быстрому транспортнику в изыскания по скоростному бомберу под индексом ДБ-ЛК.

Второй век ближе и дальше зарубежье, далёкие Штаты твердят: основоположником крылатых «бесхвосток» (они же – самолёты схемы «летающее крыло») являются сподвижник В. Э. Мессершмитта Александр Липпиш и американец Джон

* Дополнительно по теме рекомендуем к прочтению: сборник очерков А. В. Минаева «Авиатехника» (М., 1969), исследование В. А. Попова «Основы авиатехники» (М., 1947), труд В. С. Пышинова «Основные этапы развития самолёта» (М., 1984), книгу П. Л. Лазарева «Коснувшись неба» (М., 1983).

К. Нортроп. Отчасти это действительно так, но сегодняшняя Россия обязана помнить, что строитель Краснозвёздных ВВС Виктор Беляев вместе с товарищами дал «путёвку в жизнь» отечественной концепции «бесхвосток» – двухмоторному дальнобойному бомберу, с парой кабин над силовыми установками. Кроме того, интереснейшие работы по внедрению истребителя БИЧ-17 схемы «парабола-низкоплан» провёл в середине 30-х позднее репрессированный коллектив «пушкаря» Л. В. Курчевского, предложивший установку 80-мм пушек в крыле вне диска винта. При 60%-й готовности первого экземпляра и удачных модельных испытаниях – всё рухнуло прахом ликвидированного КБ автора пушек АПК Л. В. Курчевского, лидером которого был создатель БИЧ-17, уважаемый авиатор-конструктор Б. И. Черановский. Увы, расстреляют главного поставщика ГВФ и «Аэрофлота» К. А. Калинина, создавшего экспериментальный бесхвостный бомбер «Жар-птица»...*

На удалении 84 лет от событий, реанимируемых авторами строк, становится очевидным, что Виктор Николаевич жил и творил «под колпаком» НКВД, мог не раз допрашиваться из-за «заграничных родственников» и «непролетарского рода» (мать олицетворяла династию купцов Алексеевых). Небопроходцу было за кого опасаться: кроме них, попадали под «околовражеское» клеймо его младшие братья, не уехавшие за границу – Алёша, Лёвушка и Давид. За механикой железных «птиц», их прочностью, испытаниями, триумфами и катастрофами, изначально сопутствующими всем авиаконструкторам, стояли обыкновенные, а где-то и спровоцированные нюансы жизни общества той эпохи, которую они представляли по рождению и труду. В этом заключалась «небоскрёбная» разница между разработчиками летательных аппаратов СССР в сравнении с жизненным КПД са-

* Лишь в 1996 году с глубоким прискорбием раскроет «чёрнодельство» военкоммунизма на страницах фолианта «История отечественной гражданской авиации» его авторский коллектив и редколлегия (председатель А. М. Горяшко), поддержанные Героем Советского Союза Г. Ф. Байдуковым.

молётостроителей, ставших вечной гордостью Франции, Англии, Германии, Италии, Голландии, Японии и США...

«Разноформульность» идеологий режимов, внешне-политическая доктрина и стратегия внутренних установок жизнедеятельности обозначенных держав, коим предстояло пережить кровопролитнейшую и жесточайшую Трагедию XX века, конечно же, аукнутся на авиаиндустрии. Оригинальная конструкция В. Н. Беляева ДБ-ЛК воплотится в единственном аппарате. Летящекрылый бомбер соратников обогнал СБ А. А. Архангельского и ДБ-3 С. В. Ильюшина, когда Гитлеровский Рейх бесчинствовал в Польше. На следующий год – москвичи и гости столицы лицезрели удивительную машину в небе над Красной площадью.

Вторая Мировая застала самолётостроителя на заводе особых конструкций ЦАГИ, в плодovitом кругу главконструкторов предприятия. Вследствие низковысотности и малой дальности полёта, а также ввиду изменения программ производства боевых типов самолётов, все мероприятия вокруг ДБ-ЛК были свёрнуты. Ведущего конструктора, правда, поощрили званием доктора технаук экстерном (без защиты диссертации), учитывая его глобальный вклад в разработку спецметода теоретического расчёта крыльев на вибрацию и успехи в ходе их испытаний на прочность в аэродинамтрубах ЦАГИ.

За достижение отличных лётных качеств планёров В. Н. Беляев удостоился орденом Трудового Красного Знамени ещё в 1931-м, а почти через 10 лет – его возвели в степень Главконструктора 3-й категории. Тем же июлем 1940-го датируется присвоение той же степени легендарным творцам крылатых машин Н. И. Камову, М. И. Гуревичу, А. И. Микояну, их одарённым коллегам.

Война «спишет на иголки» неповторимый ДБ-ЛК, но за Виктором Николаевичем останется в летописи Пролетарских ВВС проектирование аппарата с «упругим крылом» и одноместного истребителя. Известные под обозначением УК-1А и ЭОИ, они, к сожалению, так и не вышли за пределы экспериментальной стадии.

Два года Великой Отечественной авиановатор проработал в эвакуации, позднее вернулся в аппараты ЦАГИ, где трудился вплоть до ухода из жизни 25 июля трагичного для СССР 1953-го...

Высокопочетаемый профессор авианаук, награждённый вторым орденом Трудового Красного Знамени, массой грамот и благодарностей, Виктор Николаевич Беляев оставил новому поколению штурм достоинств и недостатков «бесхвосток». В отличие от конструктора амфибий, виднейшего авиаисторика В.Б. Шаврова, увлекавшегося коллекционированием жуков и бабочек, он мог не знать, где произрастает и как выглядит тропическое растение Дзанония макрокарпа, чьё семя послужило человеку прототипом «бесхвосток». Срываемые ветром семена серповидной формы подолгу планируют вдаль и поныне, имея значительную отрицательную крутку немного отклонённых вниз законцовок. Природа наградила растение естественной устойчивостью полёта его семян, чтобы за горизонтом дать жизнь новым корням юного леса грядущего века...

1–10 Марта 2021 г., Первосалютный Орёл – Авиационное Монино – город Воинской Славы Орёл



Однофамилец знаменитого писателя-фантаста воплотил мечты современников в реальные крылья эпохи – АНТ-6, АНТ-7, АНТ-9, АНТ-14, АНТ-20, ДБ-ЛК...



*К 120-летию со Дня рождения Героя СоцТруда,
лауреата Сталинской и Ленинской премий,
Почётного академика АН СССР*

КПД АВИАДВИГАТЕЛИСТА ТУМАНСКОГО

Благодаря поддержке Союза военных литераторов и коллектива издательства «Картуш», а также в книгах и публикациях в СМИ, мы не раз вспоминали о Сергее Константиновиче – первопроходце моторостроения Страны Советов. Упоминали кратко, хотя свершения талантливого заместителя А. А. Микулина, обеспечившие взлёт тысяч военных и гражданских самолётов, заждались новых исследователей труда Мастера, награждённого четырьмя орденами Ленина и почётом современников...

Родом он из братского Минска, откуда вышел покорять мир науки, механики, техники 8 (21) мая, в первый год XX века. По аналогии с авиастроителями, Серёжа в детстве увлёкся схемами-компоновками различных по предназначению двигателей. Первая Мировая и Гражданская не поколебали твёрдого решения выпускника Минской мужской гимназии о получении специализированного профобразования. Лучшие черты характера, воля, усидчивость и труд отразятся в 1922-м, когда Сергей пережил «зарницу счастья», заслужив Диплом Петроградской школы техников-механиков Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота.

Разрушение монархии, первенствовавшей в мире по изготовлению аэропланов (к 1914 году Николаевская Россия имела 263

самолёта), негативно отразилось на формировании авиации и на русском двигателестроении. Стремление к покорению неизведанного в области создания аэроплановых моторов привело молодого инженера в Академию «отца воздухоплавания» Николая Егоровича Жуковского – родного дяди А. А. Микулина.

Популяризации авиации очень помогло Общество друзей Воздушного Флота, основанное в 1923-м, организовавшее эпикальный перелёт самолётов Н. Н. Поликарпова Москва-Пекин. Всего три года назад скончался «папа русской авиации», профессор Н. Е. Жуковский – вдохновитель крылатого племени, не выдержавший внезапную потерю дочери Леночки из-за менингита. Учитель, веря в будущность и независимость Пролетарских ГВФ и ВВС, не ошибался, считая мотор сердцем самолёта. Успел воспитать блестящих эстафетчиков своего дела, коим предстоит спасти Отечество от агрессоров...

Успешно пройдя курсы «альма-матер» в начале 30-х, Туманский, знавший воспитанников Жуковского, добился зачисления в штат учреждённого Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ).

Семь лет труда в передовом авиаВУЗе фундаментализировали знания, практику в проектировании и испытании многоцилиндровых «ревунов». Годы становления ГВФ, ВВС, морской авиации свели Сергея с плеядой конструкторов двигателей, самолётов, автомобилей, вооружения, с лучшими лётчиками-испытателями. В спорах о системах охлаждения, в размышлениях о «мотаньи» коленвалов, ходе шатунов и поршней, в «графике» головок цилиндров, газораспределительных механизмов, в звеньях мотороцепей, в думках о карбюраторах и распределении зажигания – родился исключительный профессионал, с опорой на достижения отечественной авиаотрасли*.

* См. познавательную профессиональную авиалитературу: «Конструкция и проектирование самолётов» (под ред. Н. Н. Поликарпова), М.-Л., 1939; В. А. Попов «Основы авиатехники», М., 1947; Л. Л. Лаза-

Белорус помнил про триумфы и фиаско зарубежных авангардных конкурентов, признанных миром – «Даймлер-Бенца», BMW, «ЮМО», «Испано-Сюизы», «Гном-Рона», «Клерже», «Сальмсона», «Роллс-Ройса», «Бристоля», «Фиата», «Изотты-Фраскини», «Альфа-Ромео». От флагманов моторостроения Европы не отставали, а порой опережали их, Америка и Япония – «Райт», «Пратт-Уитни», «Аллисон», «Мицубиси», «Накадзима» и «Кавасаки». Об их компоновках и прорывных технологиях, ставших эталонами крупносерийного двигателестроения, можно рассказывать в год по книге. Пионеры моторного освоения воздушных просторов Планеты сработают не только на пользу мира, но и на чудовищное самоистребление Человечества во Второй Мировой войне...

В 37 лет товарищ Туманский занял «четвёртую высоту». Ему доверили верховодить «мозговым трестом» Запорожского авиазавода № 29, где приоритетом стояли разработка, испытания, совершенствование «сердец» для планируемых истребителей нового поколения (взамен И-5, И-15, И-16, И-15 бис) Н. Н. Поликарпова – И-180. В книгах «Сердце над облаками», «Штурмующий небо» (к 120-летию «Короля истребителей» и к 100-летию ВВС России), мы детально исследовали судьбу И-180, угробившего лётчика от Бога – любимца народа и И. В. Сталина – В. П. Чкалова. Акцентируя внимание на людской фактор, ниже изложим фрагменты до и после трагедии, из-за которой чудом не лишились голов не только Николай Поликарпов и Сергей Туманский...**

Перспективный моноплан выводился на госиспытания в декабре 1938-го на авиазаводе в Горьком. За многоцилиндровый М-88 отвечало КБ А. С. Назарова, под патронажем Главконструк-

рев «Взлёт», М., 1978; Рассохин В. В., Рассохин С. В. «Небопроходцы», Орёл, 2015; очерки авторов в «Военных знаниях».

** Подробнее о проблемах, задачах, трагедиях довоенного Советского Авиапрома, ВВС РККА и морской авиации Отечества читайте книги авторов строк: два издания «Небесные снайперы» (сокр. и доп.), «ТОК», «Сердце над облаками», «Штурмующий небо» (три тиража в разном оформлении, с доп.), «Меч возмездия» и «Горе и Слава Второй Мировой» (Орёл, «Труд» и «Новое время», 2006–2016).

тора авиамоторного предприятия в Запорожье С. К. Туманского. Наш земляк-ливенец Н. Н. Поликарпов, в «Докладной записке по эскизному проекту И180-М88» отмечал серьёзные проблемы коллектива, возникшие с силовой установкой:

«Предварительные исследования показали: спроектировать истребитель со скоростями (порядка 600 км/ч) с имеющимися в Союзе однорядными моторами М-25В, М-62 (ибо скорости у них не превышают 520, 525 км/ч) не представляется возможным. Пришлось перейти на двурядные моторы типа Гном и Рон, а именно на М-88 мощностью 1100 л.с. на 4250 м». (Разработка «туманцев-назаровцев» на заделе движка «Мистраль-Мажор К-14». – Р.С.В.).

«Для постановки М-88 на И-180 необходимы переделки мотора, – предупреждал Николай Николаевич. – Завод № 29 выпускает М-87 и М-88 с оборотами винта 1600–1700 об/мин, что даёт для трёхлопастного винта диаметр не менее 3200 мм. Такой диаметр совершенно неприемлем для истребителя из-за высоты шасси и трудности его сборки. Необходимо, чтобы обороты винта не превышали бы 2200 об/мин».

Моторостроители так и не поставили «Королю и его свите» двигатель без редуктора, проигнорировав массу просьб творцов многообещающего И-180. Было ещё множество нюансов по всей конструкции машины и по её материалам, которые вместо эпилога (хэппи-энда) привели аппарат и аса испытаний В.П. Чкалова к некрологу. Кто знает, может чёрный негатив вернулся к «поликарповцам» бумерангом из-за неоднократной озвученной фразы Генерального конструктора истребителей: **«Я создал самолёт, сделал своё дело. Вот Вы его теперь как хотите, так доводите!»**.

Туманскому доставалось от высокотребовательного Поликарпова, но прессинг сроков-задач вывел ярко-кумачовый И-180 под пилотажем Чкалова на первый и последний взлёт 15 декабря. За испытания отвечал главинженер Лазарев, за машину – авиамеханик Барский. Несмотря на 25-градусный мороз, на аэродроме собрались все, причастные к проектированию и изготовлению

первых опытных И-180. По официозу, на нём установили М-88Р. Мастер «дрессировок» самолётов П. М. Стефановский позже отмечал, что на истребителе стоял другой мотор – М-87А.

Его коллега, одарённый пилот-инженер, лидер спецотдела НИИ ВВС И. Ф. Петров, впоследствии засвидетельствовал увиденное и пережитое:

«Сделав круг по границе аэродрома, Чкалов пошёл на посадку. Дальше всё произошло в секунды. Лётчик, чтобы сесть в расчётном месте, убрал газ – мотор переохладился; заметив, что до границы аэродрома не долететь, он решил подтянуть газком. Обычная работа. Тут все обратили внимание, как за самолётом вырвался и потянулся столб дыма. Мотор переобогатился горючим. Затем уже было видно, как остановился винт...

Произошло всё на малой высоте, лётчик ничего не мог сделать с мотором. Не долетев 200–250 метров до границы аэродрома, самолёт Валерия Павловича ударился о землю, его выбросило из кабины и он погиб».*

Трагедия всесоюзного масштаба всколыхнула, опечалила, возмутила и разгневала определённую часть населения. Никто не вспомнил, «как выпорхнул» из-под расстрела Евгений Гинзбург. Сподвижник товарища С. К. Туманского по Запорожскому авиамоторному заводу, накануне несчастья запрещал полёты из-за отсутствия на двигателе левой бензопомпы, хотя установили гидравлическую. В «Дело И-180» вмешивался нарком НКВД Л. П. Берия. Через полвека запрет-отчёт с упоминанием 48 (!) дефектов обнаружит в закрытых спецархивах Родины Валерия Чкалова. Вдова аса, её мать Ольга Эразмовна, сестра Ольга Валерьевна, говорили, что их супруг и отец не расставался с именным

* Остаётся актуальным крупнотиражное переиздание книг и журналов по «Чкаловской» теме – Байдуков Г. Ф. «Чкалов» (серия ЖЗЛ, М., 1975), Рабкин И. Г. «Время, люди, самолёты», (М., 1985), Чкалова В. В. «Валерий Чкалов. Легенда авиации» (М., 2005), спецвыпуска «Орловского военвестника» авторства Рассохиных «Ради справедливости всюду» («На земле, в небесах и на море»), № 9 (44), Орёл, 2015.

пистолетом, пережив семь покушений в ходе одной из избирательных кампаний. Они считали, И. В. Сталин не мог быть замешан в гибели аса пилотажа. Сын Игорь, узнавший от военлётки А. В. Чапаева об авиаЧП (кстати, сын легендарного Героя Гражданской), утверждал: *«Убили папаню»...*

В авторской статье «Неизвестный Чкалов» и в очерке «АС» к его 110-летию со Дня рождения, мы проанализировали катастрофу с привлечением архивов, мемуаров очевидцев и участников событий. Вне версий и гипотез ясно, что «сваливание» двух глыб красной авиации – Поликарпова и Чкалова – было «голубой мечтой» для ищек Абвера, герров-основателей Люфтваффе, агрессивного блока под эгидой Мессершмитта, Хейнкеля, Танка, не говоря о фаворитах германского авиадвигателестроения. Наркома НКВД из авиатора не получилось. Ему «законтрили» шасси, превратив его в неубирающееся. Долгое время аварийная команда аэродрома не могла приблизиться к И-180, из-за боязни внезапного взрыва. Были оцеплены охраной товарищи-огнеборцы, а позже – пропала без вести крайняя бригада авиатехников, готовивших аппарат к полётам. Исчезнет крошево обломков. Мотористам запретят освидетельствование «смерти» двигателя...*

Что пережил тогда Сергей Туманский – не передать словами! Например, он не мог знать, что ведущего инженера Лазарева, отвечавшего за испытания опытных И-180, на полном ходу выбросили из электрички, официально сделав жертву «тяжелобольной» личностью. Организатор ряда работ по тем же машинам, лидер ГУНКОП С. И. Беляйкин отсидел пять лет, однако был добит насмерть инкогнито в собственной квартире. Его арестовали сразу после смерти В. П. Чкалова в Боткинской больнице, заодно с Д. Л. Томашевичем, В. М. Порайем, М. А. Усачёвым. В Запо-

* Судьба, жизнь, фото, подвиги «воздушного хулигана» сохранились в памятных произведениях: «По Сталинскому маршруту» (М., 1937); Л. Кудреватых «С Валерием Чкаловым» (М., 1958); О. Э. Чкаловой «Валерий Павлович Чкалов» (Горький, 1968); А. Маркуша «Бессмертный флагман» (М., 1974).

рожье схватили и бросили в тюремные застенки авторитетного творца авиамоторов А. С. Назарова. «Капкан» репрессий едва не захлопнулся на бывшем «вредителе по 58-й», не реабилитированном «сыне попа» – Николае Николаевиче Поликарпове, оказавшемся (вместе с КБ) в штопорно-шоковом состоянии. Здесь не обошлось без вмешательства Иосифа Виссарионовича:

«Товарищ Поликарпов! Никаких претензий к Вам нет. Вы должны успокоиться, побольше отдохнуть, а затем продолжать работу!» – акцентировал Вождь по телефону. – *Я желаю Вам всего хорошего. До свиданья».*

Спустя десятилетия единственная дочь авиаконструктора позволила откровение об отце: *«До звонка 17 декабря – последнего дня шестидневки – папа не спал. Были бесконечные комиссии, расследования. Он почернел от горя и беспокойства»...*

Участник великого перелёта на АНТ-25, друг Валерия Павловича Г. Ф. Байдуков, устно и письменно не раз повторял:

«Убеждён, Чкалов сумел бы вывести «И-180» на большую дорогу, не попади он в ловушку, в которой оказался не по своей вине или оплошности»...

В лихолетье Великой Отечественной моторостроитель С. К. Туманский возглавлял отдел проектирования двигателей, входивший подразделением № 3 в ЛИИ (винтомоторная лаборатория). На переломном этапе войны, в год разгрома оккупантов в Курской Битве, конструктор перевели «под крыло» выдающегося «Бога русских моторов» – А. А. Микулина и его КБ. Целеустремлённо-волевой Александр Александрович настоял, чтобы Туманский стал его замом (более подробно см. очерк «От винта!», или «пламенные сердца» Александра Микулина», к 125-летию Главконструктора, «ОВВ», № 2 (95), 2020 г.).

Крутые повороты судьбы свели Константиновича с беспримерно талантливой когортой создателей авиационных моторов для всех типов боевых и гражданских самолётов: В. Я. Климовым, А. Д. Швецовым, А. Н. Пономарёвым, Е. В. Урминым, С. А. Косберг, В. Н. Челомеем, А. М. Люлька, А. Д. Чаромским, их блиста-

тельным на идеи и практику окружением. По долгу и призванию, Сергей Туманский плотно контактировал и дружил (не без накала профессиональных споров) с элитой испытателей крылатых машин и «пробивным» директором авиазаводов Отчизны. Большинство небопроходцев были юношами, когда открылись первые авиатехникумы и курсы мотористов авиации РККВФ на старте 20-х годов...*

«Поветрие конструирования не миновало и нашу группу, – пишет в мемуарах «Покорители неба» генерал-полковник-инженер авиации Александр Николаевич Пономарёв. – Туманский, Фёдоров, Сеничкин и я взялись конструировать дизельный авиадвигатель, новинку для того времени. Дизель соблазнял дешёвизной топлива, экономичностью, пожаробезопасностью, простотой устройства – не нуждался в электрооборудовании для зажигания горючей смеси. Работали мы под руководством Б. С. Стечкина, затем К. В. Минкера (позже в течение многих лет он возглавлял отдел двигателей в КБ А. Н. Туполева). Энтузиазм поддерживал А. Д. Чаромский, окончивший Академию.

Так появился авиадизель небольшой мощности под мудрёным названием «Тупфсен» (Туманский, Пономарёв, Фёдоров, Сеничкин). Он получил премию на конкурсе ОСОАВИАХИМа, хотя в серию не пошёл – был тяжёловатым. Для нас первенец значил много. Он побудил С. К. Туманского всерьёз заняться конструированием авиамоторов. Вскоре нам с Туманским доверили испытание американского звёздообразного авиадизеля. Предстояло изучить и сделать соответствующие выводы для наших организаций, разрабатывающих однотипный мотор. Для советских конструкторов штатовский дизель оказался вчерашним днём. А. Д. Чаромский уже работал над АЧ-30 в 2000 л.с. Во время Ве-

* О становлении Краснозвёздной авиации см. материалы Научно-Мемориального Музея Н. Е. Жуковского и публикации СМИ СССР – «Хроника воздушного дела», «Лицом к технике», «Самолёт», «Знание – сила», «Техника Воздушного Флота», «За индустриализацию», «ОСОАВИАХИМ», «Советская авиация», «Красная панорама», «Авиация и химия», «Изобретатель и рационализатор», «Вестник Воздушного Флота», «Гражданская авиация» и другие массовые периодические издания.

ликой Отечественной войны двигатели данного типа ставились на тяжёлые бомбёры ТБ-7 и ЕР-2».

Сергей Константинович остался верен дружбе с Александром Пономарёвым всю жизнь. Редкостный новатор двигателестроения, будучи награждённым орденами Ленина и Сталинской премией 2-й степени в 1945-м, 1947-м и 1946-м годах, вступил в ВКП(б) запоздало – в 1951-м. Что-то обязательно «осело осадком» в душе от «шараговых» лет репрессий. Эра реактивных проектов поставила Туманского во главе ОКБ А. А. Микулина спустя два года, как страна распрощалась с Великим генералиссимусом...

Горькой всесоюзной и международной утрате предшествовало сверхшумное преодоление скорости звука, порой доходившее до курьёзов. Масса жалоб о громоподобных стендовых испытаниях ТРД и ЖРД свалилась телефонно и бумажно на их создателей. Вынудили Пономарёва звякнуть товарищу Туманскому:

– Сергей! Жалуются на вас: шумите очень.

– Успокойте: стенды переносим за город. Один вот остался.

Пятые сутки гоняем новую машину.

– Погоди, погоди! – не понял я. – Как пятые сутки?

Трофейные реактивные двигатели могли работать считанные часы. Наши первые ВРД тоже были недолговечны, с ограниченным ресурсом.

– Так вы и до двухсот часов дотянете! – не мог я скрыть восхищения.

– Поднимай выше! – смеётся Сергей Константинович. – До пятисот дотянем, а то и до тысячи!

Это казалось невероятным, а скоро стало реальностью. Ресурс воздушно-реактивных двигателей не только сравнялся, но и намного превысил ресурс поршневых.

Летом 1948-го горожан обеспокоили странные взрывы. Были они подобны грому. От них звенели оконные стекла. Казалось, дома содрогаются, рассказывал Пономарёв, прошедший взлёты и падения отрасли в ходе движения крылатого племени по про-

грамме «Пролетарий на самолёт!», докторант Сорбонны, Испанию, ад опалённых порохом фронтов.

«Пришлось через газеты разъяснять сущность таинственных взрывов, – пишет автор книг о советских авиаконструкторах, доктор технических наук, лауреат Госпремии СССР. – Когда самолёт летит со сверхзвуковой скоростью полёта, перед ним идёт ударная волна, сопровождающаяся мощным звуковым ударом. Он может причинить неприятности на земле вблизи трассы полёта. Лётчики переводили машины на сверхзвуковую скорость на значительном расстоянии от земли, учитывая, что удар происходит на малой высоте.

Первые сверхзвуковые демонстрировались на авиапразднике в Тушино. Ветераны войны помнят, с какой тревогой они вслушивались во фронтовое небо.

Теперь перед ними иное. Из-за горизонта появляется один, второй, третий самолёт. Приближаются стремительно и... совершенно бесшумно. Звукоулавливатели не помогут. Машины проносятся над головами, удаляются, и только тогда на ошеломлённых зрителей обрушивается могучий свист и вой турбин».*

... С 1956-го до трагедии в начале сентября 1973-го – коэффициент полезного действия Сергея Константиновича Туманского сфокусировался в разработке и совершенствовании реактивных двигателей с высокотемпературными турбинами, имевших двухкаскадный компрессор. По его инициативе – от старта до победы на испытаниях – «туманцы» побороли опасность вибрационных напряжений турбин и лопаток компрессоров. Премия

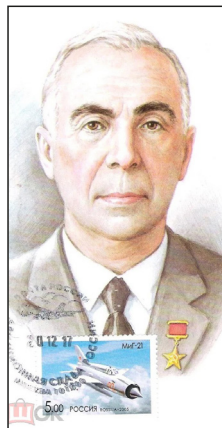
* Спрашивайте в библиотеках своих населённых пунктов, школ, ДК и клубов – сборник статей об авиаконструкторах и Героях ВВС СССР «Наши крылья» для молодёжи (под ред. Маршала авиации Ф.А. Астахова, М., 1959), «Самолёты СССР (Краткий очерк развития)» Р.И. Виноградова и А.В. Минаева (М., 1961), «Путь к ракетной технике» В.П. Глушко (М., 1977), «Советские Военно-Воздушные Силы» А.Н. Ефимова (М., 1987), «Советская авиация в военных конфликтах» А.А. Костарева (Орёл, 2021), Библиотечку «ОВВ» – «Поколение Кожедуба» В.В. и С.В. Рассохиных («Картуш», Орёл, 2021).

