

А ВИА К О Н С Т Р У К Т О Р Ы

Леонид Анцелиович

Неизвестный **Сухой**



ГО Д Ы В С Е К Р Е Т Н О М К Б

Леонид Липманович Анцелиович
Неизвестный Сухой.
Годы в секретном КБ
Серия «Война и мы.
Авиаконструкторы»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=4937144

Неизвестный Сухой. Годы в секретном КБ: Яуза, Эксмо; Москва; 2008

ISBN 978-5-699-24833-9

Аннотация

Это книга воспоминаний авиаконструктора и профессора МАИ об условиях работы молодого инженера в одном из самых засекреченных ОКБ Сухого в период разработки первых советских сверхзвуковых истребителей, о его коллегах и наиболее ярких исторических событиях. Автор анализирует причины предвоенной трагедии советских авиаконструкторов, катастрофы В. П. Чкалова, расстрела авиационных командиров и впервые рассказывает о подлинной истории становления новых конструкторских коллективов. Значительную часть книги занимают воспоминания о непосредственной деятельности гениального авиаконструктора Сухого. Сорокалетний опыт работы внутри авиационной индустрии позволил автору образно

рассказать о буднях работы рядовых авиаконструкторов, дать глубокий профессиональный и реалистический анализ прошлых и сегодняшних конструкторских решений при создании боевых самолетов, показать читателю увлекательный процесс проектирования, борьбу идей и столкновение личностей. В книге рассказывается о проблемах разработки, испытаний, серийного производства на заводах Новосибирска, Комсомольска-на-Амуре и Тбилиси, а также эксплуатации в воинских частях таких боевых машин, как Су-7Б, Су-9, Су-11, Су-15, Су-17, Су-24, Су-25 и Су-27.

Содержание

| | |
|-----------------------------------|----|
| От редактора | 6 |
| От автора | 9 |
| Глава 1 | 12 |
| Авиамodelист | 12 |
| Мы – дети войны | 19 |
| Чкаловские полеты | 40 |
| Ради большой цели | 69 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 73 |

**Леонид Анцелиович
Неизвестный Сухой.
Годы в секретном КБ**

От редактора



Эту книгу в строгой хронологической последовательности, честно и без прикрас написал объективный свидетель и участник тех событий, бывший конструктор ОКБ Сухого, более пятнадцати лет работавший над созданием боевых сверхзвуковых самолетов. Он увлекательно рассказал о работе молодого авиационного инженера-конструктора. Его анализ тенденций развития авиационной техники основан на истинных фактах, глубоких научных познаниях, большом опыте конструирования самолетов и общения с множеством специалистов, вовлеченных в этот процесс.

В книге много личных воспоминаний и оценок автора, которые позволяют читателю лучше ощутить атмосферу секретного создания авиационной мощи Советского Союза. Научно-популярное изложение взаимосвязи сложных технических проблем и человеческих взаимоотношений делает эту книгу интересной и доступной как для юношей, «обдумывающих житье», и специалистов промышленности, так и для ветеранов труда и Военно-Воздушных Сил.

Многие конструкторы-ветераны авиационной промышленности и особенно ОАО «ОКБ Сухого» помнят Леонида Анцелиовича как инициативного и грамотного инженера, который за время работы внес много интересного и нового в техническое творчество коллектива. За последующие тридцать лет плодотворной преподавательской и научной де-

тельности в должности доцента, а потом профессора кафедры конструкции и проектирования самолетов Московского авиационного института Леонид Анцелиович выпустил большое число высококвалифицированных молодых авиаконструкторов. Теперь они успешно трудятся в разных организациях и занимают руководящие должности.

В предлагаемой читателю книге образно показан жизненный путь авиаконструктора, который он выбрал еще учеником средней школы и которому следовал преданно и результативно. Книга воспоминаний профессора Леонида Анцелиовича охватывает целую эпоху развития авиации и будет интересна не только специалистам, но и широкому кругу российских читателей, любителей истории авиации.