имени В. И. Ленина настигла владельца орденов Октябрьской революции, Красной Звезды и «моря» медалей в 1957-м. Награждение явилось признанием за огромный вклад моторостроителя в проектирование и серийное производство первого из лучших реактивных лайнеров СССР, трудяги «Аэрофлота» – Ту-104. В том памятном («по спутнику») году его поощрили третьим орденом Ленина. Четвёртый – Герой СоцТруда заслужил в год триумфа Человечества, осуществлённого Юрием Гагариным.

С опережавшим время простились навсегда 9 сентября 1973-го, на Новодевичьем кладбище столицы, где двигателю упокоился рядом со многими деятелями самолётостроения, ВВС, ГВФ, Советской Армии, ПВО и Военно-Морского Флота.

Верится, в Минске и Москве вспомнят «наркомовскими» яркую звезду авиаинженерии С. К. Туманского. В столичном колледже авиадвигательостроения (его имени) пройдёт Памятный вечер в честь юбиляра, помогавшего державе быть боеспособно-ударной и своевременно крылатой как в годы поршневых, так и в эру реактивных «аэропланов»!

8 мая – 9 сентября 2021 г., Первосалютный Орёл – Жуковский – Монино – Город-Герой Москва – Орёл



Артём Микоян, Сергей Туманский, Александр Микулин
и лучший пассажирский лайнер советской эпохи Ту-104



*К 110-летию со Дня рождения дважды Героя СоцТруда,
лауреата Ленинской премии, академика,
советского самолётостроителя и ракетчика М. К. Янгеля*

ПОЛИКАРПОВЕЦ

Когда родился Миша – 25 октября (7 ноября) 1911-го – никто из жителей иркутской Зырянки и Киренского уезда не мог предсказать, что быть ей на дне знаменитого Усть-Илимского «моря» в Нижнеилимском районе. Наследник сосланных черниговских бунтарей в бытность Иркутского генерал-губернаторства не по годам хлебнул несправедливости и бесправия, ибо родители дали жизнь ещё 11 сёстрам и братьям Янгель.

Батя будущего небопроходца, Почётного гражданина Байконура – Кузьма Лаврентьевич, матушка – Ангелина Петровна, относились к детям сурово, надрываясь среди пожизненных каторжан. Труднее всего перенесла семья Гражданскую – выручило природное богатство края.

После смерти Вождя пролетариата старший брат Костя забрал шестиклассника Мишу в столицу юной Республики Советов, однако младшенький «не висел на шее иждивенцем». Любопытный отрок после уроков работал распространителем в типографии, заодно познавая «низы» и «верхи».

Впоследствии обучался в ФЗУ. Оттуда его определяют на Красноармейскую текстильную фабрику в Подмоскovie, одевавшую бойцов РККА и краснофлотцев. Там помощник мастера параллельно прошёл «азы-буки» рабфака и в 20 лет пополнил ряды большевиков.

Судьба и целеустремлённость первооткрывателя, желание к преумножению знаний привели Янгеля в МАИ, ввели в круг «крылатых» талантов. Шесть лет напряжённой учёбы открыли ему горизонты отечественного и зарубежного авиастроения. «Шестилетка», с отличием завершённая на пике всесоюзных репрессий, дала секретарю Комитета ВЛКСМ МАИ канву знаний и опыта по моторостроению, аэродинамике, предоставила возможность общаться с мэтрами ЦАГИ, познакомиться с авиаконструкторами, теоретиками воздухоплавания, лётчиками-испытателями, с лидерами ВВС, ГВФ, ОСОАВИАХИМа...

Будучи земляками Николая Поликарпова, авторы не случайно ввели «фамильный артикль» в заголовок краткого очерка о Михаиле Янгеле. Иркутянин прошёл с орловцем до конца жизни и карьеры ведущего авиаконструктора СССР. Кузьмич являлся его правой рукой с 1935-го по 1944-й, занимая посты главинженера, помощника Главконструктора, замдиректора, директора завода-филиала на самолётостроительных заводах №№ 39, 84, 156, 1, 51, всюду внося «янгельскую жилку». Об участии соратника Поликарпова в крупномасштабном строительстве Краснозвёздных ВВС в противовес Люфтваффе говорят наименования и конструкции: И-16, И-17, И-153 «Чайка», И-180, И-185, ТИС и НБ, реактивный проект «Малютка». Тяжёлый истребитель сопровождения задумывался для эскортирования дальних бомберов при длительных полётах над территорией врага*.

В процессе резонансных авиакатастроф (*«чего стоит» гибель одного В. П. Чкалова?!») – Н. Н. Поликарпов не раз спасал М. К. Янгеля от ИТЛ и ВМН, выдворяя единомышленника на малую Родину – Зырянову. Отцовским методом он спас и его семью, ведь после женитьбы Михаила на красавице Ирине Стражевой (в 1939-м), у них родились дочь Люда и сын Саша.*

* Литература по теме: В. С. Губарев «Конструктор» (М., 1977); И. В. Стражева «Тюльпаны с космодрома» и «Полёта вольное упорство» (М., 1978–1986); Д. И. Гай «Небесное притяжение» (М., 1984); Н. П. Каманин «Старты в небо» (М., 1976).

Михаил внёс немалый вклад в сотрудничество с американскими торговыми кругами и корпорациями. Как и заболевший Поликарпов, товарищ Янгель, его ближний круг души не чаяли в пушечном скоростном истребителе И-185, превосходившем по ЛТД все отечественные и зарубежные самолёты подобного типа. НО... шла Великая Отечественная. Перепрофилировать производство не стали, не без влияния «массовки» имени А. С. Яковлева. Винтомоторную группу с И-185 «поликарповцы» подарили КБ С. А. Лавочкина, ради Ла-5 и Ла-5ФН...*

Весь остаток лет Михаил Кузьмич переживал из-за безвременной смерти Николая Николаевича в 1944-м от рака и «штопора» КБ. «Сына попа», друга И. И. Сикорского не реабилитировали при жизни, что подтвердили в письмах нам дочь авиаконструктора Марианна Николаевна Поликарпова-Коршунова, её сын Андрей, не раз бывавший на Родине деда. Свой долг Янгель выполнит до конца, возглавив крупносерийное модифицирование ПО-2.

Яркий представитель школы Поликарпова мог повести вперёд КБ его имени, но пожизненные враги авиастроителя ликвидировали поликарповский коллектив. Все разошлись по басне И. А. Крылова «Лебедь, Рак и Щука». Янгеля «взял под крыло» А. И. Микоян. Год проработал Кузьмич у Артёма Ивановича, замом главинженера авиазавода № 155, а потом перешёл к Владимиру Михайловичу Мясичеву – ведущим инженером, где встретил 1945-й...

До конца 40-х «поликарповец» учился в Академии Авиапрома СССР, совмещая «штурм знаний» с координацией новых проектов, ведомых под эгидой Минавиапрома Советского Союза. Ему доверят пост начотдела, позже зама конструктора у Сергея Павловича Королёва. Притяжение Земли, звуковые и сверхзвуковые барьеры покорялись директору и главинженеру НИИ-88 в середине 50-х,

* См. очерки Виктора и Сергея Рассохиных: «Небопроходец», «Взлёты и пике Поликарпова», «Автограф в небе», «Штурмующий небо», «АС», «Неизвестный Чкалов», «Прерванный полёт Николая Поликарпова», «Земной поклон Поликарпову», в СМИ РФ (2000–2024).

позднее Главконструктору Днепропетровского ОКБ-586 «Южное», вплоть до ухода из жизни в 1971-м, в возрасте 59 лет...

Благодаря учёному и редкостному подвижнику ракетотехники, появились – Р-12, 14, 16, 36, Р-36орб и Р-36М, МР УР-100 и Р-56. «Янгелевцы» отстаивали автоном-систему управления и применения высоко кипящих топливных компонентов, что отразилось в проектах и боеготовности РСН: Р-5, Р-7, Р-11, Р-12.

То были не просто наименования ракет, а прорывной код Янгеля и К°, иные (в отличие от поршневой авиации) – аэродинамика, металлы, баллистика, ГСМ, фундаментальные теоретические исследования и крайне опасные испытания.

26 июня 1959-го народ и партия награждают конструктора ракет званием и медалью Героя СоцТруда. На следующий год привычка к табаку спасла ему жизнь в курилке, когда погибли соратники и госинспекторы во главе с М.И. Неделиным на испытаниях Р-16. Удивительная штука жизнь: старший по батарее в Капустином Яре (Москва-400), в конце 50-х, старший сержант Виктор Рассохин приветствовал по военуставу Героя Советского Союза, Маршала артиллерии Митрофана Ивановича Неделина...

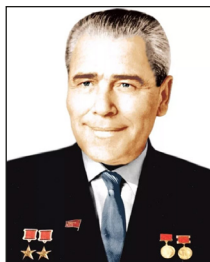
Накануне старта Человечества, в лице Юрия Гагарина, в космос, Михаил заслужил учёную степень доктора технических наук. Прославив Центральный научно-исследовательский институт машиностроения, Янгель был поощрён Ленинской премией СССР в 1960-м, а 17 июня следующего года – второй медалью с серпом и молотом – Героя Социалистического Труда. В том же 1961-м он стал академиком АН УССР, спустя пять лет – АН СССР.

Покоривший неизвестность пространства умом и опытом, глубокоуважаемый пионер советского ракетостроения являлся флагманом в процессе рождения РК – Р-12, 14, 16, 36, ракетоносителей «Космос» и «Космос-II», серии «Циклон». За «янгелевцами» – «Н1-ЛЗ» – комплекс для ракет-блока лунного корабля и сконструированные в 50–60-начале 70-х аппараты «Интеркосмос», «Космос», «Метеор» и «Целина», разработка коих явилась фундаментом для последователей на Родине и за рубежом...

Всё вместе взятое не прошло даром для сердца депутата Горсовета подмосковного Калининграда, депутата ВС СССР, народного кандидата в члены ЦК КПСС, лауреата Госпремии державы, награждённого орденом Октябрьской Революции, множеством медалей и четырьмя орденами Ленина. По крайним наградам – Мастер отрасли пережил тоже число инфарктов. В пятый раз – 25 октября 1971-го – сердце небопроходца не выдержало, но в числе первых он был осчастливлен Золотой медалью и премией имени С. П. Королёва.

С государственными и народно-товарищескими почестями Михаил Кузьмич Янгель упокоился навсегда, где Николай Николаевич Поликарпов – на Новодевичьем кладбище Москвы...

25 октября – 7 ноября 2021 г., Орёл – Моноино – Москва – Орёл



Ракетостроитель с супругой Ириной,
детьми Людмилой и Александром



Благодарные потомки помнят
пионера ракетостроения СССР (Байконур)



*К 150-летию со Дня рождения
создателя парашютов Г. Е. Котельникова*

СПАСИТЕЛЬ АВИАТОРОВ

Коренного петербуржца вспомнят добрым словом, венками, цветами и публикациями не только по месту рождения, в День юбилея Глеба Евгеньевича – 18 (30) января. Наследник православного дворянского рода Котельниковых отличится в Первую Мировую – в артиллерии, при автомашинах и железной дороге в звании «поручик». Приобрёл известность как писатель, чиновник, актёр, изобретатель...

Основы знаний высшей арифметики и механики заложил в сынишку отец, преподававший их в Полтаве, Херсонесе, Вильно, Минске, Житомире. В них Евгений Григорьевич руководил учительскими институтами. По листопаду 1883-го семья вернулась в Северную Пальмиру. Через пять лет – снова съехала в Полтаву. Глеб освоил фото и театр, скрипку и пение, азы мальчишеского «рукоделия».

Одарённый отрок блистательно проучился пять лет в 1-й классической гимназии Санкт-Петербурга. Планировал продолжить обучение в ВУЗах Империи, однако замыслы канули в Лету из-за потери батюшки в декабре 1889-го. С убитой горем матерью они едва сводили концы с концами на «пособие» памяти отца...

Юноша добровольно вступил в ряды 33-го Елецкого пехотного полка, «квартировавшего» в Полтаве, откуда был командирован с направлением в Киев. В столице Украины успешно за-

кончил военно-училищные курсы. В конце лета 1894-го юнкер Котельников заслужил звание подпоручика и отправлен в Демблин (в расположение батареи Ивангородской крепостной артиллерии). Ранней весной 1897-го офицера 4-й пешей вылазной батареи перебросили в Радин – пополнением 48-й кадрово-резервной артбригады. В ней он дослужится до повышения в поручики.

Перед Рождеством 1899 года 26-летний герой строк подаёт рапорт о переводе на государеву гражданскую службу. «Запасной от инфантерии» обосновался и нашёл спутницу жизни в Полтаве. Работал акцизным чиновником (контролёром) при одноимённом губернском Управлении.

На старте XX века Глеба Евгеньевича назначают на различные посты окружных акциз-управлений в станицах Каменской и Усть-Медведицкой, где Котельников доблестно прослужил шесть лет. Из крайней станицы опытного служащего «передислоцировали» в Сочи – коллежским асессором акциз-управления Черноморской губернии. Крымская обстановка и местная интеллигенция способствовали увлечению театром, новейшими достижениями науки и техники, романтичному вдохновению у Чёрного моря.

Огни рампы являлись отдушиной, но участие в Горьковской пьесе «На дне» и других социально-гражданских постановках попадало под око «пинкертонов» и «азефов» монархии. Заслужив номинальную пенсию, «человек акциза» подал в отставку...

Вместе с родными он возвращается в любимый Питер. С осени 1910-го – «Глебов-Котельников» один из ведущих актёров труппы местного «Народного дома». До войны Евгеньевич сыграет в его составе и на подмостках в «Обрыве» и «Преступлении и наказании» (Волохова и Свидригайлова), участвует в постановке иных спектаклей по произведениям классиков русской литературы. Параллельно успешному «оживлению» персонажей, ему довелось раскрыть драматургический талант своего имени в четырёх пьесах: «Соблазнительница», «Осёл на водопое», «Жрец Озириса» и «Загадки царевны Елены Прекрасной».

В то время занималась заря русской авиации, совершившей кардинальный перелом в судьбе и биографии творца ранцевого парашюта. 24 сентября (7 октября) 1910-го супруги Котельниковы, сотни военных и обывателей стали свидетелями авиакатастрофы одного из первых авиаторов Льва Макаровича Мациевича в ходе Всероссийского праздника воздухоплавания. Тогда ещё не было полноценных личных средств спасения пилотов, членов экипажа и пассажиров, хотя имелись неудачные (неудобные) конструкции парашютов, которые попросту игнорировались летунами*.

АвиаЧП на Комендантском аэродроме трагично доказало – никакие аэропланные «зонты» не спасут их. Отставной артиллерист настолько озаботился данной проблемой, что переделал квартиру в мини-мастерскую. Спасти пилота при любой неисправности самолёта в воздухе стало целью жизни Глеба, как конструктора-изобретателя.

Он изготовил и испытал множество различных моделей парашютов, сбрасывая их с крыш домов и воздушных змеев. Наблюдательность выручила воспоминаниями о роскошных дамах, носивших большие шёлковые шали. Без отрыва от театра, коллежскому асессору выдали патент № 50103 – дебютный в мире документ на спасательный ранец для авиаторов с автоматически выбрасываемым парашютом, от 27.10. 1911 года.

Пионер воздухоплавания окрестил его «Русский Котельниковский, первая модель» (он же «РК-1»). Теперь Глеб и участники к высокозначимым опытам, иронически посмеивались, вспоминая полёты небесного змея близ Новгорода. Тогда в новгородской глухомани, с 50–60 метров, при помощи пружин со змея сбросили парашют с манекеном. Купол быстро раскрылся. Кукла приземлилась без повреждений, доказав прозорливость дальнорозкого Котельникова. Правильность расчётов подтвердилась и на эксперименте с автомашиной 2 июня 1912-го: на полном

* См. Императорские СМИ России: «Аэро и автомобильная жизнь», «Технический сборник», «Воздухоплаватель», «Мотор», «Русская мысль», «Летун».



Глеб Котельников – легендарный новатор, раскрывший купола жизни пилотам, десанникам, разведчикам, партизанам и военнгузам

ходу Глеб спусковым ремнём на скорости раскрыл парашют, причём торможение воздухом заглушило мотор...*

Спустя четыре дня, в окрестностях деревушки Сализи, над территорией Гатчинского лагеря Воздухоплавательной школы испытали ранцевый парашют. Задействовали привязной аэростат, с коего на разных высотах сбрасывали 80-килограммовую куклу-манекен. Ныне земли близ Гатчины – по праву и на века именуются Котельниково, в память о триумфе небопроходцев...

Гениальность зиждилась в простоте конструкции его крайне выстребованного детища. Круглоформатный парашют аккуратно складывался в металлический ранец. Его прикрепляли к пилоту в двух точках, с помощью подвесной системы. Под куполом на днище ранца стояли спецпружины. При выдёргивании вытяжного кольца пилотом, покинувшим самолёт, они выбрасывали купол в воздушный поток. Спаситель авиаторов радовался, словно ребёнок, отличными результатами испытаний парашюта в Севастополе...

На морозном схождении декабря 1912-го – января 1913-го гг. разработка Глеба Евгеньевича олицетворяла достижения России во Франции. Коммерсанты фирмы «Ломач и К^о» сорвали грохот аплодисментов на конкурсах в Париже и Руане. Накануне Рождества – Володя Оссовский сиганул с «РК-1» в Сену (в том же Руане) с 53-метрового моста. «Ранец Котельникова» не подвёл, за что студента не раз подбросят на руках и нальют шампанского в Петербургской консерватории!

С высоты XXI века поразительно, что князь Александр Михайлович, первоначальник Российских Воздушных Сил, выступил против... внедрения «ноу-хау»: *«Парашют вообще в авиации вещь вредная!»* (видимо, опасались частого оставления машин в небе из-за незначительных причин или поломок). Мудрый Котельников предусмотрительно патентует «РК-1» на Родине «трёх

* Подробнее о прорыве дореволюционной России в технике и вооружении см. в «Русских ведомостях», «Курьере», «Вестнике воздухоплавания», «Русском слове».

мушкетёров» (документ № 438 612) в конце марта 1912-го, чем достиг мирового признания эпохального изобретения.

В период Первой Мировой Глеб в рядах Петроградской Учебной автороты и во 2-й автороте ж/д войск, позже – в 15-й автороте тех же войск. Перед Февральской революцией 1917-го поручик служил офицером-порученцем при бронечастях в подчинении заведывающего авточастью Армий Юго-Западного фронта (с принадлежностью к ж/д войскам). В боевых действиях участия не принимал, но был поощрён за успехи в службе и отечестволюбие орденами Святого Станислава III-й и II-й степени.

Благодаря чаяньям Г. Е. Котельникова, с веской подачи военлётаса Г. В. Алехновича, парашюты получили экипажи «Русских Витязей» и «Илюш Муромцев», конструкции И. И. Сикорского. Мэтры Главвоенинженеруправления, в преддверии разрушения 300-летней династии Романовых, планировали использовать 75 «летучих ранцев» и задействовать их создателя. Что было до этого, тогда и потом – читайте в 55-томном собрании сочинений В. И. Ленина (Ульянова) и в мелкотиражных сериях брошюр бело-эмиграции (изданных после смерти авторов)...*

Нет, он не помышлял покидать Родину – близкими или дальними дорогами, кал это случилось с авиаторами-конструкторами И. И. Сикорским, А. Н. Прокофьевым-Северским, А. М. Картвели. Проживал с Юлией Васильевной в Петрограде. В супружеской любви и уважении у Котельниковых родились дети – Толя, Тамара, Юра. К горечи четы, выжил один Анатолий – впоследствии драматург и писатель. Доченька и сынок умерли в детстве и во младенчестве. Мать-художницу по жизни выручала школа живописца-отца В. А. Волкова. Она и сама была мастерицей в резьбе миниатюр из кости.

* Интересантам истории рекомендуем к прочтению документальные «Дело генерала Л. Г. Корнилова» и «Процесс над колчаковскими министрами» (М., 2003), «Красный мираж. Палачи Великой России» А. М. Мирека (М., 2016), «Воспоминания» Н. И. Махно (Киев, 1991), «ВЧК-ГПУ. Документы и материалы» (М., 1995).

Любопытно, что мама защитника воздухоплавателей – Екатерина Ивановна Котельникова (Зайцева) была дочерью даровитого крепостного художника, отлично пела и владела фортепьяно. Её отец – Иван Зайцев, дед изобретателя парашютов, воспитал сотни мастеров кисти, дав им навыки ИЗО в Полтавском корпусе кадетов. Даже через век проблематично рассказать о братьях Глеба – Борисе и Жене. Первый (старший) – родился в 1865 году, а Евгений воевал на фронтах Первой Мировой. Младший дослужился до титулярного советника, был интендантом штаба в 11-й армии, кавалером ордена Святой Анны III-й степени...

Двадцатые-тридцатые годы сложились для их брата почти по завещанию В. Г. Белинского: *«В полной и здоровой натуре тяжело лежат на сердце судьбы Родины... Всякая благородная личность глубоко сознаёт крепкое родство, свои кровные связи с Отечеством!»*. Власть Советов способствовала модернизации ранцевых парашютов и рождению «РК-2», «РК-3», «РК-4», знаменитого «Авиапочтальона». Вдохновлённый рационализатор-подвижник был несказанно рад, что парашюты нашли массовое применение в молодых ВВС, ГВФ, ОСОАВИАХИМе (позже – в ВДВ) Республики Советов. Подаренные автором схемы, опыт конструкций и испытаний так и останутся канвой парашютизма не только в СССР...

Самоучка не бросил драмтеатр. Режиссировал, был «на ты» с выдающимися артистами и актрисами большевистской эпохи. Его замечательная книга «История одного изобретения. Русский парашют» явилась бестселлером среди пролетарской молодёжи до Великой войны. До блокады Ленинграда и после эвакуации в столицу в канун 1942-го – Глеб Евгеньевич работал над фолиантом «Парашют». Дебютные, иллюстрированные, исправленные, дополненные произведения вышли в свет в «Детиздате» (Москва – Ленинград) в 1938-м, 1939-м и 1943-м годах, открыв читателям многогранность таланта Котельникова и ещё 18-ти изобретений первопроходца.

Обладатель памятной медали в честь Императора Александра III, двух орденов Святого Станислава III-й и II-й степени, редкого Почётного знака «Конструктор парашютов» по заслу-

женному праву получил признание ВКП(б), Правительства, ВС СССР и народа 22 января 1944-го, когда его наградили орденом Красной Звезды*.

Отдав себя целиком Отечеству, авиационному снабжению и парашютному делу, пронеся раны, нанесённые Отчизне, глубоко в своём сердце, Г. Е. Котельников ушёл из жизни в один год с ведущим конструктором истребителей Н. Н. Поликарповым – 22 ноября 1944 года. Люди неба, поднявшие в воздух тысячи соотечественников, помогавшие освобождать небеса от агрессоров, упокоились на земле, на Новодевичьем кладбище...

Не знаем, кто придёт к памятной доске Г. Е. Котельникова в Полтаве, на фоне попыток разрыва всего наилучшего, созданного в дружественном союзе Совдепии с Червоной Украиной. Однако, в этом же январе 2022-го, несмотря на пандемию, парашютисты всех национальностей посетят могилу «крёстного» небопроходцев. Они затянут узлы «тявочек» (лент для затяжки парашютов) на поднявшиеся ввысь деревьях. Помнящие родство приедут в Котельниково. С гордостью пройдут по аллее его имени в Питере. Поклонятся его Мемориальной доске на 14-й линии Васильевского острова. Выйдут с цветами к подножию памятника в Иваново, где поныне действует предприятие по производству парашютов «Полёт». Память не скручивается как стропы – она живёт в благодарных потомках, на марках и медалях в Честь 100-летия ранцевого парашюта. Они должны появиться и к 150-летию юбилею Глеба Евгеньевича Котельникова, спасшего жизни тысяч лётчиков боевой, гражданской, морской авиации, чьи заслуги и имя неотторжимы от Героев ВДВ Советского Союза и Российской Федерации!

*Январь 2022 г., Орёл – Санкт-Петербург – Москва – Орёл
(Материал не опубликовали «Нева» и «Аврора», проигнорировав его в год юбилея земляка...)*

* В своё время будущие лётчики и наследники дела «бати» ВДВ В. Ф. Маргелова зачитывались книгами А. Глебова и Г. Залуцкого о творце авиапарашютов Г. Е. Котельникове, вышедшими в Москве в 1951–1953 гг.



*В честь 130-летия со Дня рождения лауреата
четырёх Сталинских премий, доктора технических наук,
Героя СоцТруда, генерал-лейтенанта инженерно-авиационной
службы А. Д. Швецова*

МОТОРОСТРОИТЕЛЬ СТРАНЫ СОВЕТОВ

Не только в Год культурного наследия Отчизны, а ежегодно соплеменники обязаны вспоминать блистательную плеяду советских двигателистов, обеспечивших мобильность и боеспособность современников на земле, в небесах и на море. Среди бесподобных родоначальников отрасли одно из ведущих мест на пьедестале авиамоторостроения занимает славный сын Пермской губернии Аркадий Дмитриевич Швецов.

Множество страниц своих книг «Небесные снайперы», «Сердце над облаками», «Штурмующий небо», «Меч возмездия», «Небопроходцы», «Свастика под прицелом», «Горе и Слава Второй Мировой» (не говоря о формате статей и очерков) мы посвятили сыну учителя из рабочего посёлка при Нижне-Сергинском заводе. Ровесник Н. Н. Поликарпова родился на полгода раньше передового авиаконструктора – 12 (24) января 1892-го, оставив жизнью и трудом значительный след в истории советского самолётостроения.

Завершив обучение в Алексеевском реальном училище в конце первого десятилетия XX века, красноуфимец переехал в Москву. Здесь Аркаша нашёл новых друзей, будучи среди бригады

токарей столичного предприятия «Динамо». Дружба с рабочими, со станками, чертежами и инструментарием, слесарное дело и техника дореволюционного периода пригодятся герою повествования на курсах Высшего техучилища имени Н. Э. Баумана, а затем в цехах и КБ завода «Мотор».

В середине 20-х годов 33-летний моторист возглавил проектирование, испытания, доводку звёздообразного пятицилиндрового авиадвигка М-11 воздушного охлаждения. Вот что вспоминал в мемуарах «Через всю жизнь» ас испытаний и перелётов, рекордсмен и фронтовик М. М. Громов об эпохальном моторе массового поликарповского У-2:

«Двигатель М-11 оказался на редкость надёжным и выносливым, простым и удобным в эксплуатации как на земле, так и в воздухе. Его мощность, вес, габариты, экономичность и прочие техданные как нельзя лучше гармонировали с остальными характеристиками замечательного биплана. Завершив испытания, я дал самую высокую оценку машине и мотору. К ней присоединятся тысячи лётчиков, ибо наша авиация получила лучший в мире учебный самолёт, на котором многие поколения молодёжи прошли начальное обучение лётному искусству», – подчеркнул Михаил Михайлович, не один год работавший с «Королём истребителей» и Аркадием Дмитриевичем...

Во всех упомянутых выше книгах, вышедших в Первосалютном Орле с 2006-го по 2021-й год тиражом около 37 тысяч экземпляров (в типографиях «Труд» и «Новое время»), авторы широкомасштабно раскрыли потенциал и КПД довоенного и военного периодов авиамоторостроения. С 1934-го Главконструктор Швецов А. Д., имевший богатейший опыт освоения мирных небес, выдвинется в фавориты отрасли, одновременно заполучив лицензию на штатовский радиальный «Райт R-1820 Циклон». Оперативное освоение успехов заокеанских коллег многократно выручит творца моторов в будущем, в ходе обеспечения двигателями самолётов И-15, И-16 Н. Н. Поликарпова, серий «ДБ-Ил»

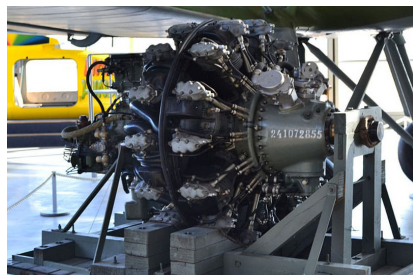
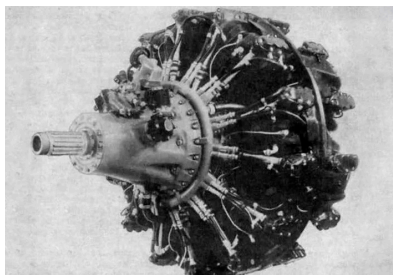
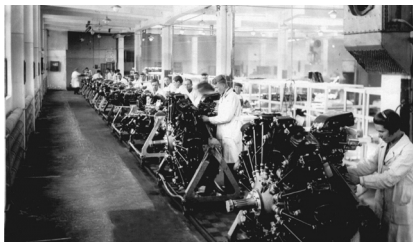
С. В. Ильюшина, бомберов авторства КБ А. Н. Туполева, истребителей фронтового «семейства» «Лавочкиных»...*

Архиважным для понимания побед СССР в войне за господство в воздухе было строительство Пермского моторостроительного завода № 19 в середине 30-х, куда и поставили лидером А. Д. Швецова, побывавшего в Штатах. Оценка мощностей двигателей не только «Кертисс-Райта» явилась «фундаментом» для родословной всех последующих поршневых моторов «шведовцев», главной особенностью коих «зацементировалось» их воздушное охлаждение.

Дилемма «какое сердце» лучше для самолёта и лётчика – с жидкостным или воздушным охлаждением – долгие годы занимала лучшие умы мирового двигателестроения, не оставив в стороне от её решения неохватную Страну Советов. Мы не будем изматывать читателей конструктивной спецификой разработок, испытаний, удач и фиаско моторопроизводства для боевых и гражданских самолётов. Назовём многоцилиндровые «ревуны» КБ под началом Швецова А. Д., согласно году их создания, а также (для интересантов) книги и мемуары по теме в сносках к юбилейному очерку.

Так, в далёком 1934-м, появился М-25, завоевавший популярность пилотов ВВС РККА и крепкое словцо от техперсонала, будучи «сердцами» истребителей И-15, И-15 бис (715 л.с.). М-25 различных модификаций и мощности стоял на ранних и последующих крупносерийных «Ишачках» 30-х годов. Одновременно с реорганизацией в ОКБ-19 (в год начала Второй Мировой), в Перми запускают конвейер с М-63. С 1941-го – АШ(М)-

* Подробнее см. работы авторов в «ОВВ» (2013–2022 гг.): «Укротитель истребителей», «Крылатые «танки» Сергея Ильюшина», «Бог бомбардировщиков», «Авиаконструктор побед», «Мощь и гордость Микояна и Гуревича», «Опередивший время», «От винта!», или «Пламенные сердца» Александра Микулина», «Покорители неизвестности», «Испытания на прочность», «Присягнувший небу», «КПД авиадвигателя Сергея Туманского», «Советский «Антей», «За гранью героизма», «В аде над землёй», «Война моторов Владимира Климова» (и мн. др. очерки 2023-2025 гг.).



Штурмующий небо и его воздушные «табуны»



Народная память жива!

А.Д. Швецов подчёркивал:

*«Без главы ПМЗ им. Я.М. Свердлова – А.Г. Солдатов был бы невозможен рост качества и количества пермских авиадвигателей».**

* См. Г.Ф. Семёнов «В труде как в бою» (М., 1961).

82 и с 1942-го – АШ(М)-82Ф (те самые АШ-победные, которые воевали в руках Героев ВВС на истребителях С. А. Лавочкина). В переломном 1943-м вылетел крушить агрессоров легендарный мотор АШ(М)-82ФН, но ранее не пошёл в серию М-71, на который «поставил» Н. Н. Поликарпов, так и не сумевший запустить пушечный И-185 в боевую жизнь на фронтах Великой Отечественной. Не всё сложилось по приказам-планам, в процессе разработок и внедрения «воздушно охлаждённых» АШ-73 1945-го и первого послевоенного движка «швецовцев» – АШ-21...

Покорителя небес упрекали в нарушении аэродинамичности перехватчиков из-за «лобастости» его «детей». Однако тысячи «лбов» живучих АШ, по счастью войны, спасли тоже число лётчиков, поскольку снаряды и пули «Мессеров», «Фокк», стрелков бомберов Люфтваффе и немецкой ПВО попали в них, а не в авиаторов. Недруги и противник забыли, что «алгебра войны» обязывала Аркадия Дмитриевича и его соратников сокращать поперечные размеры АШ всех модификаций, на которых уменьшали высоту цилиндров и ввели форсирование с 1700 до 1850 л.с. Мало кто помнит, «Фокке-Вульф-190» К. Танка поднялись в небеса войны более тяжёлыми, менее быстроходными и манёвренными, что не выдерживали залпов ШВАКов. Весьма помог в достижении побед над крестоносцами и самураями ныне забытый автор спецаппаратуры для непосредственного впрыска топлива в тысячи моторов «Ла» – Семён Ариевич Косберг – выпускник МАИ, Герой СоцТруда, автор послевоенных ЖРД...*

Лидеры ВКП(б) и СССР осознали значимость А. Д. Швецова для Пролетарских ВВС, ГВФ, ОСОАВИАХИМа, наградив его орденом Ленина в 1936-м, когда разразилась война в Испании.

* Историко-документальная литература по теме: Грин Б. Д. «Высокое небо» (Жизнь и творчество конструктора авиадвигателей А. Д. Швецова), Пермь, 1973; Пономарёв А. Н. «Покорители неба», М., 1980; Арлазоров М. С. «Конструкторы», М., 1975; Евстигнеев К. А. «Крылатая Гвардия», М., 1982; Захаров Г. Н. «Я – истребитель», М., 1982; «Крылатый металл Кузбасса», Кемерово, 1969; «Пермский моторостроительный», Пермь, 1978; Урмин Е. В. «Опытное авиамоторостроение в СССР в 20-е – 40-е гг. XX века» (Из истории авиации и космонавтики), выпуск 23, М., 1982.

Ещё четыре ордена имени Ильича Аркадий Дмитриевич заслужит в день награждения званием и медалью Героя СоцТруда – 22 января 1942-го, затем – в 1945-м, 1949-м и 1952-м годах. Четырёхкратный лауреат Сталинской премии за создание новых образцов авиадвигателей и их успешное крупносерийное производство, волей и трудом заслужил ордена Кутузова и Суворова (1-й и 2-й степени), орден Трудового Красного Знамени. Наряду с прославленными советскими моторостроителями А. А. Микулиным, В. Я. Климовым, С. К. Туманским, Е. В. Урминым, А. Д. Чаромским, В. Н. Челомеем, А. М. Люлька, А. Н. Пономарёвым, пионер «поршневой» эпохи по праву гордился медалями. Они были массовыми, но предельно выстраданными в союзе с товарищами по ОКБ-19: «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». После войны Герой СоцТруда дополнительно нёс бремя депутата ВС СССР 2–3 созывов, заслужив звания Генерального конструктора и генерал-лейтенанта инженерно-авиационной службы.

Разные поколения авиаторов поднялись ввысь, благодаря напряжённой «моторной» деятельности А. Д. Швецова, ведь его супермассовый М-11 собирался рабочими вплоть до 1952-го и десятилетиями применялся на ПО-2 и Як-18. Тот же двигатель способствовал программе «Сто тысяч лётчиков» с протекции Сталина И. В., дав им путёвку в жизнь на бортах АИР-6 и УТ-2, сконструированных КБ Яковлева А. С. Крылатое племя чтит наследие соотечественника, подвигнувшего разработку и испытания 28-цилиндрового, рядного АШ-2ТК и АШ-2К, обладавших мощностью 4000 и 4500 л.с., а также моторы для вертолётов М. Л. Миля.

Прозорливый двигателестроитель уйдёт из жизни в 61 год, пережив на две недели великого генералиссимуса. После трагичного прощания с Иосифом Виссарионовичем – Генерального конструктора авиамоторов Страны Советов скромно похоронили, в кругу родных и соратников, на Новодевичьем кладбище столицы.

Редкостный представитель Прикамья увековечится в народной памяти, в наименованиях Пермского авиатехникума. В городе Нижние Серги воздвигнут памятник земляку, чьи двигатели

принесли на крыльях долгожданную Победу народов СССР в Европе и на Дальнем Востоке.

Незабываемый вклад Аркадия Дмитриевича Швецова и его единомышленников, к сожалению, не отражён в советском и российском кинематографе. Он сохранился на пожелтевших от времени страницах мемуаров А. Шахурина «Крылья Победы», в книге «Советская наука в годы Великой Отечественной войны», в сочинениях А. Яковлева разных лет, в произведениях Б. Грина, И. Рабкина, А. Пономарёва. Печально, что библиотеки списывают «от ветхости» (а надо бы раздарить по школам, клубам, ВУзам РФ, ДНР и ЛНР): «Великое единство» П. Я. Козлова, «Развитие авианауки и техники в СССР», труды по авиастроению великого архивариуса В. Б. Шаврова, «Советские ВВС в Великой Отечественной войне. 1941–1945 гг.», «Познать себя в бою» А. И. Покрышкина, «Верность Отчизне» И. Н. Кожедуба. Более 30 лет остаётся под вопросом частичное финансирование книгопроизводства авторов строк – в своё время работодателей четырёх типографий «литстолицы», пережившей оккупацию с Орловщины более 80 лет назад. Не потому ли правнуки и правнучки Героев Родины не помнят не то что воинов-освободителей Европы и Азии, а Маршалов Победы по имени-отчеству? Для кого финансируют съёмки д/ф «Прививка от фашизма», где школьники путают чёрный 1941-й с Победным 1945-м?!*

Январь-апрель 2022 г., Орёл – Москва – Монино – Подольск – Орёл (с дополнениями Года 80-летия Победы и Защитника Отечества – 2025 г.)

* О самолётах с двигателями А. Д. Швецова читайте воспоминания лётчиц и пилотов: «Ночные ведьмы» Р. Е. Ароновой (М., 1969), «Самолёты уходят в ночь» М. П. Чечневой (М., 1961), «Записки штурмана» М. М. Расковой (М., 1939); коллективный сборник «Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне» (М., 1983), Астащенко А. Т. «Дерзкие старты» (М., 1976), Ефимов А. Н. «Советские Военно-Воздушные Силы» (М., 1987), Зимин Г. В. «Тактика в боевых примерах. Истребительная авиадивизия» (М., 1982), Кожедуб И. Н. «Три сражения» (М., 1945), Красовский С. А. «Жизнь в авиации» (Минск, 1976), Кутахов П. С. «Военно-Воздушные Силы» (М., 1977), Покрышкин А. И. «Крылья истребителя» (М., 1944), Скоморохов Н. М. «Предел риска» (М., 1991), Савицкий Е. Я. «Полвека с небом» (М., 1988) и др. мемуары Героев ВВС СССР.



*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...

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

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!»)...*

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 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 за

* 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.), очерки Рассохиных в СМИ РФ.

водчане 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 «Айрко-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, военно-транспортный бомбер АКОН/СОН/, штурмовик ОЛ-1 «Боевик», бомбардировщики Л-2 и 2БР-2, разведчик РЛ-400, истребители ИЛ-4 и ИИН-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 предвосхитил модификационный ряд большинства самолётов, разрабатывая их всевозможные версии по двигателям, оперению, фюзеляжам, шасси, по компоновке (биплан, моноплан, низкоплан, полутораплан) 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 – к опытному образцу, затем серийному производству. Поликарповская методика проектирования и ста-

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

тика 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 «ноухау» 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 МУ-2, по истребителям И-3 и ДИ-2. Никто из «поликарповцев» предствить 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...**

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 Поликар-

** Множество нюансов пролетарского авиастроения «послегражданского» периода отображены отцом и сыном Рассохиными 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»), 2000-2024 гг.

пов «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 «растращивать» 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», «карбюраторщиков»...

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

«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 памя-

ти ливенского «Икара». Вспоминались родные, Питер, падение К. К. Арцеулова на истребители-монопланы 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... *

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 горьким 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 авиапатриот Отечества был осуждён на 10 лет ИТЛ, с несмысаемыми 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

* Очевидно, для читателей РФ и стран СНГ мало тиражей книг В. П. Иванова «Неизвестный Поликарпов» (М., 2009), А. В. Коршунова (внука авиаконструктора) «Как работалось 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).

госмужей важности голов «поликарповцев» выльется в амнистию «шарашников» по постановлению ЦИК СССР 7 июля 1931-го, по коему 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 аэродинамического института Н. Е. Пауфлера. Там же работал главным инженером «Бог бомберов» 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 полутораплану, с моторами воздушного и жидкостного охлаждения М-38 и М-32. К тому времени на авиазаводе №23 в Ленинграде наладили конвеер У-2 и его модификаций.

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).

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...*

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 2410 И-15 бис до начала Битвы за Англию. С учётом знаменитой И-153 «Чайка», трудящиеся изготовили к 1940 году 6500 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!

* Фрагменты боевого применения самолётов авторитетного земляка раскрыты авторами строк в главах трёх переработанных и переработанных 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.

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 Страны Советов. Бипланы выручили при организации аэроклубов ОСОАВИАХИМа, авиаучилищ, техшкол механиков, интернациональных учзаведений. 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)*.

Чкалов с авиагруппой «Красная пятёрка» продемонстрировали вёрткую машину на Первомай 1935-го и позднее, на Центральном аэродроме Москвы. С пилотами и «Королём» серьёзно общался дальнзоркий 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 سینема, 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 обычаям. 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»...**

* Наиболее значимыми исследованиями творческого пути Поликарпова Н. Н. и его КБ останутся произведения М. А. Маслова – «Двухместные истребители», «Истребители И-5, И-6, И-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).

** Помимо разработок Маслова М. А. («Боевые «чайки» Сталина. И-15, И-15бис, И-153», М., 2008) и Семенченко И. Г. («Истребители

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 занимает к 1940 году более 8000 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. «Крестonosец», 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 головою «Дамоклов меч». Однако, помня о непредсказуемости слуг НКВД и мизерности автотопотока середины 30-х, ДТП могло быть не случайным – кандидатура Николаевича рассматривалась одномоментно

лям 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).

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 международной 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, о которых докладывал не только Г.И. Тхор.

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 цифири 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 многообещавшего 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 он нёс смертельную угрозу истребителям 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» Марка Биркигта



Фильм Анастасии Бутузовой о «Короле истребителей»
с участием писателей Рассохиных
транслировался телекомпаниями России около 30 раз



Видеосюжет Медиахолдинга «Истоки» с интервью Рассохина С. В.
к 130-летию авиаконструктора – земляка.
У прочих СМИ – память не говорит, а молчит...

в пользу их лицензионных дублёров – М-100, приспособленных под 20-мм авиапушку ШВАК.

Высокоманёврная, 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 моторпушкой в развале цилиндров. Уверены, 3000 И-17 не были лишними в ПВО и ВВС ВМФ Отечества*.

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

Чередой 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 Гаврииловичем Шпитальным. Отличился в роли организатора Конференции авиаконструкторов Отчизны и даже получил

* 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.

«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...*

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 Косбергем...

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, «педагог» – УТИ-4. Не остановится разработка

* Могила супругов Поликарповых долгое время оставалась забыто-заброшенной. 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», который мог стать Музеем Н.Н. Поликарпова. В честь него должен быть переименован аэропорт «Южный»...

СВБ 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 партчинов, предрешённое 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, виделся творцам удачным монопланом с передовыми ЛТД по скорости, практическому потолку, бортооружию, 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), взаимобвинения 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. Берия, почти 30-градусный мороз 15 декабря 1938-го, убили кумира молодёжи В. П. Чкалова и машину с необкатанным двигателем...*

НКВД развил «высший пилотаж» по захвату проектировщиков, двигателистов, техников, по отношению к поставщикам запчастей от заводов-смежников. В очерках «АС», «Икар из Василёво», «Очарованный небом» 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

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

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 полнокровную 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» – Vf.-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.

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... **

** Основатель именной школы воздухоплавания, вплоть до... канувшего в небытие «Бурана» (его создание вёл ученик и соратник Н.Н.П. –

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...

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 антифронтовой 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 «Буратино» – ЛаГГ-3 из дельта-древесины Л. И. Рыжкова, созданный коллегами С. А. Лавочкиным, В. П. Горбуновым, М. И. Гудковым.

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 7000 метров, а также практический потолок – свыше 10000 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 пуш-

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» (М., 1986).

ки ШВАК-20 имели общий боекомплект 500 снарядов. Длинной чуть более семи метров, истребитель с размахом крыла 9,8 метров при его площади 15,6 кв.метров, обладал взлётной массой 2708 кг. Потенциал, с расчётом на двигатели большей мощности и надёжности, оставался высоким, 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»*, рекомендовав 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» проведённые 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, первоочередно, из-за мук «поликарповцев» на всём их жизненно-творческом пути – двигателях. 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)...

* Даже если кто-либо из исследователей-биографов «Короля истребителей» намекал об «этом», коммуцензура 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).

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 добили «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, грузоподъёмные планёры для ВДВ, У-2 с танковым пулемётом В.А. Дегтярёва...

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. Увы, Комиссия по авиации АН СССР, созданная в Казани, не помогла Мастеру по истребителям...

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.

Зачарованный 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.

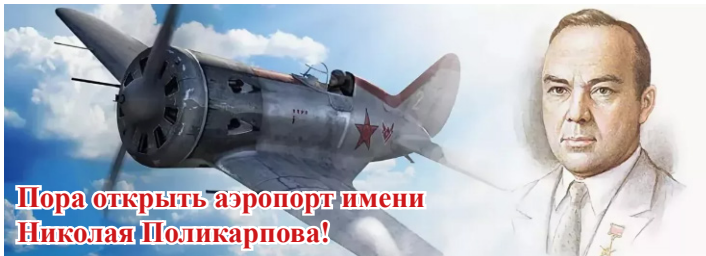
Триумф славы над забвением, благородство взамен равнодушия, бича компьютерного XXI века, мы просим увековечить в год 130-летия земляка, переименованием «Южного» в Аэропорт Поликарпова!!!

*28 мая – 9 июня 2022 г., Орёл – Калининo – Москва – Орёл
(с дополнениями 2023, 2024, 2025 гг.)*

**Значимая литература о жизни и творчестве
Н. Н. Поликарпова, его КБ, по истории ВВС и ГВФ СССР:**

- «Атлас деталей самолётов» (*Е. И. Майоров, Н. Н. Поликарпов, М. М. Шиммарёв, В. Д. Яровицкий. Под ред. Б. Ф. Гончарова*). – М., 1924.
- *Арлазоров М. С.* «Конструкторы». – М., 1975.
- *Аронова Р. Е.* «Ночные ведьмы». – М., 1969.
- *Бойко В.* «Крылья Северного флота». – Мурманск, 1976.
- *Беляков Р. А.* «Н. Н. Поликарпов и современное авиастроение». – М., 1981.
- *Барсенёв Л. Л., Спивак И. И.* «Боевой долгожитель». – М., «Крылья Родины», 1984.
- *Виноградов Р. И., Минаев А. В.* «Самолёты СССР». – М., 1961.
- «В небе Китая. 1937–1940. Воспоминания советских лётчиков-добровольцев». – М., 1986.
- *Гумилевский Л. И.* «Строитель самолётов». – М., 1946.
- *Губарев В. С.* «Конструктор». – М., 1977.
- *Гугля Ю.* «Трудная судьба И-185». М., «Крылья Родины», 1990.
- *Дорохов А. П.* «Герои черноморского неба». – М., 1972.
- «Женщины Страны Советов». – М., 1977.
- *Захаров Г. Н.* «Я – истребитель». – М., 1982.
- «История ВВС Советской Армии». – М., 1954.
- *Иванов П. Н.* «Крылья над морем». – М., 1973.
- *Иноземцев И. Г.* «Крылатые защитники Севера». – М., 1975.
- «Конструкция и проектирование самолётов» (*под ред. Поликарпова Н. Н.*). – М.-Л., 1939.
- «Крылатое племя». – М., 1962.
- *Кутахов П. С.* «Военно-Воздушные Силы». – М., 1977.
- *Кожевников А. Л.* «Стартует мужество». – Красноярск, 1980.
- *Кориунов А. В.* «Тяжёлый истребитель сопровождения». – М., «Крылья Родины», 1985.
- *Магид А. С.* «Большая жизнь». – М., 1968.

- Новиков А. А. «В небе Ленинграда». – М., 1970.
- Пономарёв А. Н. «Советские авиаконструкторы». – М., 1980.
- Раскова М. М. «Записки штурмана». – М., 1939.
- Рассохин В. В., Рассохин С. В. «Сердце над облаками», «Штурмующий небо» (в 3-х пер. и доп.изд.), «Небесные снайперы» (в 2-х изд.), «Небопроходцы», «Свастика под прицелом», «Поколение Кожедуба». – Орёл, 2010, 2012, 2013, 2015, 2006–2007, 2015, 2016, 2020–2021.
- «Самолёты Страны Советов». – М., 1974.
- Стражева И. В. «Полёта вольное упорство». – М., 1986.
- Фалалеев Ф. Я. «В строю крылатых». – М., 1978.
- Чечнева М. П. «Боевые подруги мои». – М., 1975.
- Шавров В. Б. «История конструкций самолётов в СССР 1938–1950 гг.». – М., 1978.



Защитник воздушных просторов Родины и союзников СССР и его знаменитый истребитель И-16. Мост в будущем в Калинино над Сосной – превратился в долгострой...



*В честь выдающихся заслуг советского конструктора
авиадвигателей, четырёхкратного лауреата Сталинских
премий, дважды Героя СоцТруда, депутата ВС СССР
2-го созыва Владимира Яковлевича Климова, к 130-летию
со Дня рождения генерал-майора инженерно-авиационной
службы, академика АН СССР*

ВОЙНА МОТОРОВ ВЛАДИМИРА КЛИМОВА

Ровесник Николая Поликарпова, москвич по рождению – появился на свет на месяц позже ливенца, благодаря супружескому союзу наследников крестьян-отходников Якова Алексеевича Климова и Прасковьи Васильевны Устиновой – 11 (23) июля 1892 года. Батя был родом из владимирской деревушки Аннино, мама – из близлежащей Еросово. Ребёнком Яков работал в столице: сначала учеником, позже – главой мастерской артели. Освоив строительное дело, Климов-старший обрёл почёт и состояние, а затем своими руками возвёл доходный дом на земле Белокаменной. Чета подарила жизнь восьмерым, среди которых заслужит отечественную и мировую славу Володя...

Мы стоим у подножия его бюста в Москве, преклонив головы, с цветами в руках, на улице Солдатской в Лефортово. Поражаемся и ныне, каких высот во благо Отечества достиг выпускник Комиссаровского техучилища и авторитетнейшего МВТУ им. Н. Э. Баумана, автор «Атласа конструкций авиамоторов», вышедшего во второй половине 30-х в Москве и Ленинграде...

С осени переломного 1917-го он трудился с коллегами-инженерами на Коломенских заводах столицы. В 26 лет (ещё бушевала трагедиями Гражданская) проявил способности, будучи старшим инженер-лаборантом. В дальнейшем будущий академик аэрогазодинамики, двигателист от Бога, вплоть до начала 30-х возглавлял отдел и был «правой рукой» директора в научно-автомобильной лаборатории (ей довелось стать знаменитым НАМИ (Научным автотранспортным институтом)). ВКП(б) замечает смышлёного моториста, выдвинув сына крестьян на пост начальника техконтроля отдела бензомоторов в ЦИАМе (Центральном институте авиадвигателестроения), где ему повезло познакомиться, взаимодействовать и конфликтовать со многими знатоками «красного» двигателестроения. Альма-матер предоставила возможность карьерного роста Владимира. Помимо работы в ЦИАМе, он стал преподавателем МВТУ, Ломоносовского института и Академии ВВФ им. «отца воздухоплавания» Н. Е. Жуковского. Был лидером в МАИ на кафедре, занятой созданием новых авиадвигателей различных компоновок, схем, предназначения для ВВС и ГВФ. Ступеньки вверх преодолевались с трудом...

Шли годы беспримерного энтузиазма, взлёта пионерии, ленинщины и комсомолии. В ходе сплочения масс при росте ОСО-АВИАХИМа, «Добролёта», Общества друзей Воздушного Флота и им подобных, под кличем «Пролетарий – на самолёт!» товарищ Климов в первой фаланге по проектированию дебютных «звёзд» воздушного охлаждения. При его деятельном участии «подали голос» «ревуны» – М-12, М-23, их модификации. Прорывной разработкой конца 20-х годов явится жидкостный 12-цилиндровый 880-сильный М-13, не имевший аналогов в моторостроении Страны рабочих и крестьян.