От автора

Самые лучшие пятнадцать лет моей жизни я отдал коллективу Павла Осиповича Сухого. Летом 1954 года студентом-дипломником включился в напряженную и невероятно интересную для меня работу тогда еще небольшого, но очень сплоченного коллектива Конструкторского бюро. Теперь, когда мне за семьдесят пять, хочу поделиться воспоминаниями с новым поколением, которому будет интересно узнать из первых уст о практической работе рядового конструктора боевых самолетов и правду о техническом поиске наилучших конструкторских решений и человеческих отношениях. Кто и как создал тысячи сверхзвуковых машин с индексом Су на уровне лучших мировых образцов. Моим бывшим коллегам, ветеранам промышленности и армии, тоже будет приятно вспомнить близкие имена и знакомые события.

Как я стал авиаконструктором, почему попал к Сухому и что конструировал? Как осуществилась моя юношеская мечта? В каких условиях создавались первые серийные сверхзвуковые истребители и другие самолеты П.О. Сухого и как это происходило? Читатель узнает обо всем от участника главных этапов разработки конструкции, обеспечения серийного производства, испытаний и эксплуатации многих самолетов.

Мое дружеское общение с авиационными конструкторами старшего поколения позволило нарисовать реальную картину трагических событий подготовки нашей авиационной промышленности и Военно-Воздушных Сил к нашествию фашистов. И на этом фоне работы коллектива конструкторов П.О. Сухого анализировались особенно подробно. Сегодня этот коллектив лучший в России, и моя книга послужит объективной оценке его вклада в развитие мировой авиационной техники.

Каждая глава книги знакомит читателя с конкретными людьми и историческими событиями, отражающими одновременно и мою творческую жизнь. Этапы создания сложных, но надежных боевых машин ОКБ Сухого всегда отличались высокой эффективностью. Я постарался показать читателю увлекательный процесс проектирования самолета изнутри, борьбу идей и столкновение личностей.

Написал я то, что помнил. Что-то приключилось со мной, что-то мне рассказывали, а о чем-то я прочитал. Но все это отражает мою концепцию. Некоторые имена не попали в книгу, но это не значит, что они не важны. Эту книгу я посвящаю всем конструкторам и строителям самолетов ОКБ Сухого.

* * *

Выражаю глубокую благодарность моим друзьям и колле-

гам, авиаконструкторам, помогавшим вспоминать события нашей совместной работы в ОКБ П.О. Сухого: Борису Рабиновичу, моему старшему товарищу по отделу крыла; Евгению Полевому – ветерану отдела гидравлики, за его ценные замечания по рукописи; Главному конструктору Юрию Ивашечкину, за его развернутую рецензию рукописи; Александру Круглову – бывшему военпреду Новосибирского авиазавода, за его советы по содержанию рукописи.

Я искренне благодарю моего сына Павла, вдохновившего меня написать эту книгу. Моя особая благодарность жене Майе за ее постоянное внимание к этой моей работе. Мой низкий поклон моим друзьям и родным за поддержку и веру в успех.

Особую признательность заслуживают мои многочисленные коллеги-конструкторы, посвятившие жизнь созданию более совершенных самолетов, которые являются истинными героями этой книги.

Глава 1

Рождение мечты

Авиамodelист

Это казалось невероятным. Одномоторный самолет серо-зеленого цвета на огромной скорости с ревом летел надо мной, и вдруг он начал вращаться и почти вертикально уходить ввысь. Он как штопор врезался в высокое небо. Пропеллер с такой силой тянул его вверх, а крылья так грациозно поворачивали это красивое чудо техники, что я с замиранием сердца и широко раскрытыми глазами следил за ним, пока он не скрылся в облаках.

И тут меня осенило, что на свете нет более совершенного и красивого технического творения человека. Именно этот необычный полет, свидетелем которого я случайно оказался весной 1946 года, зародил в душе четырнадцатилетнего ученика седьмого класса неистребимую мечту – стать авиаконструктором.