Необыкновенно одарённый, сверхдальнозоркий Владимир Яковлевич по жизни тщательно изучал «нутро» иномарных конкурентов; «Испано-Сюиз», «Оберурселей», «Даймлеров», «Гном-Ронов», «Клерже», «Сальмсонов», «BMW», «Роллс-Ройсов», «Фиатов», «Бристолей», «Юнкерс-Юмо». В негласные

обязанности пролетарского знаменосца вменялся анализ новинок «Пратт-Уиттни» и «Аллисонов», КПД «Мерлинов» и «Альфа-Ромео», «Изотт-Фраскини» и «Райтов». Уже тогда работали на опережение потенциальных врагов – «Даймлер-Бенц», «Накаяма», «Нэпир», «Дженерал-электрик», «Мицубиси», «Накадзима», «Брамо», «Пьяджо» (не говоря об их системах охлаждения, смазки, зажигания, топлива, газораспределительных механизмах, электрооборудовании). Климов не раз бывал за кордоном, не исключал покупку лицензий, ради ускорения процесса освоения силовых установок... *

Главконструктор авиадвигателей обязан знать развесовку и диаметр шатунов и поршней, степень «выживаемости» мотороцепей, тарелок и стержней клапанов, помнить о ресурсе коленвала, определить наилучшие свечи зажигания, карбюраторы, магнето, сплав головок цилиндров. Наука «мотором побеждать!», не только на примере колоссального вклада КБ В. Я. Климова, подразумевала (вне официоза параграфов) максимальное облегчение конструкции двигателя, развитие его моторесурсности с реальностью дальнейшего форсирования в модификациях. В товариществе с оружейниками первоочередно продумывались размещение пулемётов и пушек, с аэродинамиками – винта переменного шага, с металлургами – авиасплавы, с нефтяниками – сорта и виды качественных ГСМ. Яковлевич, знамо, владел «обеими руками» в отрасли, проектируя двигатели воздушного и жидкостного охлаждения, рядной, звёздообразной и V-образной компоновок (последней – не без влияния ведущего автора «Испано-Сюиз» швейцарца М. Биркигта) **.

* Нюансы биографии см. на сайте «Герои страны» и в архиве ВОО «Трудовая Доблесть России», в Военно-исторических энциклопедиях Башкортостана, в книге «Великая Отечественная война, 1941–1945. События. Люди. Документы» (Краткий исторический справочник). – М., 1990.

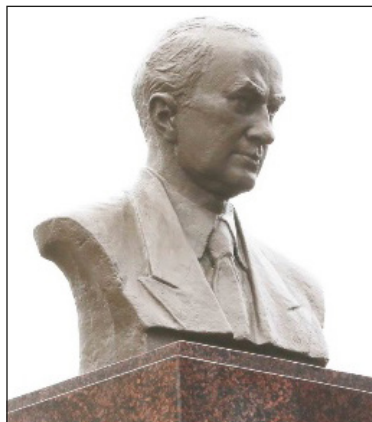
** Глобальные и малые проблемы отечественного авиамоторостроения отображены В.В. и С.В. Рассохинными в документальных очерках, опубликованных в ежемесячном «Орловском военном вестнике»: «Бог бомбардировщиков», «Укротитель истребителей», «От винта!», или «Пламенные сердца» Александра Микулина», «Мощь и гордость Ми-

Перед войной в Испании Владимир и соратники дали «путёвку в жизнь» мощному 12-цилиндровому М-100. Малоразмерный по сравнению с иностранными движками известных фирм, он окажется базой для М-103, крупносерийно выпускавшегося для «Катюш» – скоростных бомберов А. Н. Туполева – А. А. Архангельского. К тому предрепрессионному времени Климова В. Я. партия и лично Сталин И. В. определили Главконструктором моторостроительного гиганта в Рыбинске (под № 26).

Накануне Трагедии XX века профессионал высшего уровня, не раз схлестнувшийся в калёных спорах с мэтрами А. А. Микулиным, А. Д. Швецовым, С. А. Косбергом, А. Н. Пономарёвым, С. К. Туманским, А. М. Люлькой, А. Д. Чаромским, Е. В. Урминым и другими по проблематике впрыска топлива, создал и организовал производство легендарных М-105, ВК-105ПФ, ВК-107, ВК-108. Оригинальность серийных двигателей заключалась в их двухскоростном воздушном нагнетателе. Под лидерством неутомимого борца за снижение веса моторов, его «детища» стали «сердцами» для эпохальных боевых самолётов – Пе-2, Пе-2И, Як-1, Як-7, Як-9, Як-3, ЛаГГ-3, созданных КБ Петлякова В. М., Мясищева В. М., Яковлева А. С., Лавочкина С. А., Горбунова В. П., Гудкова М. И. (д/ф о них – нет)...

Десятки тысяч пилотов ВВС РККА и ВВС ВМФ СССР исчезли в высшем пилотаже и небесном снайперстве Великой Отечественной на этих моторах, но и десятки тысяч лётчиков-Героев вернулись с войны Победителями, как это случилось с побратимами по крылу из французского ИАП «Нормандия-Неман». В книге «Свастика под прицелом» авторы строк под фото Владимира Яковлевича просто подписали: **«Человек, спасший жизни тысяч пилотов – конструктор авиамоторов В. Я. Климов»**. Для Люфтваффе он был врагом № 1...

кояна и Гуревича», «Опередивший время», «Авиаконструктор побед», «Крылатые «танки» Сергея Ильюшина», «Испытания на прочность», «Очарованный небом» (Орёл, 2013–2024, при поддержке Союза военных литераторов).



Покоритель неба, его исторические моторы,
сратники А.Н. Пономарёв и А.Д. Чаромский,
остановившие войну за господство в воздухе в пламени 40-х...

За глобальные успехи, достигнутые профессором авианаук в разработке передовых конструкций двигателей, приспособленных под мощные залпы авиапушек, его наградили «Звездой» Героя СоцТруда 28 октября 1940 года. «Золотым» Серпу и Молоту № 9 предшествовали признание трудов В. Я. Климова награждением орденом Ленина в 1936-м и орденом Трудового Красного Знамени в 1939-м, Ленина в 1940-м.

С конца лета кровавого 1941-го высокодоблестный моторостроитель сплотил КБ на эвакуированном в Уфу предприятии, где им были заслужены Сталинские премии 1-й и 2-й степени в годы войны. В 1946-м и в 1949-м годах за создание авиамоторов новейшего образца покорителя воздуха премировали дважды Премией имени Вождя, вдобавок к его орденам Суворова 2-й и 1-й степени, к ордену Отечественной войны I степени, заслуженных им в августе 1944-го, сентябре и июле 1945-го. Народно-государственное признание, при суровости особо важных заданий и времени, дважды легло на грудь мотороснабженца родных ВВС орденами Ленина 30 декабря 1943-го и 2 июля 1945-го. Как и наш земляк, писатель И. А. Новиков, отдавший Пушкинскую премию на истребитель «Александр Пушкин» Юрия Горохова, Владимир Яковлевич даровал Фонду обороны СССР 73 000 рублей на постройку авиаэскадрильи...

За заботу о Краснозвёздных ВВС он получал Благодарность от Иосифа Сталина 4 марта 1943-го, чего дороже была безграничная любовь авиаторов к самолётам с моторами ВК. На одном из них – ВК-108, смельчак В. Л. Расторгуев достиг на испытаниях 745 км/ч. Мотор не пошёл в серию. Но, что говорит факт установки «климовских сердец» на 40 000 «Яков» всех модификаций, выпущенных в годы Священной войны с германскими и японскими захватчиками?! В 1944-м «Техника воздушного флота» всего не могла опубликовать, как и журнал «Фронтовая иллюстрация»...

* Судьба героя повествования фрагментарно раскрыта в исследованиях Виктора и Сергея Рассохиных «Поликарповец», «Присягнувший небу», «Советский «Антей» (к 110-летию со Дня рождения М. К. Янгеля

Несмотря на кажущуюся приближённость к Верховному Главнокомандующему, Климов случайно избежал ареста и расправы, когда самолично (без уведомления) увеличил наплыв в картере, из-за чего двигатель «Яка» потяжелел на 200 граммов. Появление наплыва спровоцировало наличие трещин в месте крепления авиапушки к картеру, возникавших вследствие запредельных нагрузок при стрельбе в воздухе в боях. Доработка не посрамила единомышленников в серии. Однако нарком авиапромышленности А. И. Шахурин получил суровый выговор от И. В. Сталина за «молчание» об изменении конструкции двигателя и только удача спасла от взыскания наркома вооружения, товарища Б. Л. Ванникова...

За «климовцами» остаётся знаковый вклад в послевоенное проектирование ВРД, внедрение центробежных компрессоров козырем реактивной эры. За первенец ТРД в ВВС Отчизны, разработанный под руководством В. Я. Климова на базе британского «Nene», славного москвича поощряют пятым орденом Ленина 23 июля 1952-го, в честь 60-летия небопроходца. Благодаря появлению форсажных камер на ТРД ВК-1Ф истребители Советских ВВС различных ОКБ и конструкций долгое время первенствовали среди зарубежных аналогов по ЛТД, независимо от театров военных действий.

Через год после смерти генералиссимуса – ведущего моторостроителя державы растрогали медалью «За боевые заслуги». 12 июля 1957-го тем более, ибо Генеральный конструктор вспомнил всё, когда его награждали второй «Золотой Звездой» Героя СоцТруда. Всегда хвалили уфимских моторостроителей и выпускников Ленинградской ВВА КА.

Метеорами пронесли в памяти – бесконечные стендовые испытания, взрывы в цилиндрах, обрыв цепей, шатунов и слом

и к 115-летним юбилеям А. С. Яковлева и О. К. Антонова). В. Я. Климов фигурирует в произведениях Рассохиных – «Железные птицы Семёна Жаворонкова», «В аде над землёй», «Высоты Вершинина», «Сергей Руденко: «Первым делом самолёты!», «Первый в ВВС», «Звёзды бомбардировщиков», «Покровитель бомберов», «Моторостроитель Страны Советов», «Слава побеждает забвение» и мн.др. (Орёл, 1992–2024).

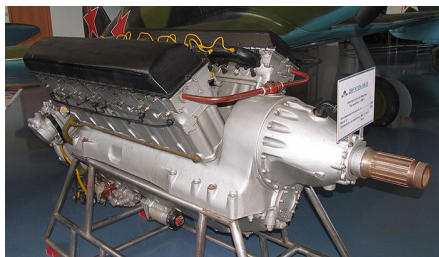
клапанов, обгоревшие поршни и блоки цилиндров, деформация коленвалов, «болезни» топливной и выхлопной систем. В море израсходованного масла и в гектолитрах горючего светились в сознании талантливому изобретателю лица проектировщиков, испытателей, асов истребительной, бомбардировочной, морской авиации. Мчались самолётами-рекордсменами мысли о потерях на тернистом пути первопроходцев, о массе нереализованного не по вине двигателистов. Труд и воля фундаментализировались в теории и практике смазки, в спецзакрытой системе водяного охлаждения поршневых моторов, работавшей под давлением. Успех цементировался внедрением модифицированной системы газораспределения и двухскоростного воздушного нагнетателя, сотнями – миллионами экземпляров мемуаров выживших лётчиков, разгромивших агрессоров на Родине, в Европе, на Дальнем Востоке, кадрами документальной кинохроники и честным советским кинематографом...

Моторосоздателю посчастливилось порадоваться Триумфу Советского Союза в лице Юрия Алексеевича Гагарина. 9 сентября следующего года Империя свершений понесла безвозвратную утрату: Климов ушёл в мир иной, в 70-летнем возрасте...

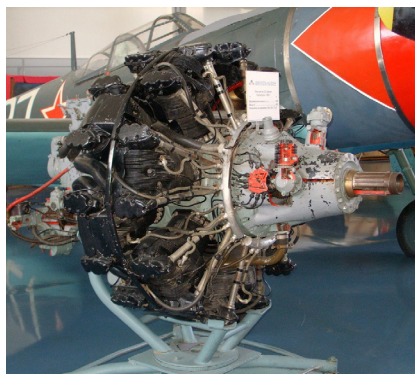
Мы гордимся общей историей, посещая участок № 1 Новодевичьего кладбища столицы России, кланяясь барельефу победоносного конструктора на его могиле. Он напоминает о себе в ЦИАМе на Авиамоторной, на площади его имени в Выборгском районе Питера, в наименовании Объединённой двигателестроительной корпорации, на чьей земле «Ростех» открыл памятник творцу моторов, в октябре 2017 года.

Нашей общей задачей и сегодня, в Год юбиляра и культурного наследия народов Российской Федерации, является недопущение переименования улицы и парка академика Владимира Яковлевича Климова в Запорожье по преступным посягательствам нью-режима Украины. Улица в Шевченковском районе и одноимённый парк по воле народа стали «Климовскими» 20 лет назад...

11–22 июня 2022 г., Орёл – Москва – Владимирская область – Орёл (оформление и дополнение от 2025 г.)



Знаменитые авиамоторы А.А. Микулина – АМ-38 и АМ-35



Победители воздушной войны –
двигатели А.Д. Швецова АШ-82 ФН и АШ-82



Боевые «сердца» В.Я. Климова – М-105 и ВК-105 ПФ

**Мемуары и литература, рекомендуемые автором
по истории советского авиамоторостроения,
самолётостроения, ВВС и ГВФ СССР:**

- *Агокас Е. В.* «Боевые средства авиации». – Москва, 1934.
- *Аграновский И. И.* «Советский крестьянин Ферапонт Головатый». – М., 1957.
- «Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне» (колл. сборник). – М., 1983.
- *Арлазоров М. С.* «Конструкторы» и «Артём Микоян». – М., 1975–1978.
- *Багрий В. Ф.* «Производство самолётов». – М., 1932.
- *Берхен С. Н.* «Основные материалы самолётостроения». – М., 1937.
- *Бобров Н. Н.* «Дважды Герой Советского Союза Владимир Лавриненков». – М., 1950.
- *Баулин Е. П.* «Сын неба». – Ленинград, 1968.
- *Бойко В.* «Крылья Северного флота». – Мурманск, 1976.
- *Бескровный А. И.* «Герои рядом». – Москва, 1979.
- *Борзунов С. М., Ершов Е. А.* «Всего одна жизнь». – Москва, 1976.
- *Барсуков В. Н.* «Крылом к крылу». – М., 1981.
- *Вейгелин К. Е.* «Очерки по истории лётного дела». – М., 1940.
- *Велижев А. А.* «Достижения советской авиапромышленности за 15 лет и «40 лет советской авиации». – М., 1932–1958.
- *Ворожейкин А. В.* «Истребители» и «Над Курской дугой». – М., 1961–1962.
- *Виноградов Р. И., Минаев А. В.* «Самолёты СССР». – М., 1961.
- *Воловик М. Я., Сотников И. В.* «Завод мой, гордость моя!» (о трудящихся УМЗ). – Уфа, 1975.
- «Воздушная мощь Родины». – М., 1988.
- «Герои Советского Союза». – М.-Л., 1942.
- *Гумилевский Л. И.* «Строитель самолётов». – М., 1946.

- *Галлай М. Л.* «Через невидимые барьеры. Испытано в небе». – М., 1965.
- *Грин Б. Д.* «Высокое небо». – Пермь, 1973.
- *Гай Д. И.* «Профиль крыла». – М., 1981.
- *Громов М. М.* «Через всю жизнь». – М., 1986.
- *Григорьев А. Б.* «Альбатросы: из истории гидроавиации». – М., 1989.
- *Данилевский В. В.* «Русская техника». – Л., 1948.
- *Денисов Н. Н.* «Трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин» и «Трижды Герой Советского Союза И. Н. Кожедуб». – М., 1948 (1-я книга в соавторстве с Карпович М. Д.).
- *Дорохов А. П.* «Герои черноморского неба». – М., 1972.
- *Дриго С. В.* «За подвигом – подвиг». – Калининград, 1977.
- *Ефимов А. Н.* «Над полем боя» и «Советские Военно-Воздушные Силы». – М., 1976–1987.
- *Евстигнеев К. А.* «Крылатая Гвардия». – М., 1982.
- *Жоффр, де Ф.* «Нормандия-Неман». – М., 1960.
- *Жёлудев Л. В.* «Стальная эскадрилья». – М., 1972.
- *Змитрович А. М.* «Матчасть авиабомбоустановок». – М., 1939.
- *Захаров Г. Н.* «Я – истребитель». – М., 1982.
- *Зимин Г. В.* «Истребители». – М., 1988.
- «История ВВС Советской Армии». – М., 1954.
- *Иванов Ф. П., Силаков А. С.* «Подвиг бессмертен». – М., 1958.
- *Иноземцев И. Г.* «Крылатые защитники Севера» и «Под крылом – Ленинград». – М., 1975–1978.
- *Идашкин Ю. В.* «Небо его мечты». – М., 1986.
- *Крейсон П. М.* «Самолёты за 20 лет (1913–1933)». – М., 1934.
- «Конструкция и проектирование самолётов» (под ред. Н. Н. Поликарпова и Е. И. Майоранова). – М., 1939.
- *Кожедуб И. Н.* «Три сражения», «Служу Родине», «В воздушных боях». – М., М.-Л., М., 1945, 1949, 1951.
- «Крылатый металл Кузбасса». – Кемерово, 1969.
- *Кербер Л. Л.* «Ту – человек и самолёт». – М., 1973.

- «Крылья Родины» (колл.сборник). – М., 1979.
- «Крылатые годы». – Саратов, 1981.
- Козлов П. Я. «Великое единство». – М., 1982.
- Кузьмина Л. М. «Генконструктор Павел Сухой». – М., 1983.
- Косминков К. «Самолёты Великой Отечественной войны». – М., «Крылья Родины», 1985.
- Куманичкин А. С. «Чтобы жить...». – М., 1987.
- Лингарт А. Ф. «Санитарная авиация в СССР». – М., 1934.
- Лавриненков В. Д. «Мои воздушные бои». – М., 1943.
- Луганский С. Д. «Небо остаётся чистым» и «На глубоких виражах». – Алма-Ата, 1970–1974.
- Лебединский В., Мельников П. «Звезда Заполярья». – М., 1971.
- Лазарев (Лившиц) Л. Л. «Взлёт». – М., 1978.
- Левшин Б. «Советская наука в годы ВОВ». – М., 1983.
- Маркелов И. П., Зельдис Н. В. «Материаловедение и технология авиаматериалов». – М., 1947.
- Маресьев А. П. «На Курской дуге». – М., 1960.
- Магид А. С. «Большая жизнь». – М., 1968.
- Минаев А. В. «Авиатехника». – М., 1969.
- Молодчий А. И. «В пылающем небе». – Донецк, 1970.
- Мазурук И. «Воздушная трасса Аляска – Сибирь». – М., «ВИЖ», 1977.
- Молодчий А. И. «Самолёты уходят в ночь». – Киев, 1979.
- Масленников Ю. И. «Тактика в боевых примерах. Эскадрилья – экипаж» и «Подготовка лётсостава в боевых условиях. По опыту ВОВ». – М., 1985–1987.
- Маслов М. А. «Король истребителей». «Боевые самолёты Поликарпова». – М., 2013.
- «Навечно в строю» (многотомник). – М., 1957–1980.
- Нагурский Ян. «Первый над Арктикой». – М., 1960.
- «На страже неба столицы». – М., 1968.
- Новиков А. А. «В небе Ленинграда». – М., 1970.
- Новиков М. В. «Творцы оружия». – М., 1971.
- Недбайло А. К. «В Гвардейской семье». – Киев, 1975.

- «Некоторые даты в истории ЦАГИ». – М., 1978.
- *Нудельман А. Э., Богораз А. Е.* «Авиавооружение (развитие авианауки и техники в СССР)». – М., 1980.
- «Основы производства самолётов» (под ред. Боброва В. Ф.). – М., 1937.
- «Они сражались на Балтике». – М., 1968.
- «Отважные сыны Дона». – Ростов-на-Дону, – 1970.
- «Они прославили Родину». – Ростов-на-Дону, 1974.
- *Одинцов М. П.* «Тогда, в 42-м...», «Преодоление», «Испытание огнём». – М., 1977, 1982, 1983.
- «Опытные самолёты периода Второй Мировой войны» (серия публикаций). – М., «Крылья Родины», 1980.
- *Оффенгейм Л.* «Мне посчастливилось с ним работать». – М., «Воздушный транспорт», 1982.
- *Покрышкин А. И.* «Крылья истребителя» и «На истребителе». – М., 1944 и Новосибирск, 1948.
- *Полбин И. С.* «Боевое применение пикирующей бомбардировочной авиации». – М., 1945.
- *Перепелов Л. А.* «Дважды Герой Советского Союза Георгий Михайлович Паршин». – Л., 1946.
- *Попов В. А.* «Основы авиатехники». – М., 1947.
- *Попова Л. М.* «Дважды Герой Советского Союза Пётр Афанасьевич Покрышев». – М., 1953.
- «Первый подшипниковый». – М., 1973.
- *Пусэп Э.* «На дальних воздушных дорогах». – М., 1975.
- «Пермский моторостроительный». – Пермь, 1978.
- *Пономарёв А. Н.* «Советские авиаконструкторы» и «Покопители неба». – М., 1980.
- *Полынин Ф. П.* «Боевые маршруты». – М., 1981.
- «Промышленность Урала в годы ВОВ 1941–1945». – М., 1982.
- *Пышинов В. С.* «Основные этапы развития самолёта». – М., 1984.
- *Прачик И. А.* «Фронтовое небо». – М., 1984.
- *Покрышкина М. К.* «Жизнь, отданная небу». – М., 1989.

- Пстыго И. И. «На боевом курсе». – М., 1989.
- Раскова М. М. «Записки штурмана». – М., 1939.
- Румянцев Е. Н. «Разгром врага в Заполярье (1941–1944)» и «Так зарождалась авиация Балтики». – М., 1963 – Л., 1968.
- Рытов А. Г. «Рыцари пятого океана». – М., 1970.
- Раков В. И. «Крылья над морем». – Л., 1974.
- Реймес Г. К. «Внимание! В небе Камозин!». – Тула, 1975.
- Руденко С. И. «Крылья Победы». – М., 1976.
- Рябчиков Е. И., Магид А. С. «Становление». – М., 1978.
- Рязанов Л. А. «Генерал Рязанов». – Горький, 1990.
- Рассохин В. В., Рассохин С. В. «Небесные снайперы» (1-е и 2-е изд.); «Сердце над облаками», «Штурмующий небо» (3 перераб., дополн., переоформ. изд.); «Небопроходцы», «Свастика под прицелом», «Поколение Кожедуба». – Орёл, 2006–2007, 2010, 2012, 2013, 2015, 2016, 2020–2021.
- Сафонов А., Иванов И., Данилов Н. «Моторное электрооборудование самолётов». – М., 1934.
- Самсонов П. Д. «Проектирование и конструкция гидросамолётов». – М., 1938.
- Сытин В. А. «Изобретатель сверхпулемёта». – М., 1941.
- «Сталинское племя» (сборник). – М., 1943.
- «Советские лётчики в боях за Родину». – М., 1958.
- «Советские ВВС в ВОВ 1941–1945». – М., 1968.
- Стефановский П. М. «Триста неизвестных». – М., 1968.
- Соколов В. Д. «Мои друзья – лётчики». – М., 1969; его же – «Крылья у нас одни». – М., 1974.
- Степаненко В. «Люди из легенды». – М., 1975.
- Скоморохов Н. М., Бурляй Н. Н., Гучок В. М. «17-я ВА в боях от Сталинграда до Вены». – М., 1977.
- Скорбилин Ю. Н. «Главмаршал авиации А. А. Новиков». – М., 1979.
- Савицкий Е. Я. «В небе над Малой землёй», «В небе над Крымом», «Небо для смелых», «Я – «Дракон», атакую!», «Полвека с небом». – М., 1979, 1985, 1988.

- *Скрипко Н. С.* «По целям ближним и дальним». – М., 1981.
- *Середа И. Е.* «О Вас, боевые друзья». – Кишинёв, 1983.
- *Соколов-Соколёнок Н. А.* «По путёвке комсомольской». – М., 1987.
- «Самолётостроение в СССР, 1917–1945» (в двух томах). – М., 1992–1994.
- *Тихонравов М. К.* «Авиабаки». – М., 1934.
- *Топалов М. С.* «Самолётные лыжи». – М., 1937.
- *Тиханович И.* «Советская авиация в Битве под Курском». – М., 1959.
- *Туманский А. К.* «Полёт сквозь годы». – М., 1962.
- *Табачник Г. Д.* «Слава не меркнет». – М., 1976.
- *Успасский П. П.* «Древесина и её обработка». – М., 1946.
- *Утехин С. Г.* «Виктор Талалихин». – М., 1965.
- *Устюжанин Г. П.* «Генерал Краченко». – Челябинск, 1976.
- *Урмин Е. В.* «Опытное авиамоторостроение в СССР в 20-е – 40-е гг. XX века». – М., «Из истории авиации и космонавтики», вып.23, 1982.
- *Фирсов Б. Н., Шерстнев Р. Р.* «Тормозное оборудование самолётов». – М., 1936.
- *Филиппов В.* «Совершенствование инженерного обеспечения боевых действий авиации». – М., «ВИЖ», 1975.
- *Фалалеев Ф. Я.* «В строю крылатых». – М., 1978.
- *Хахалин Л. А.* «Хозяин ночного неба» и «Парень с карбюраторного». – Л., 1961–1967.
- *Хорунжий А. М.* «Орлиные крылья». – М., 1966.
- *Цибульский И., Чечин В., Чечин О.* «Крылья над океаном». – М., 1982.
- *Чечнева М. П.* «Самолёты уходят в ночь». – М., 1961.
- *Чечельницкий Г. А.* «Лётчики на войне». – М., 1974.
- *Чутко И. Э.* «Красные самолёты». – М., 1978.
- *Шауров Н. И.* «Развитие военных типов сухопутных самолётов». – М., 1939.
- *Штеменко А.* «Записки штурмана». – Л., 1950.

- Шуцкий С. Р. «Герой Советского Союза Николай Гастелло». – Минск, 1952.
- Шаталов Е. С. «Александр Иванович Колдунов». – Смоленск, 1959.
- Швец С. И. «Под крыльями – ночь». – Днепропетровск, 1973.
- «Шестнадцатая воздушная». – М., 1973.
- Шелест И. И. «Лечу за мечтой» и «С крыла на крыло». – М., 1973–1977.
- Шуканов Б. Ф. «Траектория подвига». – М., 1977.
- Шавров В. Б. «История конструкций самолётов в СССР 1938–1950 гг.». – М., 1978.
- Шахурин А. И. «Крылья Победы». – М., 1984.
- Шумилин В. С. «Советская военная авиация 1917–1941». – М., 1986.
- Шингарев С. И. «Иду на таран!», «Ради тебя, земля», «Чатос» идут в атаку». – Тула, 1966, М., 1979 и 1986.
- «Эшелоны идут на Восток. Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941–1942 гг.». – М., 1966.
- Яковлев А. С. «50 лет советского самолётостроения», «Цель жизни», «Записки конструктора», «Советские самолёты». – М., 1968, 1974, 1979, 1982.