Конечно, до этого были и другие впечатления. На рисованной обложке детского журнала «Мурзилка» за несколько лет до войны был изображен Дворец Советов огромной высоты, и под рукой вождя пролетали три красных истребите-

ля.

Мне очень нравились фильмы про летчиков, в которых я любовался не столько игрой артистов, сколько натурными съемками боевых самолетов. Но осознание главной цели жизни произошло от подлинного ощущения близости и реальности красиво летящего самолета.

Как же изменилась моя жизнь после этого события? Внешне никак. Жил я с родителями и младшей сестренкой в одной большой комнате в деревянном рубленом доме в городе Кунцево, совсем близко от Москвы. Много лет спустя я узнал, что в пяти километрах в густом лесочке располагалась резиденция Сталина.

Папа был дипломированным инженером. Его трест купил дом и расселил в нем семьи своих сотрудников. Каждой семье – одна комната. Дом имел большой участок с соснами, березами и грибами-маслятами в траве. Во время и после войны каждая семья нашего дома копала во дворе свой огород. Мама имела диплом юриста и работала полдня консультантом молодых мамаш в кунцевской детской поликлинике. В школу мы все ходили пешком. Для воскресных выездов с родителями в Москву в зоопарк, в гости к родственникам или на новогоднюю елку в Дом Союзов шли до железнодорожной станции Кунцево и далее поездом с паровозом до Белорусского вокзала. Дружил я с мальчишками из класса.

Но после встречи с тем самолетом жизнь моя резко изменилась. Я заболел авиацией. С упоением читал все о самолетах и внимательно рассматривал их схемы и фотографии. История авиации и воздухоплавания притягивала меня своими тайнами, успехами и неудачами выдающихся конструкторов и изобретателей летательных аппаратов. Я уже знал названия и силуэты большинства боевых самолетов разных стран – участников минувшей войны. Но, конечно, главными моими героями были летчики и конструкторы советских самолетов – победители проклятых фашистов. Даже роман Каверина «Два капитана», который читал зимними вечерами за столом, иногда при свете керосиновой лампы, когда отключали свет, рождал во мне детскую убежденность высшего благородства борьбы за осуществление своей мечты... «Бороться и искать, найти и не сдаваться».

И тут я вдруг узнаю, что в Москве, недалеко от метро «Кировская», находится Московский центральный дом пионеров, в котором есть авиамodelьная лаборатория. Руководит ею рекордсмен мира Любушкин, модель которого с бензиновым моторчиком в свободном полете недавно установила мировой рекорд дальности – 283 км. Я уговорил маму, и мы поехали записываться. Красивый и величественный особняк Дома пионеров показался мне храмом. А просторное помещение авиамodelьной лаборатории из нескольких комнат с высокими потолками, большими окнами, дорогими шкафами, столами и верстаками, где повсюду висели и

лежали разнообразные летающие модели самолетов, произвело неизгладимое впечатление. Это было то место, о котором я мог только мечтать. Дурманивший и приятный запах эмалита, которым клеили и красили тогда модели, довершил мое посвящение в юные авиаконструкторы. После всех формальностей уже на следующий день после школы я самостоятельно сел в пригородный поезд, доехал до Белорусского вокзала, затем на метро с пересадкой до станции «Кировская» и пешком в «мою» лабораторию. Там был идеальный порядок. Каждый работал за своим столом над своей моделью. По окончании работы все детали будущей модели и инструменты убирались в ящики стола, а поверхность стола и пола тщательно убиралась от обрезков и стружки. Руководитель лаборатории, слово которого было для нас законом, создал такую спокойную и деловую атмосферу созидания и дружбы, что вечером уезжать домой не хотелось.