Произведения отца и сына Рассохиных, изданные при поддержке населения России, Первосалютного Орла и «литературной» Орловщины (2006-2015 гг.)



*В честь 120-летия ведущего конструктора пушек и пулемётов
ВВС СССР, Героя СоцТруда, лауреата двух
Сталинский премий 1-й степени*

БОРИС ШПИТАЛЬНЫЙ – «КРЁСТНЫЙ» НЕБЕСНЫХ СНАЙПЕРОВ

Ростов-на-Дону, область Войска Донского Российской Империи дали на пользу Отечеству множество блистательных личностей во всех сферах жизни. Могучий порт и машиностроитель, град, крещённый в честь заслуг митрополита Дмитрия Ростовского, явился первыми ступенями судьбы сына механика Гавриила – Бори, родившегося здесь 25 июля (7 августа) 1902 года.

После Русско-Японской войны и «Кровавого Воскресенья» он уехал «искать счастья» в столице монархии. Проявил способности в ходе обучения в Комиссаровском техучилище. На фоне повальной неграмотности и забитости рабочих и крестьян, юноша устроился поближе к паровозам. Пережил лиха в Гражданскую, будучи «правой рукой» машиниста, почти как в х/ф «Хлеб, золото, наган»...

В первые мирные годы становления Страны Советов Шпитальный прошёл сквозь «гайки», «шурупы», «домкраты» и прочее хозяйство известного вагоностроительного предприятия в Мытищах. Оттуда, увлёкшись гидравликой, перевёлся в спецлабораторию Тимирязевской сельхозакадемии. В 21 год будущий оружейных дел Мастер, помимо работы, «грыз гранит» знаний в ведущем механическом институте столицы: штудировал теорию и практику

авиамашиностроения. Окончив его в 1927-м – нашёл себя в союзе с единомышленниками в престижном НАМИ, обрёл серьёзный опыт работы с иностранными и отечественными моторами.

На рубеже десятилетия в дружеском соавторстве с И. А. Комарицким товарищ Шпитальный изобрёл «чудо-пулемёт» для ВВС РККА – 7,62-мм ШКАС (по именам создателей – авиационный скорострельный). Исторический пулемёт «родился» в оружейной Туле под лидерством главы заводского КБ Павла Третьякова и, к чести производителей «красного» стрелкового оружия, пережил «тираж» 110 тысяч экземпляров в темпе «Сталинских пятилеток» за семь лет (до начала «Битвы за Англию»).

Авантюрно-преступный, античеловечный гитлеризм, Вооружённые Силы Италии, Испании, Японии уже ковали массовое оружие грядущей Второй Мировой, когда ростовский «Левша» возглавил Тульское ОКБ-15, специализирующееся на вооружении всех типов боевых самолётов. Буквально с ходу, учитывая успешность ШКАСов, разрабатываются и внедряются в серию его крыльевая и турельная модификации. Это сыграло значительную роль в обеспечении Краснозвёздных ВВС накануне конфликтов в Испании, Китае, у Хасана и Халхин-Гола, в «незаметной» войне с Финляндией и на сверхтрагичном этапе Великой Отечественной в зловещем 1941-м...*

За семь лет до незабываемого Горя миллионов сограждан – Борис Гавриилович, поддержавший коллегу С. А. Ярцева (которому предстоит создать легендарную авиапушку для штурмовиков «Ил-2» с А. А. Волковым), был назначен руководителем Спецопытного КБ оружейников под номером 16.

* См. сайт ЦБС им.А.С.Пушкина г. Орла (Электронная библиотека писателей-орловцев), где размещены произведения Виктора и Сергея Рассохиных: «Небесные снайперы» (2 изд.), «Сердце над облаками», «Штурмующий небо» (три доп. и перераб.изд.), «Небопроходцы», «Свастика под прицелом», «Меч возмездия», «Горе и Слава Второй Мировой», «Поколение Кожедуба» (Орёл, типографии «Труд», «Новое время», «Картуш», 2006–2022), а также сайты ЦБС РФ.

Проектирование новой и модифицирование проверенной авиатехники подразумевали контакты творцов с металлургами, авиаконструкторами, наркоматами, смежными производствами, с их изобретателями-рационализаторами. Пришла пора защищать лётчиков и моторы бронёй. Настало время внедрения цельнометаллических и смешанных конструкций планёров и самолётов. Резко изменились требования времени и военных к скорострельности, взаимозаменяемости, живучести, к упрощению обслуживания борт-оружия крылатых машин. В неусыпной борьбе за скорострельность и важность увеличения калибра пули Шпитальный сошёлся с «Королём истребителей», нашим земляком Поликарповым. Разумеется, выпускник ММИ им. М. В. Ломоносова был знаком «на ты» с двигателястами, выдающимися мотористами пролетарской эпохи: Н. Р. Бриллином, А. А. Микулиным, К. В. Минкером, В. Я. Климовым, А. Н. Рафаэлянцем, Ф. Я. Концевичем, А. Д. Швецовым, С. А. Косбергм, А. Н. Пономарёвым. Конечно же, был наслышан об успехах и фиаско С. К. Туманского, В. А. Добрынина, А. А. Бессонова, И. Ш. Неймана, Д. П. Островского, К. И. Страховича, А. С. Назарова, В. А. Доллежала...

Теперь первопроходцу было не до воспоминаний про рыбалку на Дону, про крепость на его берегу, тем более не до забот завода «Красный Аксай». Требовалось перевооружить не только родные ВВС, но и усовершенствовать стрелково-пушечные арсеналы ПВО, участвовать в разработке-конкурсе малокалиберных пушек для танкистов и авиаторов, учитывать новинки отрасли за кордоном.

Зенитное автоматическое 37-мм орудие Б. Г. Шпитального и его соратников по «Калининскому» заводу № 8, планировалось под Т-26 и на базе авто. Постановление Совета Труда и Оборона, хотя были построены 20 образцов первой серии, аннулировалось неудачными испытаниями, сорвавшими выход системы на конвейер.

«УльтраШКАС» весны 1937-го, спроектированный в паре с Ириархом Комарицким на «фундаменте» предшественника, обладал скорострельностью, убойной для того времени – до трёх тысяч выстрелов в минуту. К сожалению соавторов, в погоне за

результативностью утратилась надёжность нового «сверхскорострела». Вирус дефектологии при изготовлении «УльтраШКАСа» оказался неустранимым. Поэтому пулемёт мелкосерийно собирался до Трагедии XX века – 1939-го...*

Тем не менее, в середине 30-х годов, задел Шпитального Б. Г. лёг канвой механической спарки ШКАС. Ведущим профессионалам ПКБ Тульского оружейного – К. Рудневу, В. Полюбину, А. Троненкову удалось добиться скорострельности МСШ, в диапазоне 3–4 тысячи выстрелов за одну минуту. При стрельбе из спарки энергия пороховых газов одного пулемёта срабатывала на возвратное движение частей второго, чем, при последующей модернизации, коллеги обеспечили ритм стрельбы 6000–6400 в/мин! Осенью 1936-го прошли успешные испытания новинки. С лета следующего года мехспарка ШКАС стала важной «деталью» бомберов, бронепоездов, торпедных катеров, на шасси грузовиков «ГАЗ» и «ЗиС».

Параллельно с упомянутыми событиями и серийным выпуском МСШ, Борис Гавриилович патронировал совместные изыскания с талантливым С. В. Владимировым – крупнокалиберный 12,7-мм авиапулемёт ШКАС и 20-мм авиапушку ШВАК. Данные образцы, их улучшенные варианты оказались массово-победоносными мечами возмездия ВВС СССР по германским и японским агрессорам, ибо стояли на борту тысяч бомберов, штурмовиков, истребителей, на танках Н. А. Астрова – Т-60. Семён Владимирович, ветеран Тульского оружейного, автор треножного станка под «Максим», позже – 14,5-мм КПП, сподвиг

* Говорили устно, повторяем печатно о важности переиздания для населения РФ и стран СНГ книг периода Союза Советских Социалистических Республик: «Очерки по истории лётного дела» Вейгелина К. Е. (М., 1940); «40 лет советской авиации» Велижева А. А. (М., 1958); «Самолёты за 20 лет» (1913–1953) П. М. Крейсона (М., 1934); «Конструкция и проектирование самолётов» (редакция Н. Н. Поликарпова и Е. И. Майоранова, М., 1939); «Изобретатель сверхпулемёта» В. А. Сытина (М., 1941); «Советское стрелковое оружие» Д. Н. Болотина (М., 1983); фолиант В. Б. Шаврова «История конструкций самолётов в СССР 1938–1950 гг.» (М., 1978).



Б.Г. Шпитальный



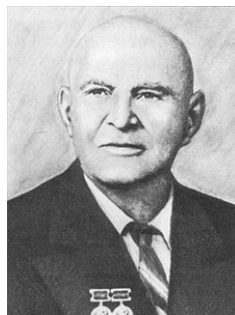
П.П. Третьяков



К.Н. Руднев



С.В. Владимиров



И.А. Комарицкий

Автор «чёрной смерти», уничтожавшей агрессоров в небе,
на земле, воде и его пушки, приблизившие
Великую Победу 1945-го в Европе и на Дальнем Востоке...

знаменитого пушкря А. Э. Нудельмана к рождению танковой ШВАК – ТНШ-1. Подробности их проектирования, испытаний, доводки, боевого применения в различных версиях, взамен устаревшего 12-мм ДШК – отдельный, весьма не простой рассказ (*см. книгу авторов «Танки в крови»*)...

Вслед за Николаем Поликарповым, с которым Борис крепко дружил и не раз «вечерил» на Пионерском переулке Москвы, он заслужил от народа, ВКП(б) и, конечно же, от Сталина И. В., «Золотую Звезду» Героя СоцТруда № 5, 28 октября 1940 года. Принимая во внимание значимость трудов Шпитального Б. Г., его удостоили Сталинской премией в 1941-м и в 1942-м гг. (дважды 1-й степени).

За дар изобретения новых типов авиавооружения «сталинских соколов», конструктор награждался двумя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени, а также орденами Суворова II степени, Кутузова I степени, Красной Звезды, многими почётными и памятными медалями.

Он переживал, что плавающей амфибии Т-38 не довелось выйти с его пушкой в массовку БТТ, однако оставался максимально занят разработкой авиапушек Ш-20 и Ш-23, призванных сменить ранние ШВАКи. Радовался тому, что сотни Т-60 громят оккупантов, их сателлитов и приспешников, снаряжённые ТНШ со стволами длиной 82,4 калибра. Перспективная Ш-20 обогнала по ТТХ аналоги С. В. Владимирова и М. Е. Березина (В-20 и Б-20). Как более лёгкую, её рекомендовали испытывшие пушку пилоты для летающих «танков» и тяжёлых истребителей С. В. Ильюшина.

Попытка главпоставщика воздушных снайперов сделать «двадцатку» более скорострельной потерпела фиаско по ряду причин, независящих от служащих ОКБ-15. Шла жесточайшая война в истории Человечества. По аналогии с Н. Н. Поликарповым, не сумевшим вывести пушечный И-185 в небо Великой Отечественной из-за проблем эвакуации, моторостроения и прочих структур военпромышленности СССР, из-за сроков освоения

на производстве отдали предпочтение скорострельной Б-20 Михаила Евгеньевича... *

Несмотря на многократные обращения автора «величественной симфонии огня» (по меткому выражению Поликарпова Н. Н.) к вездесущему наркому авиапромышленности тов. Шахурину А. И., «приказала долго жить» и Ш-23. Она вполне отвечала требованиям к новейшим бомбовозам конструкции А. Н. Туполева, В. М. Мясищева, могла пригодиться на летательных аппаратах ВМФ и новом поколении истребителей С. А. Лавочкина, А. И. Микояна и М. И. Гуревича, того же Н. Н. Поликарпова, многоуважаемых А. С. Яковлева и П. О. Сухого. УВЫ...

Обижаться на «недалёкость» военных (тем более – штабистов) не имело смысла, поскольку недавно Борис вёл проектирование авиапушек Ш-37 и Ш-45 (цифра – калибр орудий). В далёком Ташкенте, на пике довоенных всесоюзных репрессий, Гавриилевич «подвёл» первую под многообещающий проект «поликарповцев» и завода № 84 – воздушный истребитель танков во 2-й версии. Аварийность машины, отсутствие надлежащей по мощности силовой установки для двухмоторного штурмовика Н. Н. Поликарпова, его принципиальность в союзе с Б. Г. Шпитальным, невинные жертвы «троек» и ГУЛАГа наложили нездоровый отпечаток на создателей, «заморозив» их творения...

К славе и чести тульских оружейников, всё-таки собрали и отправили воевать на фронты 236 «37-х», со Знаком качества предприятия № 4. Ныне запаматовали выручателство первых «ЛаГТов» С. А. Лавочкина, В. П. Горбунова и М. И. Гудкова 37-мм орудиями Б. Г. Шпитального в аде 1941-го. Не снимают киношедевры «звёзды» синема про мотор-пушки юбиляра, – МПШ-37, рвавших экс-

* Передовая литература по теме: фотоальбом к 110-летию «Король истребителей» «Николай Николаевич Поликарпов», Орёл, 2002; Нудельман А. Э., Богораз А. Е. «Авиавооружение (развитие авианауки и техники в СССР)», М., 1980; «История Тульского оружейного завода. 1712–1972», М., 1973; Шауров Н. И. «Развитие военных типов сухопутных самолётов», М., 1939, очерки авторов в «Орловском военном вестнике» и «Военных знаниях» (2012–2024).

пертов и юнцов Люфтваффе, благодаря героическим пилотажникам и снайперам на Як-7. По-хорошему досталось от Шпитального и Сергею Владимировичу Ильюшину: часть броневых штурмовиков несла на борту грозные ШФК-37 в подкрыльевых баках...

По мемуарам очевидцев и произведениям авиаисториков, нарком вооружении Б. Л. Ванников настоял на сравнительной «дрессировке» старой и новой «37-х» (от ОКБ-15 и ОКБ-16) на «Буратино» (ЛаГГ-3), в начале сентября 1942 года. Первую пушку словно слазили трижды. А вот НС-37 завоевала право выпуска серийно, укрепив дуэт Александра Нудельмана и его тезки Суранова.

Вождь народов, ВКП(б), ГКО СССР, опекавшие оружейников, не оставят их в «эгоистической самовлюблённости», заказав, посредством конкурсного соцсоревнования, новейшую 45-мм авиапушку обоим названным ОКБ, в середине лета 1943-го. В «поединке» с конкурентами «сорокопятка» Шпитального Б. Г., рождённая по эталону «37-й» и «отредактированная» на «ЛаГГ-3» в небе и на земле, проиграла из-за ненадёжности, уступив пальму первенства принятым на вооружение НС-37 и НС-45, разработанным в ОКБ-16**.

Волевая целеустремлённость, самосжигающий КПД, яркая напористость Бориса Гавриловича подтвердятся в 1944-м, когда под его предводительством появились первые наброски-чертежи сверхмощной скорострельной Ш-57. Творец и его окружение планировали на ней применение разнотипных снарядов, с учётом разного предназначения в боевой обстановке. В тот год скоропостижно ушёл в мир иной его большой друг, неутомимый приверженец пушечных, в том числе высотных истребителей, Николай Поликарпов. Знаем, на Шпитального и многих,

** См. (подробно и дополнительно): Шиуков А. В. «Основы авиации» (М., 1935), Шахурин А. И. «Крылья Победы» (2-е, доп. изд., М., 1985), «Матчасть стрелкового оружия» (в 2-х книгах, М., 1946), Новиков М. В. «Творцы оружия» (М., 1971), «Развитие авианауки и техники в СССР» (М., 1980), Рабкин И. Г. «Время, люди, самолёты» (М., 1985), Нудельман А. Э. «Пушки для самолётов» (М., 1993).

причастных к ВВС и ГВФ, ОСОАВИАХИМу и НЛБА смерть «Короля» подействовала достаточно сильно. Может быть, но не факт (а Борис мечтал, чтобы его пушки стояли на машинах Поликарпова), потеря товарища аукнулась на испытаниях Ш-57: она не пойдёт в серию...

В конце 40-х профессор оружейных наук готовил младую поросль инженерии. В Год Всесоюзного Траура – 1953-м – преподавал и позже продолжил обучать «уму-разуму» студентов столичного института инженеров геодезии, аэрофотосъёмки и картографии.

Через три года он заведовал кафедрой техдисциплин и кафедрой технологии ключевых отраслей промышленности Всесоюзного финансово-экономического заочного института. На реактивном «вираже» Авиалетописи Отчизны его вновь обошёл «Маэстро» А. Э. Нудельман, вооруживший НС-57 дебютные партии стремительных МиГ-9.

Доктор технических наук, защитившийся трудом и прозрением за год до Великой войны с «Осью» Зла – Почётный донской ростовец, замечательный гражданин Государства рабочих и крестьян ещё послужил ему во главе кафедры экономики промышленности в ВЗФЭИ, вплоть до конца 60-х годов.

Он тихо ушёл по февральской заверухе 1972-го, 6 числа, в Городе-Герое Москва, чуть-чуть не дотянув до своего 70-летнего юбилея со Дня рождения. Борис Гавриилович Шпитальный – «крёстный батя» выживших и павших великих и забытых лётчиков Родины, упокоился в колумбарии Новодевичьего кладбища, хотя в чёрном октябре 1941-го в «Вечерней Москве» подчеркнул: **«Пушки идут в воздух!»**

25 июля – 7 августа 2022 г., Первосалютный Орёл – Ростов-на-Дону – Москва – Орёл (с дополнением к 80-летию Победы)



*Светлой памяти первопроходца ракетостроения СССР
и к 135-летию со Дня рождения Цандера Ф. А.*

«МАРСИАНИН» С ЗЕМЛИ

Балтийские немцы Цандеры осели на рубеже XIX–XX веков в столице Лифляндии – Риге. Привлекательная Матильда Хелена Готтшальк осчастливила себя, супруга, родных рождением Курта, Роберта, Фридриха. В любви и дружбе с Георгом Артуровичем появились на свет сёстры братьев – Паулина и Леночка. Мать отдала жизнь при рождении младшей Елены, что, конечно же, сильно подкосило семью. Не скоро её глава, практикующий врач и доктор медицины, решится на повторный брак, обрадовавший вдовца и ребят рождением сестрички Риты...

Как все представители прогрессивной эпохи начала XX века, Артур Константинович Цандер, проживавший с детьми на улице Бартас, нёс в себе высокий образовательный уровень. Прививая увлечённость естественными науками и техникой сыновьям, держа в суровости и дисциплине девочек, он представить не мог, что через десятилетия их «штрассе», «айн хаус», станут именоваться его фамилией и именем Фридриха.

Блистательный выпускник Рижского реального училища, поражавший эрудированностью преподавателей с 1898-го до окончания Русско-Японской войны, читал не только романы дальногозоркого провидца Жюль Верна. В его юности на общественность религиозной России произвела фурор исследовательская работа К. Э. Циолковского. Основоположник теории и практики по «ис-

следованию мировых пространств реактивными приборами», гениальный самоучка из Калуги буквально обворожил «звёздной азбукой» юного романтика, верившего в будущее покорение космоса.

Свой неординарный дар Цандер проявил ещё на старте поединка с судьбой – в Рижском политехе. Прозорливый инженер «вышел за пределы орбиты», поразив кураторов и сверстников верой в полёт на Марс межпланетной ракеты оригинальной схемы, причём он лично и точно просчитал его траекторию. Одухотворённую увлечённость наукой о Планетах и Галактиках Цандер пронесёт через всю жизнь, под девизом: «Вперёд, на Марс!»...

Удивительный ясновидец разрабатывал проблематику освоения межзвёздных пространств человеком. Верил в возможность собственного полёта к иным мирам, задолго до нашумевшей «Аэлиты» А. Н. Толстого, для чего приучал себя к ограничению дыхания. Вдохновлённый поставщик идей до «Салютов», «Миров», «Шаттлов», «Буранов», до разработок «Лунной Одиссеи» Ю. В. Кондратьюка (Шаргея) обосновал жизненно важную необходимость оранжерей на бортах межпланетных и орбитальных станций. Он видел растения не просто едой межзвёздных «вояджеров», а считал, что они – «лёгкие» больших и средних космических кораблей*.

Неудержимый энтузиаст-подвижник, Фридрих Артурович, в преддверии Первой Мировой выступил «инициатором» многоступенчатого применения ракет на пути покорения притяжения Земли и околоземного пространства. Война и революция, затем Гражданская аннулировали материализацию его изысканий, однако изобретатель настойчиво выступал с докладами, не раз обращался письменно к элите ВКП(б).

* О жизни, судьбе, творчестве учёного см. литературу: Зильманович Д. «Пионер советского ракетостроения Ф. А. Цандер» (М., 1966); Голованов Я. К. «Марсианин» (Опыт биографии из серии издательства «Молодая Гвардия» – «Пионер – значит первый», выпуск 88, М., 1985); Колчинский И. Г., Корсунь А. А., Родригес М. Г. «Астрономы» (Киев, 1986).

Круговорот Солнечной Системы ни на минуту не оставлял первооткрывателя ночью и днём. Не глядя на безмолвность и безответность В. И. Ленина, К. Е. Ворошилова, пр.госмужей, он к тому времени прошёл школу авиазавода «Мотор», начал проектировать реактивный движок на сжатом воздухе с бензином – «ОР-1».

Круто изменилась и личная жизнь Цандера, женившегося осенью 1923-го на Саше Милюковой. Александра Феокистовна облагораживала неустроенный быт «марсианина». Астрономия жила Богиней в семье. Поэтому она не возражала против имён их детей: Астры, умершего в малолетстве Меркурия и его брата – Меркурия-младшего. Позже доченька пойдёт стезёю физика с дипломом МГУ. Сынишка подтвердит авторитет отца, будучи инженером после обучения в «Бауманке» (МВТУ им. Н. Э. Баумана). Супруга и «цветы жизни» Цандеров были первослушателям (а Саша и читательницей) эпистолярного наследия мужа и отца – «Перелёты на другие планеты», «Проблемы полёта при помощи реактивных аппаратов», опубликованного в Москве в 1924–1932 годах. Тогда же работали над ТРД В.И. Безеров и В.В. Уваров...

Сотрудничая с доблестной редакцией журнала «Техника и жизнь», советский немец на профессионально-специфическом русском языке изложил приоритет прямоточных реактивных энергетических установок в соревновании с иными конструкциями двигателей на реактивной тяге. На заре военной и гражданской поршневой авиации прорицатель земной напоминал о реальности применения схемы солнечного паруса и передаче энергии к ракетоплану в полёте.

Воистину здраво одержимый штурмом космоса, товарищ Цандер явился вдохновителем, организатором, учредителем «Общества изучения межпланетных сообщений». Во второй половине 20-х было мало иметь смелость говорить и доказывать, что атмосфера Планеты – естественный тормозной барьер при возврате «спейс-шипов» на Землю. Фридрих, глобально занятый

позже преподаванием в МАИ, своим талантом и оптимизмом собрал в «Обществе» немало даровитых единомышленников, разделивших с Учителем его запатентованную схему крылатой ракеты. Автор идеи вновь опередил время, подчеркнув, что она станет фундаментом серийных кораблей для межпланетных маршрутов, о чём не раз крепко поспорил с юным Серёжей Королёвым, в процессе деятельности «Группы изучения реактивного движения». Когда она приступила к работе, выпускник Цюрихского и Берлинского ВУЗов Вернер фон Браун только вступил на службу в Рейхсвер...

Провозвестники космической эры, ратующие за развитие крылатых ракетных аппаратов в СССР, до прихода А. Гитлера к власти спроектировали и испытали дебютную в Союзе ракету Тихонравова М. К. Глубокоуважаемый Цандер отличился при разработке второй ракеты под эгидой «ГИРД» и при создании реактивного «ОР-2», работавшего на жидком кислороде и бензине.

К несчастью соратников, ведущий конструктор «ГИРД-Х» – первенца ракетостроения Страны Советов на жидком топливе – заболел тифом ранней весной 1933-го в Кисловодске. «Данко» ракетчиков Отчизны «сгорел» в 45 лет, 22 марта того же года. Был скромно предан земле Старого Военного кладбища бальнеоклиматического курорта группы Кавказских Минеральных Вод. Аппарат редкого ракетодинамика, родоначальника отрасли, взлетел уже без него. В узком кругу поговаривали, Цандера Ф. А. отравили в поезде, но, как бы там ни было, в чёрном для Мира 1933-м произошло объединение Газодинамической лаборатории и «ГИРД» в Реактивный институт*.

* Масштабнее в деталях, фактах, лицах см. книги Г.С. Ветрова «С.П. Королёв и космонавтика. Первые шаги», М., 1994; БСЭ 1969 г. и БРЭ 1999 г.; сборник М.В. Новикова «Творцы оружия», М., 1971; очерки и статьи о Цандере Ф. А. – Ю.В. Клычникова, Ю.В. Бирюкова, Г.И. Морозова, В.М. Комарова, Б.Л. Белова, Ю.С. Воронкова, А.Ф. Цандер, М.А. Юргенсон-Цандер, его коллег по «ГИРД» в периодических СМИ СССР. О детстве, юности, первых исследованиях ракетчика подробно по-

Значение трудов Фридриха Артуровича увековечилось во благо Человечества, в улицах Риги, Москвы, Кривого Рога, Донецка, Алма-Аты, Кисловодска. Столица Советского Союза, Город-Герой Москва, дважды переиздавала его труды «Проблемы полёта при помощи ракетных аппаратов» в 1947-м и «Межпланетные полёты» в 1961-м годах. Издательство «Наука» выпускало серьёзные тиражи «Из научного наследия» и сборник «Проблемы межпланетных полётов» (1967–1988).

В 1985-м режиссёр Рижской киностудии А. Ипситис снял докменту «Фридрих Цандер», чей персонаж под именем Лео вывел фантаст А. Беляев, в романе «Прыжок в ничто». В Латвийском университете имеется экспозиция из рижского дома Цандеров. В Москве – памятная Мемориальная доска (Медовый пер., д. 12), экспонируется сборник статей пионера ракетостроения в Мемориальном музее космонавтики на ВДНХ.