Первым моим творением была схематическая модель самолета с резиновым мотором, построенная по чертежу, имевшемуся в лаборатории. С нее начинали все новички. Самым трудным было вырезать ножом пропеллер из бруска сосны по шаблону. Для более тонких работ мы пользовались медицинскими скальпелями. Нам прививались очень ценные в дальнейшей жизни навыки терпеливой и точной работы руками. Мы вырезали из тонкой фанеры нервюры крыла, рубанком строгали длинные рейки толщиной два миллиметра. Научились папиросной бумагой обтягивать крыло и

оперение так, чтобы не было перекоса. Когда же моя первая модель полетела, я ощутил себя настоящим авиамоделистом, способным построить более сложную модель.

Почти одновременно со мной пришел в лабораторию и строил такую же модель другой мальчик – Толя Васильев. Много лет спустя мы встретились с ним в Московском авиационном институте на факультете «Самолетостроение». Он работал на соседней кафедре «Аэродинамика», стал профессором и внес большой вклад в аэродинамическую науку и совершенство механизации крыла самолетов.

Второй моей работой была фюзеляжная модель гидросамолета, уже значительно более сложная. Ее мощный резиновый мотор размещался внутри толстого фюзеляжа, а большой пропеллер имел складывающиеся лопасти. После окончания работы резинового мотора и набора моделью значительной высоты, набегающий поток воздуха поворачивал лопасти пропеллера назад и прижимал их к фюзеляжу. За счет снижения сопротивления большого пропеллера модель могла пролететь значительно дальше. Эскизы и чертежи разработал наш руководитель и воплотил в них свои последние задумки. Постройка этой модели заняла у меня столько же времени, сколько требовалось в то время, чтобы на авиазаводе изготовить настоящий самолет. Но мое терпение и старание были вознаграждены – модель была признана руководителем отлично исполненной и достойной защищать честь команды Московского центрального дома пионеров на област-

ных соревнованиях. Первый раз я оказываюсь на настоящем аэродроме под Москвой, где нам несколько дней предстояло соревноваться с командами других городов. Наши модели мы тщательно упаковали в большие фанерные ящики, и они прибыли вовремя. Расположились мы в просторных и благоустроенных помещениях на краю аэродрома. Для взлета моделей гидросамолетов был сооружен прямоугольный бассейн из брезента. Садилась же модели на свои поплавки прямо в поле. Конечно, были поломки.

Однажды утром над нашим аэродромом появилась группа истребителей Ла-7. Они встали в круг и по одному стали заходить на посадку прямо на травяное поле аэродрома. Зрелище было завораживающее. Я еще никогда не видел так близко боевые самолеты с работающими моторами. С оглушительным треском двигались они по полю, приглашая меня в этот совершенно новый мир.

А моя модель гидросамолета уверенно разбегалась на трех поплавах по поверхности бассейна, отрывалась от воды и набирала высоту, но только до тех пор, пока закрученная многослойная резинка внутри ее фюзеляжа вращала пропеллер. Когда же пропеллер останавливался и складывался, модель продолжала лететь как планер, постепенно снижаясь. В душе я надеялся на чудо: вдруг она попадет в восходящий поток воздуха и ее, как и рекордную модель Любушкина, унесет на многие километры. На этот случай мы приклеивали сверху на фюзеляже листовку с адресом и про-

сили сообщить о находке. Но в этот пасмурный день чуда не произошло.

Когда соревнования гидромodelей закончились, наш руководитель попросил меня помогать другим ребятам из нашей команды. Я помогал запускать и регулировать маленькие одноцилиндровые двигатели как на кордовых, так и на моделях свободного полета. Атмосфера аэродрома, полеты моделей – все это так увлекало меня, что я еще и еще раз ощущал важность моей мечты – стать авиаконструктором.

Мы – дети войны

В солнечный воскресный день мы с папой гуляли по Москве. Сестренка Соня уже неделю находилась на лечении в Лесной школе, где-то за городом Калинином. У нее обнаружили затемнение в легких, и мама выхлопотала ей пульт. Около часа дня мы остановились у уличного продавца газированной воды. Я очень любил газировку с красным клубничным сиропом. Перед нами был мужчина, который, получая свой стакан воды, что-то сказал пожилому продавцу-еврею. Я заметил, что он заплакал.

– Что случилось? – спросил папа.

– Война! Только что выступал Молотов. Немцы начали войну. И это большое горе для нас.

О зоопарке уже не было и речи, и мы срочно вернулись домой. Совещание моих родителей длилось не более десяти минут, после чего папа быстро собрался и поехал за сестренкой в Калинин. Его решительность спасла Соню. Потом мы узнали, что эту Лесную школу эвакуировали, и многие дети затерялись в различных детских домах.

Брат моего отца, дядя Самсон, жил в Минске с женой Фаней, дочерью Таней и сыном Левой. В 1940 году Леву из института по «призыву маршала Тимошенко» забрали в армию, и он к началу войны находился у границы и служил

прожектористом. Таня заканчивала институт в Минске, и ее за неделю до фашистского нападения посылают на практику в город Белосток у самой границы. Когда немцы прорвались к Минску, дядя Самсон сумел с тетей Фаней выскочить из города и спастись. Левушка Анцелиович сначала отступал от границы до Сталинграда, затем наступал и закончил войну в Австрии в офицерском звании и с двумя орденами Красной Звезды и орденом Отечественной войны. А Таня пропала. Когда освободили Минск и дядя Самсон кинулся туда в надежде что-то узнать о дочери, соседи рассказали ему, что при немцах они видели Таню на улице, грязную и в оборванном платье... Она искала родителей. И это все, что дядя смог узнать.

Прошло 65 лет, а о судьбе Тани мы так ничего и не знаем. Но Лева свою старшую дочь назвал в память о сестре тоже Таней. И она теперь живет с мужем, своей дочкой и внуками в Германии.

Первый налет немецких бомбардировщиков на Москву, ровно через месяц после нападения, мы встретили в бомбоубежище, которое вырыли жильцы нашего дома в углу двора. Когда я под утро выбрался на поверхность, то небо со стороны Москвы полыхало красным заревом – горел толевый завод в Филях. Утром мы были свидетелями воздушного боя. Три истребителя И-16 с тупыми носами открыли стрельбу по немецкому остроносому разведчику, но он круто взмыл

вверх и ушел в облака.

Целый месяц жили под немецкими бомбежками и каждый вечер спускались в наше бомбоубежище. Потом я услышал новое слово «эвакуация», которое приклеилось к нам на целый год. Грузовик отвез нас с чемоданами и тюками на набережную Москвы-реки, где была пришвартована большая баржа. В ее трюме и располагались сотрудники Наркомата пищевой промышленности с семьями для эвакуации в город Казань. Здесь были знакомые мне дяди и тети. Отплытие задерживалось, и с наступлением темноты мы все пошли к ближайшей станции метро, чтобы там внизу провести эту последнюю ночь в бомбившейся немцами Москве.

Незабываемое ощущение страха перед рельсами высокого напряжения в туннеле, куда мы спустились по деревянному настилу из зала станции, не покидало меня. Когда мы улеглись на ночь возле рельсов, мне казалось, что сейчас вдруг по ошибке снова пустят состав метрополитена и он нас задавит.

Утром к нашей барже подплыл буксир, зацепил нас тросом и потянул в новую жизнь. Целый месяц мы плыли по Оке и Волге до Казани. Когда я спрыгнул на причал и пошел, то почувствовал, что земля подо мной качается. Это ощущение прошло только через несколько дней.

Нашу семью из четырех человек поселили в небольшой проходной комнате двухкомнатной квартиры на первом эта-

же двухэтажного деревянного дома почти в центре Казани. Хозяев квартиры «уплотнили» в одной комнате. Помню, что из черной тарелки радио целый день звучала татарская музыка. Новости на фронте я узнавал из разговоров взрослых. Однажды услышал убежденное мнение соседа: «С Гитлером будет точно так же, как было с Наполеоном в 1812 году. Сначала его заманят, а потом разобьют».