Фридрих Артурович разработал не только тандем «самосжигающего аэроплана-ракеты», но и собственный (непереведённый) стенографический «эсперанто». Большинство его «межзвёздных трудов», местами превзошедших К. Э. Циолковского и американца Р. Х. Годдарда, ждут новых исследователей, позабывших, что Цандер – творец пятицилиндрового звёздообразного мотора воздушного охлаждения М-11...

Спустя три года после подвига Ю. А. Гагарина в честь небоходца отпечатали почтовые марки, традиция выпуска которых продолжится в Российской Федерации накануне 120-летия Н. Н. Поликарпова и 100-летия ВВС Отечества. На развале Братских Республик мегадержавы РАН учредила Премию имени Цандера Ф. А., в формате «за выдающиеся теоретические работы в области ракетно-космической науки» (присуждается поныне).

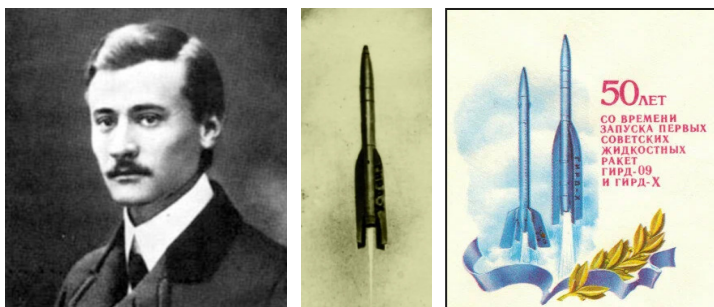
Ещё радуют Музей космонавтики Ф. А. Цандера в Кисловодске и Клуб юных пилотов его имени, действующий в аэропорте Риги. Рижский техунивер в союзе с соавторами А. Зигмунде

ведал на его Родине в Риге первый биограф Цандера Ф. А. – Д. Я. Зильманович, в 1967 году.

и Г. Соллингером издали фолиант о земляке, в апреле 2018-го (на англ.яз.). Годом раньше монетчики Приднестровья отчеканили один рубль к 130-летию волевого ракетостроителя.

В далёком 1967-м вышел в свет, к 80-летию со Дня рождения Цандера Ф. А., маркированный художественный цветной конверт. В августе 2022-го мы вспоминаем замечательного соотечественника в крылатом граде (без аэропорта) Орле, в честь 135-летнего юбилея «земного марсианина», чьё Почётное Имя увековечилось в кратере на невидимой землянам обратной стороне спутника Земли – Луны...

11–23 августа 2022 г., Первосалютный Орёл – Москва – Моноино – Подольск – Орёл



Покорителя неизвестности космоса многократно посещало небесное озарение, однако хладнокровная партсистема мешала творить на Земле...



*К 110-летию со Дня рождения конструктора авиационных
и ракетных двигателей Алексея Михайловича Исаева*

ПОКОРИТЕЛИ НЕИЗВЕДАННОГО

Накануне Второй Мировой войны «небесные колумбы» мирового военного самолётостроения, предвидя закат концепции с поршневыми моторами, предприняли многократные попытки по вводу в ВВС аппаратов с турбореактивными и жидкостно-реактивными двигателями.

Творцы грозных машин, привлекая новейшие технологии авиастроения, моторостроения, лучших лётчиков-испытателей и аэродинамиков, оказались воистину дальнзоркими провидцами отрасли. Опыт довоенных воздушных гонок и рекордов уже тогда показал, что поршневые 1000-сильные авиадвигатели при растущем весе и числе цилиндров обладали кратким моторесурсом. Погоня за «суперлошадиностью» резко утяжеляла как силовую установку и агрегаты, так и воздушный винт. На примере 1000-сильного авиамотора с 140-килограммовым пропеллером выходило, что двойной прирост мощности принуждал устанавливать винт весом 400 кг.

Теоретически и в экспериментах-испытаниях при решении задач со многими неизвестными, возникала тупиковая безысходность: самолёт, независимо от конструкции и боевого предназначения, приростал не только взлётным весом, но и ухудшением аэродинамическо-пилотажных свойств. Авиаинженерия, делая ставку на мощность, пыталась решить дилемму увеличением

площади крыла. Однако утяжеление полётного веса машины сокращало возможность применения крупнокалиберных пушек и пулемётов. Это одинаково относилось к истребителям, штурмовикам, лёгким бомбардировщикам, торпедоносцам, к крупным гидросамолётам и летающим лодкам. Всё вместе взятое аукнулось на радиоборудовании, а также на дальности (автономности) полёта, ибо малый запас топлива ограничивал полноценную эксплуатацию машин, не глядя на схемы «биплан», «моноплан», «полутороплан», не традиционные аппараты.

Исторически сложилось так, что немцы первыми вступили в область применения ТРД и ЖРД, хотя в 1929 году будущий академик Б. С. Стечкин опубликовал «Теорию воздушного реактивного двигателя». Через год основоположник космонавтики К. Э. Циолковский, анализируя грядущее, скажет: *«За эрой аэропланов винтовых должна следовать эра аэропланов реактивных»*. Труды видных учёных лягут канвой при создании реактивных силовых установок под руководством Ф. А. Цандера, А. М. Люльки, Л. С. Душкина, обретут последователей в РНИИ и НИИ ВВС.

Учитывая дружественное сближение Германии и Советской России в 30-х гг., очевидно, Исаев, будучи талантливым инженером, знал, пусть поверхностно (вне секретности) о разработках ракетотехники и реактивных машин Г. Охайна, Г. Вагнера, А. Мюллера, В. фон Брауна, А. Франца, П. Шмидта, а также В. Мессершмитта и Э. Хейнкеля, Е. Зегнера и О. Пабста, Г. Вальтера и Дельмайера. Реализация прорыва в неизведанное, в том числе в Англии, Италии, Японии и США упиралась в госпроблемы финансирования и, разумеется, в возможности авиаКБ и ВПК названных стран.

В 1932-м Алексей с успехом окончил Московский горный институт, а спустя два года перешёл под эгиду Наркомата авиапромышленности. В гоме пятилеток и строек ГУЛАГа, в ходе индустриально-пролетарского роста самосознания и грамотности широких масс, как бы не ретушировалось идеологией и задачами ВКП(б), на судьбы миллионов наложили отпечаток последствия

Гражданской, голодомора, крестьянских бунтов, басмачества, разгромно-грабительского атеизма. Ряд элитных «конников», достигших «потолка» власти, прямо противодействовал нововведениям в РККА, ВВС и ВМФ, проводимым под руководством М. Н. Тухачевского, что сказалось на изысканиях того же К. Циолковского и, как следствие, Ю. Кондратьюка, Ф. Цандера, Г. Лангемака, И. Клеймёнова, Н. Поликарпова, В. Пятлякова, Р. Бартини, А. Туполева, К. Страховича, К. Калинина, И. Немана...

Беспощадная внутренняя война с «троцкизмом» и «пятой колонной» в Вооружённых Силах Союза ССР вряд ли помогла штурмующим пока мирные небеса, не говоря о ВВС, ГВФ, ОСОАВИАХИМе и Наркомате авиапромышленности. Уже обнажил меч агрессии потенциальный «тройственный» враг – фашистско-милитаристские Италия, Германия, Япония. Год за годом война пришла в Китай, Северную Африку, Испанию, в Монголию и Финляндию, наконец, в Чехословакию, Польшу и Францию, подошла к Ла-Маншу под Дюнкерком. В это время Исаев, несмотря на то, что С. П. Королёв угодил в ГУЛАГ под клеймом «троцкиста», с интересом изучал его опыт испытаний двухместного ракетопланёра «РП-318И» с ЖРД, обладавшим тягой 140 кг. Большого внимания, чем полёты В. Фёдорова в феврале 1940 года, требовало изучение успеха Королевских ВВС Италии, испытавших компрессорный «Капрони-Кампини» с 900-сильным «Изотта-Фраскини» с форсажной камерой.

В тоже время покончил жизнь самоубийством нарком авиапромышленности М. М. Каганович, но есть версия, что ему «помогли» уйти навсегда. Сильно переживая в связи с репрессиями в авиаотрасли, не щадившими видных конструкторов, лётчиков и «младую поросль» авиашараг, товарищ Исаев включился в работу по созданию первого истребителя ВВС Отечества, оснащённого ЖРД. Проект «БИ-1» осуществлялся под началом В. Ф. Болховитинова в соавторстве с А. Я. Березняком, при поддержке Наркомата авиапромышленности (А. И. Шахурина) и лично Вождя трудящихся И. В. Сталина. Третий Рейх уже вовсю оккупировал Европу, а Алексею Михайловичу исполнилось 32 года...

Перед конструкторами приоритетной задачей ставилось перехватное предназначение «БИ-1»: короткий разбег с быстрым стартом, высокая скороподъёмность на высоту, большую «рабочих арен» поршневых истребителей. Предполагалось планёрное завершение полёта, поскольку окислителя и топлива хватало только на перехват и истребление пиратов Люфтваффе.

По стечению судьбоносных обстоятельств, ракетный истребитель «БИ-1» был утверждён НКАП 22 июня 1941 года. Болховитинов, Березняк, Исаев, их соратники совершили чудо в мировой авиации: они завершили проект за 21 день! Помимо чертёжной документации, война подстегнула срок сборки первого образца в металле – дюралюминии, которого катастрофически не хватало.

Спустя 40 дней почти шестиметровый моноплан с ЖРД «Д-1А» авторства Л.С. Душкина с тягой 1100 кг и площадью крыла семь квадратных метров, выкатили на смотрины в «деревянных доспехах». Из-за подконтрольной спешки ракетная установка оставляла желать лучшего, будучи предельно легковоспламеняемой и взрывоопасной. Нечто схожее параллельно переживал и «мессершмиттовский» контингент – их первый ракетный перехватчик «Me-163» соответствовал второму имени «Комет», исходя из постоянных авиаЧП. Исаев, Березняк и Душкин вживую столкнулись с теми же проблемами, что и немцы. Азотная кислота (окислитель) уничтожала всю топливную систему ЖРД. Подготовка к запуску, полётам, испытаниям на земле и в воздухе требовала чрезвычайной осторожности от создателей, техперсонала и лётчиков (их нельзя было показывать в «Боевых киносборниках»).

Двигателисты в ускоренном темпе продолжили работу над ЖРД, а безмоторный образец испытал Б. Н. Кудрин, которого буксировали Байкалов, Якимов и другие «соколы» на «Пе-2». Мастер пилотажа отмечал, что снятые им полётные характеристики пригодятся при первом огневом вылете «БИ-1».

Война и эвакуация на Урал, конечно, отсрочили испытания перехватчика с двумя 20-мм пушками ШВАК и расчётной скоро-

стью 970 км/ч. При пустом весе около тонны, истребитель брал на борт 600 кг окислителя и топлива, имел размах крыла почти семь метров.

15 мая 1942-го испытатель с боевым опытом Г. Я. Бахчиванджи поднялся в воздух на глазах создателей.

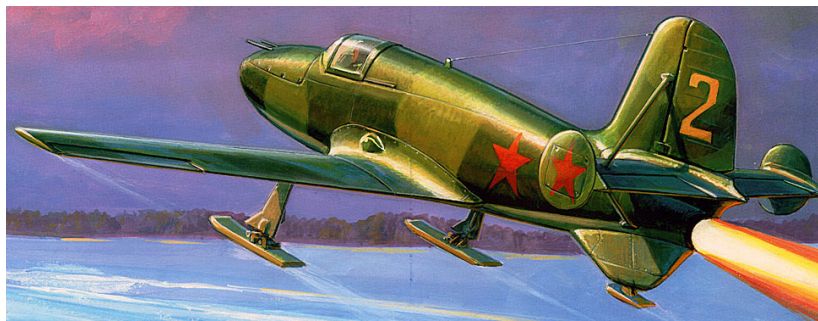
«Впервые я увидел, сколько людей настроено на реактивную «волну», сколь велика армия первооткрывателей, – взволнованно реконструировал событие авторитет воздухоплавания В. С. Пышнов. – Они были людьми реактивной эры, с пониманием её смысла и значения. Каждый был загружен до предела. Взгляды их обратились к реактивному соплу. И вот из него вырвалось сначала слабое пламя, а затем раздался оглушительный рёв. Огненный факел вытянулся на три-четыре метра. Самолёт тронулся, быстро ускоряя движение. Он побежал по лётной полосе, легко оторвался и стал набирать высоту»...

На самом деле всё было не так феерично, как мечталось или хотелось триумвирату Болховитинов – Березняк – Исаев. На испытаниях планёра зам наркома авиапромышленности А. С. Яковлев срочно рекомендовал доставить его в ЦАГИ, справедливо возмущившись отсутствию исследований аппарата в аэродинамической трубе. ЦАГИ был уполномочен заявить – у будущего перехватчика бомберов недостаточная путевая устойчивость.

Чтобы сделать самолёт более устойчивым, решили ввести дополнительные вертикальные поверхности на консолях стабилизатора, а также увеличить площадь вертикального оперения.

Ещё до эвакуации оригинального ОКБ В. Ф. Болховитинова в цеха бывшего чугунолитейного завода на Урале, примерно в то же время, когда облётывался прототип реактивного первенца В. Э. Мессершмитта – «Me-262»*, А. Я. Березняку и А. М. Исаеву пришлось постоянно дорабатывать ЖРД Л. С. Душкина. Камеры сгорания проектировались разные по тяге. Двигателям были

* Об авиатайнах Рейха читайте захватывающие исследования Гарри Хайленда «Голубые огни» и «Потерянные секреты нацистских технологий».



Реактивный первенец ВВС СССР – перехватчик БИ-1



Л.С. Душкин



А.Я. Березняк



Алексей Исаев



Григорий Бахчиванджи



В.Ф. Болховитинов

нужны мощнейшие из них, но их производство пока не было освоено. Первопроходцы не раз вспоминали нюансы рождения «БИ» – оно происходило на казарменном положении. Работали, затем спали на столах. Не спускались в бомбоубежище, рискуя погибнуть при налётах «стервятников» Люфтваффе. Пали Смоленск, Минск, Орёл, агрессор рвался к Москве и Ленинграду. Японцы чуть не стёрли с гавайской карты Пёрл-Харбор...

В взвинченно-переживательных темпах, исходя из сроков, заданных по проекту самим И. В. Сталиным, работали две группы инженеров под патронажем А. Я. Рослякова (от ОКБ В. Ф. Болховитинова) и А. В. Палло (от РНИИ). В помощь А. М. Исаеву НИИ ВВС командировал А. А. Колесникова, А. Н. Сорокина и Г. Я. Бахчиванджи.

Чрезвычайная взрывоопасность керосино-азотного ЖРД отразилась в памяти испытателей и создателей. Из воспоминаний Б. Н. Кудрина вырисовывается истинная панорама прорыва в неизвестность, до того, когда начнутся «соревнования со звуком»:

– Начались наземные огневые испытания. Струя вылетала из сопла с огромной скоростью и большой температурой, выбрасывая вверх песок и камни – всё, что встречалось на пути. Испытания двигателя и на земле были опасны. Из спецукрытия люди, связанные с этой работой, наблюдали за испытаниями. И по сей день памятна мне эта картина... Всё ревёт, всё летит, а люди, прильнув глазами к смотровым щелям, наблюдают за работой двигателя...

А. М. Исаев, подчёркивая, что перехватчик построен в сжатые сроки благодаря самоотверженному энтузиазму рабочих и инженеров, говорил о трудностях на тернистом пути:

– Мы очень плохо разбирались в коррозии, в свойствах материала. Были неграмотными не потому, что не было таких знаний. Не имели контактов с соответствующими научными учреждениями, которые могли бы многое подсказать и от много предостеречь.

Для испытаний двигателя соорудили спецстенд, напоминающий фюзеляж. Поставили баки с топливом и окислителем,

кресло пилота с бронеспинкой, приборы, арматуру, а в хвост – камеру Л. С. Душкина. Сливали азотную кислоту, пропустив её через камеру сгорания. Под неё ставили жбан, кислота стекала в него, дымя бурыми парами. Механики в противогазах подхватывали жбан, ставили его на весы. Лаборант записывал вес, подсчитывая секундный расход кислоты. Долго этим занимались. Никакого дистанционного управления. Дышали этими парами. Почему никто тогда не загнулся – до сих пор не понимаю!

Предельно агрессивная концентрированная азотная кислота, миниатюрная кабина истребителя, «детские болезни» ЖРД являлись для лётчика, без преувеличения, ракетным пороховым погребом. От разности температур быстро запотевали стекло фонаря кабины и очки пилота. Испытатели нарушали инструкцию, снимая колпак и очки. Может быть, из-за этого заболел Б. Н. Кудрин, как раз при эвакуации ОКБ под Свердловск в октябре 1941-го...

Преодолев дальний путь, сибирские морозы и неустройство быта, единомышленники пережили глубокий стресс 20 февраля 1942 года.

В тот день Григорию Яковлевичу Бахчиванджи исполнилось 33 года. Переживая за судьбу машины и её важность для ВВС и ПВО, он провёл несколько пробных запусков двигателя, в ходе одного из которых произошёл его внезапный взрыв. Отделившись от головки, камера улетела в пруд, а головка, дёрнувшись вперёд, деформировала баки с горючим. Последние резко ударили по бронеспинке Бахчи. Мощь инерции бросила его лицом на доску приборов, но, по счастью, лишь сильно повредив бровь. По чистой случайности пилот и ведущий двигателю А. В. Палло не погибли из-за хлынувшего фонтана азотной кислоты из порванной от взрыва трубки – у инженера сильно обгорели лицо и руки...

Для соратников авария стала тяжёлым морально-психологическим ударом, особо учитывая незаменимость Григория. Не все знали, что мастер пилотажа обладал сверхстойким характером, ещё до испытаний сбивая крестоносных агрессоров.

Кто мог, проведаль смельчака в госпитале, где Бахчи рассказывал, как завалил два «Дорнье-215» в начале войны, пока его полк штурмовал переправу врага на Западной Двине. Механики ужаснулись тогда: его «МиГ» был превращён в дуршлаг стрелками павших германских бомберов.

Через месяц, выйдя из госпиталя, Бахчиванджи, с присущим ему упорством, вернётся к испытаниям «БИ-1». Было необходимо ввести в жизнь рулѐжку по аэродрому и торможение колѐс без запуска ЖРД, поглощавшего шесть килограммов азотной кислоты и керосина за одну секунду. Было важно отчеканить разбег в ходе 15-секундной работы двигателя. Предстояло преодоление неизведанного, благодаря тяге в 1100 килограммов. В союзе с М. В. Мельниковым, заручившись консультативной поддержкой В. П. Глушко, товарищ А. М. Исаев существенно доработал ЖРД Л. С. Душкина.

Погода не давала ускорить процесс испытаний, но в семь вечера 15 мая 1942-го капитан Бахчиванджи, впервые прокричав «От хвоста!», оглушив округу и госкомиссию, взмыл ввысь. Стремительно набрав скорость, лѐтчик развернулся на 180 градусов. Не прошло и минуты полѐта – произошла остановка двигателя. Бахчи уверенно планировал, однако на посадке сломалась полусось колеса правого шасси. Приземление смягчил грунт. Григорий очень расстроился, хотя за три минуты и девять секунд полѐта достиг высоты 840 метров, скороподъѐмности по вертикали 23 метра в секунду и скорости 400 километров в час.

Полѐт в новое продолжился 10 января 1943-го – все семь месяцев шла постройка серии «БИ-1» по заданию Ставки ГКО. На испытаниях присутствовали авторитеты лѐтных наук из НИИ ВВС М. И. Тарakanовский, И. Г. Рабкин, П. И. Фѐдоров, главконструктор В. Ф. Болховитинов, проектировщики и двигателисты. Бахчи виртуозно отпилотировал программу полѐта. Поведение самолѐта (как и весь полѐт) на предпосадочных углах атаки зафиксировал кинооператор. Пионеры будущей эры реактивных машин качали Жору на руках: ЖРД отработал 63 секунды, поднимая аппарат на 1100 метров.

Вследствие параллельной занятости Бахчиванджи в проекте опытного перехватчика «302» и вылета испытателя в столицу, его пост временно доверили боевому авиатору К. А. Груздеву. Пройдя экспресс-обучение и сдав зачёт, подполковник взлетел спустя двое суток после отлёта Григория. За 58 секунд полёта Константин Афанасьевич развил на «БИ-1» 675 км/ч и достиг «потолка» около 2200 метров. К сожалению, при посадке оборвалась левая лыжа. Радиостанции на перехватчике не было, но Груздев сохранил истребитель и рекомендовал усилить крепление лыж, а также конструкцию шасси.

Возвратившись из Москвы, капитан Бахчиванджи осуществил ещё два полёта на той же машине с лыжным шасси 11 и 12 марта 1943-го. По показателям – свершилась революция в военном самолётостроении, ибо скорость перехватчика превышала данные поршневых истребителей в четыре раза по скороподъёмности (82 м/с).

Третий «БИ-1» февральской постройки вывел в небо Григорий 21 марта того же года. Это был шестой полёт, причём при полном взлётном весе и максимальной тяге. Всё обошлось благополучно. Любимец ОКБ высоко оценил будущность машины для ВВС и ПВО Отечества, дав рекомендации техникам.

Ничто не предвещало трагедии случившейся через шесть дней. Так велики были надежды единомышленников на скорый запуск машины в серийное производство в противовес реактивной «мессершмиттомании»...

«Был очень хороший день. Решили, что полёт можно производить, – впоследствии рассказывал знаменитый конструктор вертолётов М. Л. Миль. – Пригласили Бахчиванджи. Перекинулись с ним несколькими фразами, пошутили, он пошёл к самолёту. Стартовый флажок. Пламя из хвоста. Рёв двигателя. Самолёт стремительно и круто набирает высоту. Ушёл наверх, вышел на прямую. Грохот громче, факел пламени больше. Скорость неслыханно большая. Внезапно траектория из прямой перешла в параболу. Машина скатилась вниз и разорвалась на земле. Несколь-

ко секунд мы стояли молча, потрясённые. Затем взвыла сирена и помчался санитарный автомобиль...».

– Мне на всю жизнь врезался в память этот полёт, закончившийся так трагически, – вспоминал катастрофу свидетель, ведущий инженер и лидер испытательной бригады НИИ ВВС И. Г. Рабкин. – Лётчик нормально провёл заданную ему траекторию полёта с работающим двигателем. На 78-й секунде за хвостом самолёта появилось характерное облако жёлтого дыма. Значит, топливо выработано полностью, двигатель остановился. В этот момент самолёт находился в положении горизонтального полёта (примерно на траверсе старта) и шёл курсом, обратным посадочному, на высоте около 2000 метров.

И вдруг произошло совершенно непонятное и непредвиденное: самолёт опустил нос, вошёл в пикирование и с углом 45–50 градусов понёсся к земле.

Несколько секунд полёта на огромной скорости и... всё было кончено. Это было так неожиданно, что мы замерли и не сразу пришли в себя. Потом вскочили в дежурные аэросани и помчались к месту падения. Самолёт упал в шести километрах южнее аэродрома.

Не стало Григория Яковлевича, любимца семьи испытателей, чудесного жизнерадостного человека, верного товарища, отважного и преданного сына нашей Родины. Случившееся потрясло всех, кто его знал и слышал о нём: и в НИИ ВВС, и в ОКБ, во многих других организациях, предприятиях и войсковых частях».

Все изыскания вокруг «БИ-1» были заморожены. Стали чернее чёрного Болховитинов, Березняк, Исаев, Шахурин, Яковлев и многие-многие другие соотечественники, причастные к авиации. Рухнула негласная программа Вождя по крупносерийному выпуску реактивных истребителей во второй фазе Великой Отечественной. Архиважная программа, которая могла ускорить окончание Второй Мировой войны, разгром Японии на материке и в Тихом океане.

Раскрытие технических причин гибели Г. Я. Бахчиванджи – особая тема, оставшаяся загадкой для многих современников опалённо-грозных 40-х годов. То были «первые звоночки» волнового кризиса, широко известного под авиационным понятием-термином «звуковой барьер», с которым будет бороться когорта выдающихся конструкторов ведущих авиадержав Планеты.

В 1944-м Алексей Исаев возглавит КБ, специализированное на разработке двигателей не только для авиации, но и для первых космических аппаратов, автоматических межпланетных станций и баллистических ракет. Через три года после Великой Победы над Германией и Японией русский талант отметили Госпремией СССР. После смерти генералиссимуса И. В. Сталина А. М. Исаев заслуживает Ленинскую премию и звание Героя СоцТруда.

Ленинский орденоносец, первый реактивный ас Страны Советов Г. Я. Бахчиванджи посмертно будет награждён «Золотой Звездой» Героя Советского Союза в 1973 году. Его имя увековечат в названиях улиц, пионерских дружин и комсомольских отрядов. «Воздушному рабочему войны» установят бюсты в Свердловске и в посёлке Малый Исток на Кубани. В краеведческом музее станции Бриньковской есть Мемориальная комната Героя-земляка. Местные колхозы долгие десятилетия боролись трудом и умением за доблестный вымпел имени Г. Я. Бахчиванджи...

В 1968-м А. М. Исаев во второй раз удостоивается Госпремии СССР. «Прорубивший окно» в отнюдь не милосердную реактивную эру, одарённый мэтр двигателестроения, сотрудничавший с С. П. Королёвым, прежде чем покинуть бранный мир в 1971-м, конечно же, помнил наизусть фразы космонавтов Ю. А. Гагарина и Г. Т. Берегового: **«Без полётов Бахчиванджи не было бы и 12 апреля 1961 года», и «Григорий первым проложил путь к звёздным далям!»**.

Один из «БИ-1» вернётся в Бриньковскую 13 мая 1984-го на 40-летие исторического полёта. Рядом, справа от детища

Болховитинова-Исаева-Березняка, установят приемника защиты воздушных просторов Отчизны – реактивный «МиГ-21».

Изгнав врага с родной земли и победив его в логове, преодолев земное и небесное притяжение, выдающиеся отцы советской авиации и космонавтики всецело передали эстафету миролюбия вновь стерегущим небо. Нашим долгом навсегда остаётся беречь завещание и дело жизни предков, приумножая сокровищницу науки высокосозидательным патриотичным трудом в каждой отрасли знаний. Не ошиблась фронтовая певица Клавдия Шульженко, назвав свою книгу «Когда вы спросите меня...».