Я начал учиться в третьем классе. Школа была на центральной улице Ленина, и по ней ходил трамвай. Мы с одноклассниками приходили пораньше, чтобы покататься на подножке или на «колбасе» трамвая. Однажды так увлеклись, что забыли про время. Уже проезжая на подножке мимо школы, я увидел на городских часах, что урок сейчас начнется, а до ближайшей остановки было далеко. Кто-то внутри меня шепнул: «Прыгай!» Опоздать в школу я не мог и... прыгнул на булыжную мостовую, поскользнулся и на животе проскользил солидное расстояние. С синяками на коленях и локтях в школу вбежал вовремя.

На 7 Ноября нас приняли в пионеры. В Музее Ленина в очень торжественной обстановке мы дали клятву. Наша семья жила очень трудно. Питались скудно. Вместо чая нам с сестрой давали пить черный желудевый кофе с маленькими кусочками сахара вприкуску. Недалеко был детский парк, а в нем кинотеатр, похожий на большой сарай. Билеты были дешевые, и я часто смотрел там детские фильмы-сказки. Гу-

ляя по парку, обнаружил, что с ним граничит большой ангар, а в нем стоит настоящий самолет биплан. Теперь в каждое посещение парка я через щель в стене подолгу разглядывал так близко стоящую летающую машину.

Мама не работала. У нас было мало денег. И я решил их зарабатывать, как это делали другие мальчишки. Сколотил деревянный ящик, достал две сапожные щетки и купил баночку черного гуталина. Со всем этим я появился на улице Ленина, где по тротуарам ходило много народу, и уселся со своим ящиком между ног. Дело пошло! Остановился военный в запыленных сапогах и поставил ногу на мой ящик. Я очень старался, чтобы его сапоги заблестели. А когда этого добился – получил целый рубль. Но этот мой бизнес продолжался недолго. Не могу припомнить, почему я его прекратил. Может, наехали «конкуренты».

Но мы в группе с несколькими мальчишками занялись другим. Гуляли по людным улицам и собирали окурки. Покупали папиросные гильзы и наполняли их собранным из окурков табаком. Такие папиросы мы продавали штучно и зарабатывали себе на мороженое, на кино и на школьные принадлежности.

Весной папа уехал обратно в Москву по служебным делам, а заодно и проведать нашу комнату в Кунцеве. Оказалось, что в нее вселилась одна дамочка, которая работала в милиции. Папа остановился у соседки – Анны Александровны Егановой, которая жила со своей старенькой мамой.

Их настоящая фамилия была Еганбек, и они происходили из старинного тифлисского рода. Это были очень порядочные, интеллигентные люди. Перед войной у них жил племянник, но он погиб на фронте. Мой отец прожил у них несколько месяцев, пока не добился выселения из нашей комнаты незваной гостью.

А нам с мамой в это время было особенно трудно. Мама целыми днями торговала на рынке нашими вещами. На солнце она так загорела, что превратилась в «головешку». Помню, что за папину шестигранную концертину в дорогом футляре, на которой я любил пикировать, она выручила три тысячи рублей. Продала все отрезки тканей, что мы привезли, и вообще все ценные вещи, которые у них с папой были.

Немцев от Москвы отогнали, и мои родители думали о возвращении из эвакуации. Мама реально оценила будущую ситуацию в Москве и начала на рынке скупать сливочное масло. Дома она перетапливала его и заливала в бутылки. В августе 1942 года отец выхлопотал для мамы пропуск в Москву и приехал за нами. Ехали поездом в товарном вагоне и везли 30 бутылок с топленым маслом, которые подкармливали нас всю следующую голодную зиму. Перед Москвой – проверка документов. Нас с сестрой спрятали в куче чемоданов и коробок, поскольку детям въезд в Москву был запрещен, и пропуска на нас не выдавали. Мы сидели тихо, особенно, когда проверяли пропуск у взрослых. На вокза-

ле в Москве перегрузились в кузов грузовика и покатали домой в Кунцево. Но на выезде из Москвы, на Поклонной горе, опять контрольно-пропускной пункт и проверка пропусков. Нас опять спрятали за чемоданами и коробками, но уже в кузове грузовика, и опять все прошло гладко.