Сентябрь-Октябрь 2018 г., Орёл – Курск – Белгород – Краснодарский край – Орёл (с дополнениями к 80-летию Великой Победы)



Автор с дарственными книгами от побратимов
по Первому Салюту – авиаделегации Белгородчины на аэродроме
аэроклуба имени С.Н. Анохина ДОСААФ РФ



*В честь 120-летия со Дня рождения и заслуг одного
из ведущих авиаконструкторов СССР, Героя СоцТруда,
доктора технических наук, профессора,
Почётного гражданина Тульской области*

«УГОЛ АТАКИ» ВЛАДИМИРА МЯСИЩЕВА

Генерал-майор-инженер и Генконструктор ОКБ-23 родом из соседнего с Орловщиной губернского тульского городка Ефремов, живописно раскинувшегося с 1672 года на берегах Красивой Мечи. Володя родился в купеческой семье, на старте XX века – 15 (28) сентября 1902 года. Детство и отрочество, которые он не любил вспоминать (писал в анкетах, что предки из служащих), пролетели в благовестах семи церквей, в зазывных гудках более 30 предприятий. Местность, известная изгнанием недобитков хана Мамаю, прославилась изобилием яблочных, грушёвых, сливовых садов. На конец ушедшего века здесь проживали около 11 000 ефремовцев. Действовали по назначению – духовное и частное училища, женская и мужская гимназии, винокуренный завод, тюрьма. Как по всей России, население земледельничало, выращивало животину, промышленяло на водоёмах и в лесах.

Внук директора местного гастронома окончил обучение в реальном училище в аккурат в начале кровопролитий Гражданской. Отец, Михаил Михайлович, после гимназии обучался в Париже, но не стал «галопировать по Европам», вернувшись в Ефремов. Там его обворожила очаровательная полячка Янина, против бра-

ка с которой резко выступили старшие Мясничевы – Михаил Григорьевич и Агафья Васильевна. Не разделяла увлечения дочери и семья Дудкевич, но влюблённые сбежали из Ефремова и тайно венчались...

Русские и поляки проклинали родных, молодых, однако супруги вернутся восвояси. Так появился на свет покоритель и защитник небес Отечества, а за ним братья, сыновья Михаила Михайловича и Янины Евгеньевны – Юрка и Женечка.

Мать разведётся с отцом, ради авторитетного госмужа с юморной фамилией Топтыго. Вова, переживая раскол семьи, никогда не побывает в их имении под Ефремовым, хотя братишки проводили в нём всё лето...

Первенец выберет самостоятельный путь, окунувшись в техмир МВТУ, где обучался шесть лет с 1920-го. Запойный чтец разножанровой литературы и обширного числа техжурналов по «аэропланике» дебютировал конструированием на испытательном аэродроме столицы. Одарённого студента приметил мэтр моторостроения В. Я. Климов, чью сложнейшую судьбу отобразили авторы в очерке «Война моторов Владимира Климова» (к 130-летию ровесника Поликарпова Н. Н.)*.

В именитом Центральном институте авиамоторостроения Володя сошёлся в теории и практике со многими «профи» пролетарского двигателестроения. Первопроходцы отрасли осуществят немыслимый рывок в оснащении Краснозвёздных ВВС, ГВФ,

* См. работы Рассохиных «Слава побеждает забвение» (к 130-летию Н. Н. Поликарпова), «Моторостроитель Страны Советов» (к 130-летию А. Д. Швецова), «КПД авиадвигателя Туманского» (к 120-летию со Дня рождения), «Бог бомбардировщиков» (к 130-летию А. Н. Туполева), «Крылатые «танки» Сергея Ильюшина» (к 125-летию), «От винта!», или «Пламенные сердца» Александра Микулина» (к 125-летию), «Мощь и гордость Микояна и Гуревича» (к 115-летию со Дня рождения Микояна А. И.), «Авиаконструктор побед» (в честь 120-летия С. А. Лавочкина), «Присягнувший небу» и «Советский «Антей» (к 115-летнему юбилею А. С. Яковлева и О. К. Антонова), «Первостроитель Краснозвёздных ВВС» (к 130-летию Баранова П. И.).

аэроклубов ОСОАВИАХИМа отечественными массовыми двигателями в эпоху первых индустриальных «сталинских» пятилеток.

«Бауманец» отметился в роли чертёжника-конструктора, трудясь на лётном полигоне ВВС и в КБ научно-опытного завода. Он являлся «поводырём» цельнометаллического направления среди истребителей бипланной и монопланной схем, основываясь на достижениях Гуго Юнкера и успехах «металлистов» из советского Кольчугино. В годы становления самолётостроения немало копий поломали во всесоюзной дискуссии «Авиапроизводство на новых путях», что послужило фундаментом освоения «дуралюминия» (так окрестили «летучий» металл – он же «кольчугалюминий»).

Наработка проектировщика пригодится под крылом недавно сформированного КБ АГОС при ЦАГИ (авиация, гидроавиация и опытное строительство при Центральном аэрогидродинамическом институте им.Н.Е. Жуковского). Владимир оказался в «золотом созвездии» талантов авиаиндустрии, запросто общаясь и работая с Туполевым А. Н., Стечкиным Б. С., Архангельским А. А., Бриллиным Н. Р., Кузиным А. С., Чудаковым Е. А. из бывшей инженер-группы и Комиссии «КОМПАС». Не позабудутся Владимиру Михайловичу, «кто есть кто» в покорении Пятого Океана, выдающиеся личности Красавиапрома: И. И. Сидорин, Ю. Г. Музалевский, В. А. Буталов, В. М. Петляков, И. И. Погосский, Г. А. Озеров, Н. С. Некрасов, Б. М. Кондорский, А. И. Путилов, А. А. Микулин, А. Д. Швецов, К. А. Калинин, Н. Н. Поликарпов, Д. П. Григорович, С. В. Ильюшин, П. О. Сухой...

«До 1925 г. конструкторский коллектив АГОС не имел помещения в ЦАГИ, – вспоминал легендарный конструктор крылатых амфибий, беспримерный авиа-архивариус Вадим Борисович Шавров. – Проектировщики находились на втором этаже бывшего особняка купца Михайлова (ныне Научно-мемориальный музей Н. Е. Жуковского по ул. Радио, 17). Постройка аэросаней, глассеров и самолётов производилась частью в нижнем этаже дома и в бывшем трактире «Раёк» – на углу Немецкой ул. (ныне ул. Баумана), и в доме № 16 на другой стороне улицы.

В 1925 г. построили новое удобное производственное помещение, куда АГОС переехал в сентябре. Коллектив сложился окончательно и в дальнейшем рос вместе с расширением круга выполняемых заданий. В 1925-м личный состав АГОС с рабочими составлял свыше 200 человек».*

Целеустремлённо-волевой Мясичев вскоре перешёл из спецотдела КБ А. Н. Туполева под начало тётки Петлякова, в его бригаду, отвечавшую за проектирование крыла бомберов-мастодонтов ТБ-1 и ТБ-3. Ефремовец разрабатывал схемы фюзеляжей с применением хромо-никелевых тонкостенных труб, был назначен главой их внедрения на конвейере. Содружество инженеров-проектировщиков достигло впечатляющих результатов – воздушные «дредноуты» Страны Советов с бомбзагрузом под десять тонн строились крупной серией. Однако судьбы многих конструкторов и авиаторов трагично омрачил военлёт Николай Благин, врезавшийся в крыло многомоторного гиганта «Максим Горький». Крыло самого большого агит-самолёта в мире являлось детищем В. М. Мясичева. Конструктор плакал весь май 1935-го, когда 18 числа под 42-тонным восьмимоторным «динозавром» эпохи гигантомании погибли 72 пассажира и 8 лётчиков. АНТ-20 надолго «выпадет» из урапатриотичных авиаСМИ и книг из-за катастрофы и предсмертного письма Благина, с обвинением режима...

Международная обстановка с оголтелой фашиоманией в Европе, Азии и даже в США, не предвещала ничего хорошего, кроме надвигающейся Трагедии XX века – Второй Мировой. Ситуация в Советской России сто крат ухудшилась, с вводом всесоюзных

* О становлении Авиапрома, ВВС, ГВФ, ведущих КБ и морской авиации Родины читайте очерки авторов строк: «На мощи несущих винтов» (к 110-летию Миля М. Л.), «Железные «птицы» Маршала Жаворонкова», «Эрсы над Халхин-Голом» (к 80-летней годовщине боевых действий СССР и Японии в МНР), «Высший пилотаж Павла Кутахова» (к 105-летию со Дня рождения), «Покровитель бомберов» (к 115-летию Маршала, лидера ДБА и АДЦ Голованова А. Е.), «Сергей Руденко: «Первым делом – самолёты!» (к 115-летию со Дня рождения), «Герой трёх держав» (в честь 115-летия Маршала авиации Судец В. А.).

репрессий по всей инфраструктуре жизнедеятельности сограждан. «Спецтуполевское» КБ, где работал товарищ Мясичев, стало независимым от ЦАГИ. В нём Владимир Михайлович и коллеги обрели фрагментарную самостоятельность, будучи занятыми экспериментальной проектировкой крылатых машин (см.: *Лазарев В. В. «ЦАГИ. Цаговцы. Время»*. – М., 2021).

В конце чёрных 30-х герой строк переступил 35-летний рубеж, блистательно выполнив задание всемогущей ВКП(б) по «русификации» двухмоторного «доймового янки» – воентранспортника «Дуглас DC-3». В товариществе с инженер-полковником, выпускником ВВИА им. Н. Е. Жуковского, инженером предприятия № 84 в Химках Борисом Павловичем Лисуновым, он смог быстро внедрить советские моторы и технологии в массовом изготовлении «Русских Дакот». Поколение Победителей и дети Великой войны помнят «Ли-2» не только по х/ф «Воздушный извозчик» с Михаилом Жаровым, но и по их боевой работе в качестве ночных бомберов, выручателей десантов и партизан, «рабочей лошадки» командования РККА и ВМФ. Лисунов выстрадал орден Ленина – Ли-2 вылетят в небо войны и мира 14-тысячным «тиражом». Они на славу послужат при освоении далей суши и морей Советского Союза по ходу 40 лет. Но их «крёстного отца»... обвинили во «вредительстве на производстве», бросив на нары перед Рождеством мрачного 1938-го...*

О лишении свободы не напишут биографы авиаконструктора, как и о том, насколько лет постарела его жена, дочь музыкаль-

* Памяти истреблённых кадров ВВС, ГВФ, ОСОАВИАХИМа, НКАП, авиаКБ, моторостроителей изучайте произведения Виктора и Сергея Рассохиных, членов СРП, ИСП, СВЛ, МАНИ, «Флоту Быть!» – «Реабилитирован посмертно» (о Герое Испании и Советского Союза Э. Г. Шахте), цикл очерков о «враге народа» Поликарпове Н. Н. – «Взлёты и пике Поликарпова», «Сокращённая жизнь», «Автограф в небе и на земле», «Прерванный полёт», «Король истребителей», «Небопроходец» «Земной поклон Поликарпову», «Неизвестный Чкалов», «Укротитель истребителей». Материалы на сайтах: www.cbsorel.ru, www.buninlib.orel.ru, www.картуш-вестник.рф, www.kartush-orel.ru, www.bibliomo.ru, www.cosmatica.org, в сетевом издании «Орёл-регион» (2019–2024).

ной гордости Армении А. А. Спендиарова. С 1927-го Елена Александровна именовалась Мясичевой, озарив свою жизнь и судьбу Владимира рождением Марии, спустя три года. Метеорами и вихрями снежными пролетели 10 лет. Неудобного гения, их супруга и отца, штурмовавшего небо накануне Великой Отечественной, приговорили к десяти годам заключения в ИТЛ, заменёнными конструкторской «шарагой» при А. Н. Туполеве.

С 28 мая 1940-го «вредитель», вкуче с В. М. Петляковым и почти 200 арестантами-инженерами олицетворяли КПД «Спецтехотдела», курируемого непредсказуемым Л. П. Берия, мечтавшем о межконтинентальном бомбовозе с подачи Почётного пилота ГВФ И. В. Сталина. Без вины виновному поручили (параллельно с коллегами) разработать собственную версию двухмоторного тяжёлого высотного истребителя «Сотка». В конце июля, когда А. Гитлер оккупировал пол-Европы, жёсткая требовательность Туполева к «пинкертонам» НКВД позволила амнистировать ряд его товарищей-единомышленников. В их числе был и Мясичев, сумевший в оперативный срок математически чертёжно вычеканить «Проект 100».

По прямому (приказному) содействию «отца народов» спешно организовали «Мясичевское» КБ, хотя его Главу, подобно «сыну попа» – Николаю Поликарпову, не реабилитируют до... 1955 года. Экспериментируя в небе и на земле, небопроходец ещё в 1938-м предусмотрел свою версию дальневисотного ДВБ-102...

Творец видел его оснащённым парой мощных М-120, но моторы пока были в опытно-стендовой стадии. Двигателестроение Отечества не раз разочаровывало как «Короля истребителей», так и «великого молчальника» В. М. Петлякова. До войны многие из них побывали на ведущих авиапредприятиях Германии, Англии, Франции, США, ратовали за широкомасштабное «омоторивание» Страны Социализма. Не всё складывалось успешно, в отличие от «рупоров» Пролетарских СМИ...

Проницательность Владимира разделяли с ним годами покорители неизведанного – Л. Л. Кербер, Б. А. Саукке, А. В. Надашке-

вич, М. Н. Петров, А. М. Черёмухин, Д. С. Марков, однако новый коллектив под его началом сформировали из малоизвестных ему проектировщиков. Петлякову дали задание создать истребитель. «Туполевцы» день и ночь работали над будущим пикирующим Ту-2. Мясищев ранее отвечал за крыло высотного-скоростного перехватчика В. М. Петлякова, разделяя с соратниками площади восьмизэтажного здания Конструкторского отдела опытного самолётостроения (КОСОС).

Тогда и родилась цепь триумvirата: «отец – сын – внук» (т. е. Туполев – Петляков – Мясищев). Михайлович, действуя новаторски, ввёл в конструкцию дистанционно управляемое оборонительное вооружение. Продумал герметичность оборудования и кабины, редкую носовую стойку шасси. Настоял на двухкилевом хвостовом оперении, привлекая опыт разработки АНТ-41. Он прямо заявил «новобранцам» по КБ цель: дальность полёта – около 4000 км; нагрузка по бомбам – в норме 2, с перегрузкой – до 4 тонн; практический потолок – под 10 000 метров; скорость – свыше 500 км/ч...

Выручили турбокомпрессорные 2500-сильные движки В. Я. Климова – М-120. Труд КБ Мясищева побригадно отошёл к К. Е. Полищуку (оборудование), Н. Г. Нурову (фюзеляж), П. Л. Оттену (винтомоторная группа), С. М. Меерсону (вооружение), Ю. Т. Шаталову и В. П. Невдачину (крыло и центроплан). К слову, Главконструктор, опираясь на достижения А. Я. Щербакова, опередил США по внедрению в серию гермокабин в носу и корме бомберов – «Суперфортрессы» (В-29) появились позже с таким актуальным новшеством...*

* См. книги В. В. и С. В. Рассохиных (2006–2022): «Небесные снайперы» (2 изд.), «Штурмующий небо» (3 изд.), «Сердце над облаками», «Небопроходцы», «Покорение Кожедуба», «Свастика под прицелом»; работы в СМИ РФ – «За гранью героизма» (к 100-летию И. Н. Кожедуба), «Человек из дома на Орлике» (к 100-летию аса-истребителя Крупского В. И.), «Два Маршала на крыльях Отчизны» (к 125-летию Ворожейкина Г. А. и Скорикова Г. П.), «Высоты Маршала Вершинина»,

Не пропала зря работа Владимира по бомбоотсеку довоенного АНТ-16. Революционный подход к схеме гондол авиамооторов облегчил участь военнослужащих БАО: отныне они грузили бомбы изнутри, благодаря спецтележке. Крыло машины, покрытое герметиком внутри, стало баком-кессоном для горючего. По вооружению прикрыл знаменитый автор авиапушек Н. Г. Волков (папа будущего космонавта), коему крепко подсобили оружейники Башта Т. М. и Петров М. Н. Сегодня забыто, что лидер 6-й бригады ЦАГИ, испытывавший планёры «бесхвостной» схемы, Мясищев завлѣк проектированием ДВБ ещё одного «вредителя» – Сергея Павловича Королѣва...

Первенца собрали по весне 1940-го, уже с двойными, а не с одинокими стѣклами кабин лѣтчиков и стрелков. Закупка и доставка в СССР новейших машин Люфтваффе вынудили «петляковцев» переделывать истребитель в пикировщик, в противовес «Юнкерсу-87». Как и в случае с «Сотым», в нечеловеческом ускорении работали «туполевцы» с пикирующей машиной «103» и «мясищевцы» с аппаратом под индексом «102». Каждому из КБ оставалось вывести опытные экземпляры на госиспытания и, при их успехе, добиться постановки машин в крупносерийное производство.

Два ДВБ изготовили уже в эвакуации, в Сибири. Их нещадно испытывали мастера пилотажа В. И. Жданов, Ф. Ф. Опадчий, ведущий инженер И. Н. Квитко. Несмотря на достигнутые 565 км/ч, потолок 11 500 м, судьбу бомбера подвела недостаточная дальность – около 2 230 км (хотя один из пары долетел до столицы).

К ужасу авиаэлиты, в январе 1942-го загорелся и разбился близ Арзамаса пикировщик, погубивший экипаж и творца машины Владимира Михайловича Петлякова. Его тѣзка не смог вылететь проститься с Учителем – свалило внезапное воспаление лёгких...

Авиаконструктору придѣтся доводить переднюю стойку шасси из-за наземного флаттера, бороться за моторесурсность «кли-«Огненное небо Павла Жигарева» и «Александр Новиков: «Смерть Люфтваффе!» (в честь их 120-лѣтий со Дня рождения).

мовских сердец», «живших» не более 25 часов на земле и в воздухе. Выход из «пике» по моторам виделся в контакте с А. Д. Швецовым, запустившим форсированные АШ-71 с турбокомпрессорами, мощностью 2200 л.с., в новых нагнетателях воздуха для кабин.

КБ товарища Мясищева В. М. будет премировано и поощрено ценными подарками ВКП(б) и Правительства. Владимиру торжественно вручат 25 000 рублей за ДВБ-102. Конструкторы и заводчане передадут премии в Фонд ДБА под командованием А. Е. Голованова – многолетнего покровителя бомбардировочной авиации. Вождь отблагодарил коллектив телеграммой, но в серию самолёт не пошёл...

Дело жизни Петлякова доверяют ученику. Второй «дальнобойщик» долго служил экспонатом на Московском аэродроме, а пикировщик Пе-2 будет выпущен (с доработками «фирмы» Мясищева) в убойном для врага количестве – 11 427 в различных модификациях. Подчеркнём, помимо них, бессмертную лепту в Победу принесли в малых боях, битвах и сражениях 228 истребителей Пе-3 и Пе-3бис. Выпускались ограниченно дальний разведчик, а также «воспитатель» пикировщиков со сдвоенным управлением*.

Первые «пешки» с двигателями М-105 рядной компоновки (мощью 1050 л.с. каждый) вооружались четырьмя 7,62-мм ШКАС. Неподсчётное число воздушных схваток с «Мессерами», особо новейших модификаций, привели к «рокировке» арсенала. Сначала добавили ШКАС в борт-окне, затем (с лета 1942-го) подержали штурманов огнём 12, 7-мм турельного УБ.

* Детальнее, в фактах, лицах документах см. разработки Рассохинных: «Звёзды бомбардировщиков», «Победа за горизонтом», «Испытания на прочность» (к 135-летию авиаконструктора В. Н. Беляева), «Чистое небо Фёдора Астахова» (к 130-летию со Дня рождения), «Поликарповец» (к 110-летию Янгеля М. К.), «В аде над землей» (к 95-летию Главмаршала Колдунова А. И.), «Небесный воин Арменака» (Памяти Маршала авиации Худякова С. А.), «Спаситель авиаторов» (к 150-летию создателя парашютов Г. Е. Котельникова), «В воздухе Зимин!» (к 110-летию со Дня рождения).

С переломного 1943-го ввели те же УБ, взамен ШКАС в нижней точке стрелка-радиста. Улучшились данные ТТХ Пе-2, вследствие их оснащения парой 1210-сильных М-105ПФ. С ними три «сталинских сокола» воевали со скороподъёмностью 430 м/мин., развивали 506 км/ч на 3600 м. Экипаж пикировщика «забирался» на высоту до 8800 м, мог удаляться от аэродромов и баз на 1500 км. При размахе и площади крыла 17,16 м и 40,50 м², самолёт, максимальным взлётным весом 8520 кг, брал на борт от 600 до 1000 кг бомб.

Почти 13-метровый по длине, четырёхметровый в «холке» воздушный мститель полюбился авиаторам за превосходный обзор спереди и внизу. Скоростные «Пешки» отличались точностью прицеливания и бомбометания, благодаря решётчатым тормозным плиткам, прижатым к нижней поверхности крыла. Максимально электрофицированный в управлении основными механизмами, удачный бомбер превосходил зарубежные машины, беспощадно атакуя противника под углом 60–65°, был высоко ценим Героями ВВС КА и авиаформирований ВМФ СССР**.

Одна из ведущих фронтовых машин Великой Отечественной войны крушила, жгла, топила, хоронила в 2,5 раза точнее в пикировании, чем стандарт-бомберы союзников и ВВС «Оси», поскольку при торможении в воздухе щитки срабатывали навстречу потоку.

«Герры» и «эксперты» Люфтваффе были шокированы стремительностью и точностью налётов Пе-2 даже без прикрытия истребителей, в дневное время. Ну а когда Пе-2И оснастили «климовскими» двигателями М-107А с «табунами» 1675 л.с. каждый, захватчики осознали неотвратимость возмездия, ибо победоносный боевой самолёт разгонялся до 650 км/ч, будучи гружёным

** См. документальные исследования отца и сына Рассохиных – «Борис Шпитальный – «крёстный» небесных снайперов» (к 120-летию сверстника Мяснищева В. М.), «Предводитель «соколов», или воздушная война Степана Красовского» (к 125-летию со Дня рождения Маршала авиации), «Поклонение Кожедуба» (в честь боевых подвигов более 100 лётчиков ВВС СССР и Франции, к 100-летию юбилеям истребителей германского фашизма и японского милитаризма в СССР, Европе, на Дальнем Востоке), Орёл, 2020–2022.

3 000 кг бомб. Не было от него спасения на правом ли, левом берегах переправ, танкистам, цитадельным и полевым артиллеристам, дотам, не говоря о базах и плавединах Кригсмарине. Не оставлял агрессорам шансов на выживание и двухместный Пе-3бис, увековеченный пилотами в Битве под Москвой в 1941–1942 гг., поскольку истреблял их огнём двух 20-мм пушек, двух 12,7 и пары 7,62-мм пулемётов. Избранные соотечественники ныне знают, «что такое» «вертушка» дважды Героя державы Серпа и Молота, аса атак в пике, генерал-майора авиации Ивана Семёновича Полбина, погибшего под Бреслау 11 февраля 1945-го...

Восемь модификаций Пе-2 сконструировали «мясищевцы» в Горьком. Формат не повести, а сложно-документального романа – деятельность Владимира при Изаксоне А. М. и Путилове А. И., стоявших у «штурвала» серийного Конструкторского отдела авиазавода и его КБ. Не игрались в большевистские аплодисменты при директоре Окулове В. А. Знали, «почём фунт лиха» сподвижники Мясищева В. М. – Бюшгенс Г. С., Кобзарев А. А., Минкер К. В., Селяков Л. Л., Бару Е. И., Жолковский С. Я., Назаров Г. Н. Оставаясь магнитом КБ, ефремовец владел не только специфичностью военпроизводства, беспокоясь о быте семейств плодотворных единомышленников: А. И. Никонова, К. И. Попова, К. И. Трунова, К. В. Рогова, Н. М. Гловацкого, Э. А. Ошеров, Б. Г. Пегаева, С. М. Меерсона, С. Д. Карташкина, М. К. Янгеля, В. М. Барышева, Я. Я. Трандофилова и многих других. Главный не забывал об осиротевшей семье Петляковых – часто проводывал с дарами вдову Марию Владимировну, детей Учителя – Мишу и Галю...

Да, он не любил эмоциональности, хотя горело и дымилось сердце от потерь ВВС на фронтах. Скромный, однако высокотребовательно-дисциплинированный, Мастер обрёл бессонье в думах о мощном дальнем истребителе сопровождения. Замысел был покруче «Тандерболтов», «Лайтнингов», «Мустангов», пушечных «Москито», «Фокке-Вульфов», «Мицубиси» и «Накадзим». В носу фюзеляжа планировалось разместить пару 20-мм орудий. Ещё две пушки (45 или 37 мм) установили в его верхней и нижней частях,

что, образно говоря, называлось «летучей гаубицей». Отметим, «109-й» Вилли Мессершмитта отставал от ДИСа на 50 км/ч. Имели место Пе-2 «Параван» против германских и прочих аэростатов, ДВБ-108, схожий с двухместным Пе-2И, Пе-2Д – машины с лучшей аэродинамикой с передовыми силовыми установками. Тема для телеканала «Звезда» – использование Пе-2 в процессе испытаний с реактивными ускорителями С. П. Королёва, давшими скачок в скорости самолётов почти на 100 км/ч...*

Обгонявшие время творцы воздушной мощи Советского Союза, авторитеты школы Николая Егоровича Жуковского, победоносно завершив разгром Третьего Рейха и Квантунской армии Хирохито, продолжили изыскания как в поршневой концепции боевых машин, так и в проектировании военных реактивных самолётов. Особое конструкторское бюро Мясничева В. М. в числе первых освоило ТРД, в частности РД-10. Четырьмя данными установками предполагалось оснастить бомбер РБ-17. Реактивный аппарат с трёхопорным убирающимся шасси и двумя герметическими кабинами, согласно проекту, мог достичь 800 км/ч. Разумеется, здесь не обошлось без опыта, приобретённого Генконструктором и его КБ при разработке «высотника» ВБ-109 с детищами В. Я. Климова ВК-109, причём канву проекта провёл будущий ракетчик, «поликарповец» М. К. Янгель.

Основоположники внедрения гермокабин в авиации Отчизны, «мясницевцы» занимались проектированием четырёхмоторных летающих «цитаделей» ДВБ-202 и ДВБ-302. Стратегические аппараты массой под 50 тонн, с бомбнагрузкой под 16 тонн,

* Рекомендуем к прочтению и переизданию к 80-летию Великой Победы произведения А. А. Абрамова «Двенадцать таранов» (Свердловск, 1970); М. С. Арлазорова «Конструкторы» (Москва, 1975); М. Л. Галлая «Через невидимые барьеры. Испытано в небе» (М., 1965); Д. И. Гая «Профиль крыла» и «Небесное притяжение» (М., 1981–1984); Л. А. Дубровина «Пикировщики» (М., 1986); «Крылатое племя» (коллективный сборник мемуаров пилотов трёх поколений, М., 1962); М. В. Новикова «Творцы оружия» (М., 1971); И. С. Полбина «Боевое применение пикирующей бомбардировочной авиации» (М., 1945).