Мы вернулись из эвакуации точно через год – 22 августа 1942 года. И не знали, что как раз в это время смертельная опасность нависла над нашей страной – механизированная армада немецких армий почти беспрепятственно катилась к Сталинграду.

Когда я в неопишуемой радости выскочил во двор нашего дома и последовательно обследовал все закоулки, то обнаружил явные следы стоявших здесь наших красноармейцев. На полянке в траве были разбросаны винтовочные патроны, а в углу под кустом я нашел настоящую гранату-лимонку, но без запала. Патроны я собрал и спрятал в норку там же на полянке, а гранату опустил в штанину моих шаровар. Но когда я вошел в комнату, отец сразу же меня зафиксировал: «Что это там такое тяжелое у тебя в штанах?» Граната была реквизирована, и больше я ее не видел.

А с патронами произошел очень волнительный эпизод. Я решил провести эксперимент – будут ли патроны взрываться? Возле дома развел приличный костер, кинул в него пригоршню патронов, спрятался за угол дома и стал ждать. А дело было к вечеру. И вдруг вижу: открывается калитка, и с работы идет мой папа. А тропинка, по которой он должен

пройти, пролегает очень близко от костра. Меня обуял такой ужас, что я стоял как заколдованный и не мог ни пошевелиться, ни крикнуть. И точно, когда отец подошел к костру, патроны начали рваться и пули со свистом разлетались в разные стороны. Отец невероятными прыжками, но благополучно миновал горящий костер, а со мной была проведена строгая разборка.

В нашем дворе я обнаружил также множество пластмассовых трубочек коричневого цвета, назначение которых мне не было известно. Я стрелял из них бузиной или маленькими катышками из бумаги, резко выдувая воздух. Приносил в класс. Дома конструировал из этих трубок разные сооружения. Они не были особо прочными и легко ломались рукой, когда мне нужна была короткая часть. Словом, эти трубки прочно поселились в нашей комнате, и их фрагменты всегда можно было найти на полу. Только зимой все прояснилось. Однажды мама топила печку и подметала комнату. Собрав весь мусор в совке, она открыла дверцу печки и кинула содержимое совка на горящие дрова... Раздался оглушительный рев, и язык пламени длиной метра два вырвался из открытой дверцы. К счастью, мама стояла чуть сбоку, и пламя ее не задело. Так мы узнали, что коричневые трубки были артиллерийским порохом.

В то время как я чистил обувь прохожим на главной улице Казани и торговал папиросами, в феврале 1942 года в дале-

ком Казахстане у эвакуированной из Москвы Кати Клейман родилась девочка Майя. Через двадцать один год она станет моей женой. Ее мама уже имела двух дочерей и не хотела эвакуироваться из Москвы. Но когда ее старшая дочь Нина прибежала домой вся в крови – ее среди бела дня поранило разбившимся стеклом окон Центрального телеграфа при взрыве немецкой фугасной авиабомбы – Катя решила уезжать.

Ее мужа Анатолия еще летом забрали в армию. Правда, считалось, что он ушел добровольцем. Он работал директором продуктового магазина, его вызвали в райком и сказали: «Или пиши заявление добровольца, или клади на стол партийный билет». Он написал, пошел воевать с фашистами и как в воду канул.

Сразу после паники в Москве 16 октября беременная Катя собрала чемоданы и с двумя дочерьми Ниной и Ирой села в эшелон для эвакуированных. Но они никак не могли оторваться от Москвы – эшелон много дней кружил по Московской кольцевой дороге. И у Кати уже появилась мысль: «Давайте сойдем и вернемся!»