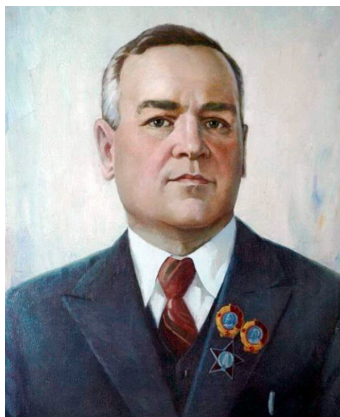
имели стрелковые установки с дистанционным управлением, три герметикабины экипажа, но, к общей обиде соавторов, оказались за чертой официоза, «не дожив» до серийного производства...

Не будем поднимать недоброжелателей – у подобных Владимиру Михайловичу их хватало с лихвой, даже когда его люди помогали КБ С. А. Лавочкина и А. С. Яковлева испытывать герметикабины на Ла-5 и Як-3. Множество тайн «сталинского» периода останутся таковыми навечно, типа загадки расформирования ОКБ В. М. Мясищева осенью 1945-го, после его возвеличивания всевозможными премиями и наградами от партбонз в октябре. По каким таким «критериям» действовали разрушенцы из номенклатурных «контрольщиков», обвинившие самолётостроителей в «отсутствии полноценного КПД» – мог ответить один человек: *Последний Генералиссимус...**

Что пережил Михайлович – невыразимо, пусть на новом для него посту декана МАИ им. С. Орджоникидзе, где он «поведёт» самолётный факультет и позже будет заведовать им в ранге профессора. Суворовскому орденоносцу, генерал-майору инженерно-технической авиаслужбы, награждённому орденом Ленина, возможно, было трудно понять, как смелость решений и быстрота выполнения ответственных задач партии и народа может завести в тупик их обладателей, с единовременным «замораживанием» грядущих перспектив...

Следовало ожидать, Верхи мегадержавы опомнятся, что и случилось в конце марта 1951-го, благодаря прозорливому заму лидера Совета Министров, знаменитому экс-наркому танкопромышленности Вячеславу Александровичу Малышеву. Восстановление коллектива позволило ему штурмовать небо под эгидой создания реактивного стратегического сверхаппарата, с ТТХ и ЛТД выше отечественных и зарубежных (если они были) аналогов. Было оговорено: при успехе на стадиях проектирования

* И.В. Сталин «О Великой Отечественной войне Советского Союза» (Изд. пятое, М., 1953).



Собратья по крылу – В.М.Петляков и В.М.Мяснищев –
освободители народов от европейских и азиатских оккупантов,
в Победном строю с Пе-2, Пе-3, Пе-3бис
(вышли в небо 11 200 пикировщиков и 228 истребителей)...

и испытаний – самолёт станет заданием для предприятий ВПК уже в серии.

Любопытно, что Мясищев, спорщик в авионике не только с Туполевым, вступил в КПСС в год смерти Вождя, успевшего выслушать «Бога бомберов». Очевидно, Иосиф Виссарионович «поставил на кон» конструкторскую молодёжь, вероятно, заручившись авторитетностью самого В. М. Мясищева, после продолжительного randеву с ним в Кремле.

На полувековом рубеже жизни Владимир сверкнул талантом благодетельного организатора, «жгутом» сплочения старых и юных авиакадров, эстафетчиком высокопрофессионального задора, «волшебником», вселяющим веру в успех. Помимо документационно-чертёжно-расчётной работы, «мясищевцы» смогли опереться на инженерию и многих мастеров смежных предприятий, вовлечённых в проект М-4 (103М)...

На финал студёного января 1951-го межконтинентальный реактивный бомбер стратегического назначения взмыл под облака, оглушив пространство в руках аса, шеф-пилота ОКБ Фёдора Фёдоровича Опадчего. Фронтовику, учившему секретразведгруппы летать на «Мессерах», «Дорнье», «Хейнкелях», «Шторхах», посчастливилось дать супермашине эпохи «путёвку в жизнь». Вновь подтвердилась делом мысль, высказанная создателем: *«Самолёт – единая, органичная совокупность систем, а не просто планёр, начинённый приборами!»*.

Наставник, не раз выступавший в Доме лётчиков, разовьёт успех на примере М-4. Он продумал дозаправку горючим в воздухе, пассажирские и военно-транспортные варианты изящного ракетоплана. Иначе и быть не могло! В юбилейный для него год мы не забыли, что славный небопроходец – автор редких докладов: «Новые конструкции околосвуковых самолётов», «Ближайшие задачи высокоскоростных самолётов», «Сравнительное исследование особых типов самолётов» и других работ, озвученных им не только на конференциях в МАИ...

Машина Мясичева отличалась высокоаэродинамичностью, его «стилем» фюзеляжа, крыла, оперения размещения двигателей, конструкцией шасси. Суровый оптимист не уставал методично повторяться: **«Самолёт делаем мы, а не я!!!»**.

Мы – таланты, привлечённые Владимиром: Ю.Е.Ильенко, А.М.Черёмухин, А.И.Макаревский, Н.М.Корчемкин, Б.Д.Франк, Т.Г.Васильева, В.А.Федотов, Я.Б.Нодельман, С.М.Лещенко, Л.Л.Селяков. В противовес штатовским В-52 сработают на пользу и обороноспособность Родины уважаемые ВВІ – Толстых И.П., Назаров Г.Н., Петров М.Н., Фильснер Е.С., Бару Е.П., Родзянский Л.М., Балабух Л.И., Рогов К.В., Барышев В.М., Баславский И.Е., Струминский В.В. Удовлетворению требований ВВС и здравому воплощению амбиций ОКБ Мясичева существенно помогли Почётные самолётостроители – А.А.Микулин, Г.И.Архангельский, В.К.Карраск, А.Л.Резник, М.П.Наумов, Л.С.Попов, Н.М.Гловацкий, Я.Я.Трандофилов. Выручали модельщики Пыряев С.И. и Дрожжин Н.А., парторг в ОКБ от ЦК Белоногов Д.Н. Потом были девушки, жёны, кино, хобби для смелых пилотов А.Н.Грацианского, А.И.Помазунова, инженеров А.И.Никонова, Г.А.Нефёдова, И.Н.Квитко, радиста И.И.Рыхлова, летавших «в неизвестность» с Ф.Ф.Опадчим...*

32 М-4, ставших на довольствие в Краснозвёздные ВВС в 50-х, доказали точность «Формулы Мясичева» для проектирования тяжёлых бомберов с треугольным крылом в плане и проверенными ТРД. Покорение околосвуковой и сверхзвуковой скоростей полёта омрачилось потерей трёх М-4.

* Великое наследие завещали они потомкам вместе с авторами книг: А.Н.Пономарёвым («Советские конструкторы» и «Покорители неба», М., 1980), А.С.Магидом и Е.И.Рябчиковым («Становление», М., 1978), Ф.Я.Фалалеевым («В строю крылатых», М., 1978), В.С.Шумихиным («Советская военная авиация 1917–1941», М., 1986), В.Б.Шавровым («История конструкций самолётов СССР 1938–1950 гг.», М., 1978), А.И.Шахуриным («Крылья Победы», М., 1984), А.С.Яковлевым («50 лет советского самолётостроения» и «Цель жизни», М., 1968).

После ухода Сталина И. В. в мир иной, появится восьмиместный модифицированный М-4 (ЗМ/М-6) большей дальности, который будет выпущен в количестве 74 экземпляров. В авиакатастрофах разобьются четыре из них. Остальные защищали 15 Республик СССР, вплоть до 1985-го и ликвидации, согласно договору Советского Союза и США (могли бы остаться в строю ВВС РФ, если бы не подписи «гуманных» сокращателей оружия наступления).

Генеральный конструктор заслужил «Золотую Звезду» с Серпом и Молотом в 1957-м, одновременно с Ленинской премией. В 1958–1966 годах Мясищев являлся народным избранником в ВС СССР. Он укрепил космический триумф державы в лице Ю. А. Гагарина, дебютом новейшего сверхзвукового ракетносца на воздушном празднике над Тушино. Красавец М-50 заставит крепко (бессонно) призадуматься «мозговые тресты» «Локхиды», «Боинга», «Дженерал Дайнемикса», «Мак-Доннела», «Норт Американ», «Марсель Дассо», «СААБа», «Инглиш Электрика», «Хоукера», «Де Хэвилленда», «Глостера». Команде Мясищева удалось опередить многих потенциальных врагов СоцИмперии высшим уровнем аэродинамики, аннулированием конвейерной клёпки, вводом прессованных панелей в схему корабля. Владимир Михайлович и К° остались верны «фамильной родинке» – масштабные объёмы ракетносца (герметизированные фюзеляж и крыло) стали топливоцистернами, обеспечившими ему неповторимые ТТХ и ЛТД. И поныне жаль, что снова подвели моторы, хотя удачно прошли 19 взлётов и тоже число посадок. М-50 оказался «затратным» и «ненужным», чем-то напомнив судьбу несостоявшихся тяжёлых авианосцев ВМФ СССР...

Всё вместе взятое было производным второй ликвидации ОКБ во главе с Владимиром Михайловичем. Такое бывало уже не раз (к примеру 20 лет назад, с Поликарповым Н. Н., когда орловец был в командировке в нацистской Германии). Теперь люди Мясищева стали «собственностью» спешно организованного ОКБ-52 под предводительством Челомея В. Н. «Свежеиспечённо-го» Героя СоцТруда унизили переводом в лидеры ЦАГИ, где ави-

астроитель отработает семь лет. В новой ипостаси земляк Левши не падёт духом и волей, будет «подковыывать» конструкции летательных аппаратов стандартных и нетрадиционных схем*.

Во второй половине 60-х борец с бафтингом и флаттером, а также с большим числом «Главначупсов», внезапно ставится «у руля» Экспериментального машиностроительного завода. По сути, предприятие было слитием филиалов КБ № 90 (филиал № 1 ОКБ-52 Минобщмашиностроения) в Жуковском с площадями филиалов машиностроительного завода имени Хруничева М. В. Сначала Михайлович работал Генконструктором, позже возглавил предприятие с новыми и старыми кадрами.

Отсюда впервые «взлетели» на бумагу многообещающие бомберы-дальнобойщики М-18 и М-20, в чьих конструкциях предусматривались применение композитов и ламинаризация обтекания, обеспечивавшие дальность, высотность, продолжительность полётов.

Первый останется знаменитым не только из-за крыла с изменяемой геометрией. Ударно-разведывательный стратегический бомбер с возможностью ядерного вооружения, с проектной дальностью 18 000 км, ещё в «портфеле» потерял правообладателя, странным образом оказавшись у «туполевцев», с подачи Министерства авиапромышленности в 1972 году. Трудно молвить,

* Лит. по авиатематике периода СССР: Л. Л. Селяков. «Малоизвестные страницы творческой деятельности авиаконструктора В. М. Мясничева – сквозь призму 50-летней истории авиации и страны». – М., 1997; коллективный сборник «Под крылом Мясничева: 60-летию КБ «Салют» посвящается». – М., 2001; «Звёздная эпоха Мясничева в Филях». – М., 2002; Л. Л. Кербер. «Ту – человек и самолёт». – М., 1973; В. Грин и Р. Кросс. «Реактивные самолёты мира» (пер. с англ. Н. И. Меконюшина и Ю. Н. Русянцева, под ред. Любимова В. Н.) – М., 1957; И. Андреев и А. Захаров. «Боевые самолёты». – М., 1981; Ефимов А. Н. «Над полем боя» и «Советские Военно-Воздушные Силы». – М., 1976–1987; очерки по истории самолётостроения и ВВС СССР Виктора и Сергея Рассохиных в журнале ЦК ДОСААФ РФ «Военные знания». М., 2018–2024; А. А. Симонов и Н. Г. Бодрихин. «Боевые лётчики – дважды и трижды Герои Советского Союза». – М. 2017.

вспомнил ли Мясищев Поликарпова в те мрачные дни, у которого до войны отобрали проект И-200, впоследствии ставший заделом для «Первых» и «Третьих» «МиГов» А. И. Микояна и М. И. Гуревича. Факт, что данный выверт биографии лёг глубокой раной в сердце Владимира Михайловича, отразившись первой сединой и на его супруге Елене...

«Двадцатый» задумывался двухрежимным тяжёлым ракетоносцем, но «не дожил» до воплощения в металл, как и «старший брат» – М-18. Удачнее сложилась судьба «Семнадцатого» – высотного разведчика «Стратосфера». Дозвуковой «борец с аэростатами» дебютировал в небе в 1978-м – в финальном году жизни создателя...

Среди двух притяжений – земли и неба – замечательный соотечественник трижды награждался орденом Ленина, по праву гордясь орденами Октябрьской Революции и Суворова 2-й степени. Заслуженный деятель науки и техники РСФСР умер в Москве, 14 октября 1978 года, в 76-летнем возрасте.

Редкостный учёный и преподаватель авианаук заложил фундамент под НПО «Молния», прославившееся проектированием многоразового «Бурана», призванного сокрушить спейс-монополизм обкатанных «челноков» «Шаттл». Он успел приложить разум и руку к разработке тяжёлого транспортника ВМ-Т «Атлант», оставшегося в Авиалетописи СССР доставкой «Бурана» и фрагментов «Энергии» на космодром Байконур.

Спустя 10 лет после кончины авиаконструктора Страны Советов напомним о нём М-55 «Геофизика» – сверхвысотный разведчик, способный действовать в стратосферных слоях на 20-километровой высоте. А через два года – М-17 «Стратосфера» побьёт мировой рекорд высоты, покориw 21 800 метров, завершив звёздную эпоху дальнoзоркого предвестника настоящего и будущего мировой авиации...

Сегодня мы имеем радость прогуляться по его улице в Жуковском, возложить цветы в столице России к Мемориальной доске, что на третьем доме переулкa Романов. Ефремовцы не забудут земляка, присвоив его имя улице в частном новострое 90-х.

Там же, на малой Родине, в Сквере Мясищева, возвышается бюст Светлой Памяти Владимира Михайловича, есть зал в краеведческом музее.

Народ ухаживает за Мемориальной доской небопроходца на «Мясищевской» улице в подмосковном авиационном Жуковском, где работает ЭМЗ имени славного самолётостроителя.

Незабываемые победы КБ и Героя СоцТруда отзовутся эхом благодарности в Городе-Герое Москве наименованием улицы на территории Филёвского парка (ЗАО), в цветном конверте Минсвязи РФ, в честь 100-летия со Дня рождения Генерального конструктора.

Через пять лет учителя и учащиеся ефремовской школы № 1 станут участниками и свидетелями исторического открытия доски на его 115-й День рождения. Упомянутый бюст «ожил» на следующий год, а 2019-й ознаменовался присвоением имени Владимира Михайловича Мясищева филиалу АО «ГКНПЦ им. М. В. Хруничева» – КБ «Салют».

По зову сердца и памяти, по долгу современников, мы кланяемся от трёх Союзов писателей России, от литературной Орловщины и Первосалютного Орла, Почётному гражданину Тульской области!

15–28 сентября 2022 г., Город Воинской Славы Орёл – Города-Герой Тула и Москва – г. Ефремов Тульской области – Орёл



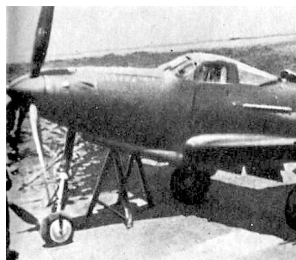
«Небо зовёт!» –
с авиамеханиками накануне
Чемпионата России
по планёрному спорту
(д. Пугачёвка)

АТАКУЕТ ПОКРЫШКИН!

Так всегда в боях происходило:
 Был ли дождь, крутилась ли пурга,
 Мужество пилота приводило
 В ужас взматеревшего врага.

А в кабинах находились асы,
 В основном – при фюрерских крестах.
 Их слепили огненные трассы,
 Жгя отдачей – крах, крах, крах!!!

Саша из отчаянного рода
 Умудрялся «мессеры» сшибать...
 Высшие награды от Союза,
 Из Кремля осветят его стать!



ГЕРОИНИ НЕБА

Они порой мужчин – опережали,
 В боях на малых скоростях.
 Недолюбили и недорожали –
 Бомбили ночью на фронтах.



Газет не хватит подвиги прославить,
 На жутко-смертоносной полосе.
 Но книги выйдут – Мир мы заверяем,
 Где лётчицы Победы – будут ВСЕ!



ТРИЖДЫ ГЕРОЙ

Ну, кто не знает Кожедуба?!
Сверхкрепок мужеством Иван!
Наверно, шло оно от дуба –
Характер смолоду был дан.

Смотреть вперёд через все беды,
Но, раз сел в звёздный самолёт,
Ты долети в нём до Победы,
Главком бои твои учтёт!

Откуда слава появилась,
От рода Конева пришла?!
Она сквозь тьму смертей пробилась,
Собою аса сберегла...



БИПЛАН ЗЕМЛЯКА

Будь славен, Поликарповский У-2,
Хребет войны ломавший днём и ночью.

Шла впереди пропеллера молва:
Враг убедился в натиске воочью.

Не избежали вечной тишины
Носители «блицкриговской» доктрины...

А сыновья и дочери страны
Ушли на небо из твоей кабины!



*«Крёстному отцу» наших книг «Сердце над облаками»,
«Штурмующий небо», «Небoproходцы»,
Маршалу ВВС, дважды Герою Советского Союза А. Н. ЕФИМОВУ*

ТОВАРИЩ – ШТУРМОВИК

Давили Вас военные вериги,
Но, разгромив стервятников Земли,
Вы не ушли, Вы живы в нашей книге,
Как Родина, которую спасли.

Какому ещё извергу не спится?
Кому людская жизнь недорого?!
Всем надо поколениям учиться
У Вас – как обезвреживать врага!



«ЯК» ЮРИЯ ГОРОХОВА

С именем Гения в небе
Бьёт по вражью «Ястребок».
Крыльями машет в дуэли,
Очередями «поёт».

Под фюзеляжем Орловщина
Силы мотору даёт:
– Нате, мерзавцы, за Пушкина!
Новиков вас подожжёт!

На фонаре – испарина,
Пот на очках течёт...
– Падай, германская гадина,
Смерть – за писательский счёт.



Содержание

<i>К 85-летию со Дня рождения писателя Виктора Рассохина</i> С книгой по жизни	3
Война и мир писателей Рассохиных	11
<i>К 130-летию со Дня рождения выдающегося первостроителя военной и гражданской авиации СССР А. Н. Туполева</i> «Бог» бомбардировщиков	17
<i>К 125-летию со Дня рождения выдающегося авиаконструктора</i> Крылатые «танки» Сергея Ильюшина	35
<i>К 110-летию со Дня рождения первопроходца отечественного вертолётостроения М. Л. Миля</i> На мощи несущих винтов	60
<i>К 75-летию Победы и к 125-летию со Дня рождения легендарного конструктора советских авиадвигателей</i> «От винта!», или «пламенные сердца» Александра Миккулина	72
<i>К 115-летию со Дня рождения творца легендарных «МиГов» Артёма Ивановича Микояна</i> Мощь и гордость Микояна и Гуревича	92
<i>К 120-летию со Дня рождения Дважды Героя СоцТруда, лауреата четырёх Сталинских премий, создателя легендарных истребителей, генерал-майора С. А. Лавочкина</i> Авиаконструктор побед	122
<i>В честь 115-летия со Дня рождения лауреата Сталинской и Ленинских премий, доктора технических наук, Героя Социалистического Труда, профессора, замечательного авиаконструктора, академика АН СССР О. К. Антонова</i> Советский «Антей»	163

*1 апреля – 115 лет со Дня рождения дважды Героя СоцТруда,
генерал-полковника-инженера, лауреата Ленинской,
Государственной, шести Сталинских премий, легендарного
авиастроителя ВВС и ГВФ СССР, депутата Верховного
Совета А. С. Яковлева*

Присягнувший небу.....176

*К 135-летию создателя советских планёров
и цельнометаллических самолётов, профессора В. Н. Беляева*

Испытания на прочность254

*К 120-летию со Дня рождения Героя СоцТруда,
лауреата Сталинской и Ленинской премий,
Почётного академика АН СССР*

КПД авиадвигателя Туманского261

*К 110-летию со Дня рождения дважды Героя СоцТруда,
лауреата Ленинской премии, академика,
советского самолётостроителя и ракетчика М. К. Янгеля*

Поликарповец272

*К 150-летию со Дня рождения
создателя парашютов Г. Е. Котельникова*

Спаситель авиаторов.....277

*В честь 130-летия со Дня рождения лауреата
четырёх Сталинских премий, доктора технических наук,
Героя СоцТруда, генерал-лейтенанта инженерно-авиационной
службы А. Д. Швецова*

Моторостроитель Страны Советов285

<i>К 130-летию со Дня рождения первостроителя Советских ВВС Николая Николаевича Поликарпова</i>	
Слава побеждает забвение.....	292
<i>В честь выдающихся заслуг советского конструктора авиадвигателей, четырёхкратного лауреата Сталинских премий, дважды Героя СоцТруда, депутата ВС СССР 2-го созыва Владимира Яковлевича Климова, к 130-летию со Дня рождения генерал-майора инженерно-авиационной службы, академика АН СССР</i>	
Война моторов Владимира Климова.....	318
<i>В честь 120-летия ведущего конструктора пушек и пулемётов ВВС СССР, Героя СоцТруда, лауреата двух Сталинский премий 1-й степени</i>	
Борис Шпитальный – «крёстный» небесных снайперов ...	334
<i>Светлой памяти первопроходца ракетостроения СССР и к 135-летию со Дня рождения Цандера Ф. А.</i>	
«Марсианин» с Земли.....	343
<i>К 110-летию со Дня рождения конструктора авиационных и ракетных двигателей Алексея Михайловича Исаева</i>	
Покорители неизведанного	349
<i>В честь 120-летия со Дня рождения и заслуг одного из ведущих авиаконструкторов СССР, Героя СоцТруда, доктора технических наук, профессора, Почётного гражданина Тульской области</i>	
«Угол атаки» Владимира Мякишева.....	362

Литературно-художественное издание
12+

*К 80-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ
НАРОДОВ СССР
В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ*

Виктор Васильевич Рассохин

В СРАЖЕНИЯХ ЗА ПЯТЫЙ ОКЕАН

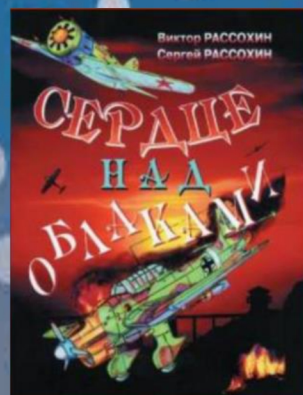
Под общей редакцией историка-краеведа
С.Т. Минакова

В оформлении книги использованы материалы
из открытых источников и архива автора

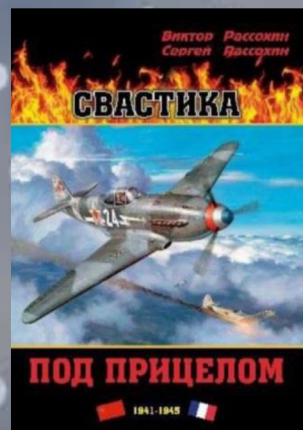
Информационная поддержка Медиахолдинга «Истоки»

Подписано в печать 21.02.2025 г. Формат 60×84 1/16
Печать ризография. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman
Объём 24,25 усл. печ. л. Тираж 100 экз. Заказ № 113

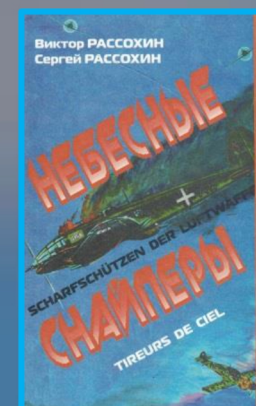
Лицензия ПД № 8-0023 от 25.09.2000 г.
Отпечатано с готового оригинал-макета в авторской редакции
в ООО Полиграфическая фирма «Картуш»
г. Орел, ул. 2-я Посадская, 26. Тел.: (4862) 44-51-46.
E-mail: kartush.orel@yandex.ru www.kartush-orel.ru

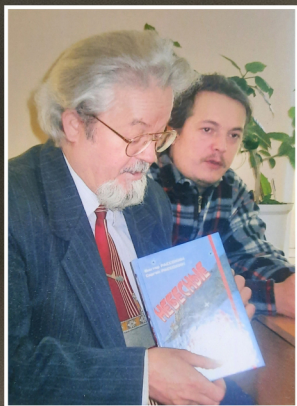


110 лет



Военно-Воздушные
силы РФ





С КНИГОЙ – ПО ЖИЗНИ !

Виктор Васильевич Рассохин родился на Рождество 1939 года в Орле, прославленном классиками русской литературы. После школы служил в Капустинном Яре и на Дальнем Востоке. Произведения публиковались в СМИ СССР, литсборниках и журналах «Москва», «Урал», «Советский воин», «Октябрь», «Молодая гвардия», «Наш современник», «Военные знания», «Нёман», «Техника – молодёжи» и многих других.

Поэт часто выступал на Орловском телевидении и Всесоюзном радио, перед соотечественниками по всему Советскому Союзу. Автор ряда поэм участвовал в съёмках д/ф «Утренний народ» и «Штрихи к портрету «Короля»» (о трудящихся «ОСПАЗ» и об авиаконструкторе Н.Н. Поликарпове).

Член Союза Российских писателей с 1991 года, награждён за труд медалями, грамотами, благодарностями, Орденом Святой Анны. Номинант Патриаршей премии по литературе. Автор множества очерков о Второй Мировой войне издал 50 книг (48 – в соавторстве с сыном Сергеем). Участвовал в автопробегах по местам Боевой Славы Отечества.

Делегат писательских съездов СССР-РФ. Участник и дипломант Всероссийских конкурсов, Рассохин В.В. состоит в РВИО, ИСП, СВЛ, «Флоту Быть!», МАНИ. Творчество отмечено в БСЭ. Финалист «Российской литпремии – 2022», в номинации «Лучший публицист года», Международной литпремии Мира (ИСП), постоянный участник конкурса имени В.П. Чкалова.

*Первый секретарь Правления Союза Российских писателей
СВЕТЛАНА ВЛАДИМИРОВНА ВАСИЛЕНКО*



ISBN 978-5-9708-1218-1



9 785970 181218 1