А ведь надо было бы вернуться. И осталась бы жива.

Но поезд набрал скорость и увез их в незнакомый город Джамбул. Мыкались, как все эвакуированные. Меняли свои вещи на продукты. Мерзли и голодали.

А в это время Анатолий Клейман был в нескольких окружениях, но выходил из них. Потом его ранило, и он после

госпиталя получил отпуск. В Москве он узнал, что семья эвакуировалась в Джембул. Когда он приехал и туда, в Эвакуационном бюро ему дали справку, что такие в Джембуле не проживают... Удрученный, он пошел на базар купить продуктов на обратную дорогу и там случайно встречается жену и дочь своего бывшего заместителя Старостина. И они приводят его к дому, где жила его семья. Дочери Нина и Ира испуганно смотрят на военного, окруженного Старостиными. И только потом понимают, что это их отец.

– А мама в больнице. Мы отвели ее туда заранее, засветло. А рожать ей было еще рано.

– Так пойдем заберем ее домой, если ей еще рано.

А когда они пришли в роддом, им сообщили: у Кати Клейман – девочка.

Так 8 февраля 1942 года появился еще один ребенок войны – Майя. Его величество Случай привел израненного в боях отца за тысячи километров к порогу дома его семьи именно в тот момент, когда рождается его ребенок. И все поняли – этот ребенок будет счастливым. Вскоре ее отец уехал на фронт, и Катя осталась одна с тремя девочками. Под новый, 1944 год она заболела воспалением легких и в первых числах января умерла. Когда контуженный, вторично раненный и признанный негодным к строевой службе в армии Анатолий Клейман снова приехал, жены он уже не застал. Вскоре он привез девочек обратно в Москву.

В этом году три сестрички опять встретились в Чикаго, где живет со своей большой семьей старшая Нина. Средняя Ира прилетела из Москвы, а младшая Майя со мной и нашим внуком Анатолием Анцелиовичем, названным в честь прадеда Анатолия Клеймана, – из Лос-Анджелеса. У всех по несколько внуков, а у Нины еще правнучка и правнук.

Зима 1942/43 года была в Москве особенно голодной. Мой папа получал московские продуктовые карточки, на которые давали помимо черного еще и белый хлеб. А мама, сестра и я получали областные карточки, и по ним давали только черный хлеб очень плохого качества. Мы с сестрой с нетерпением ждали приезда папы с работы. Когда он открывал свой черный портфель и доставал половинку белого батона, нашей радости не было предела. Мяса мы практически не видели. Но для сотрудников папиного треста Росдрожжи каждую субботу с Московского дрожжевого завода привозили по килограмму свежих дрожжей. Мама брала большую сковороду, пережаривала на ней лук с подсолнечным маслом и затем клала туда куски дрожжей. Дрожжи расплавлялись, и мама все время помешивала их. Так продолжалось около часа. Тушеные с луком дрожжи превращались в густую массу и по вкусу очень напоминали мне печеночный паштет. Папа говорил, что это чистый белок и они очень полезны. Мы их ели с хлебом.

Зимой оченьгодились бутылки с топленым маслом,

которые мама запасла еще весной в Казани. Помню, как длинной большой иглой с отогнутым острым концом, которой зашивают мешки, мы аккуратно доставали из узкого горлышка бутылки драгоценные крупинки золотистого топленого масла и переносили их на ломтик черного хлеба. И не было на свете ничего вкуснее в тот момент.

Всю войну я вспоминал о бутерброде из белой французской булочки с любительской вареной колбасой. Я четко ощущал вкус этого бутерброда во рту. А ел я его перед войной у нас во дворе. Рабочие, строившие соседям балкон, в середине дня сели перекусить у нас на полянке. Я был рядом, и они угостили меня этим чудесным бутербродом.

В школе на большой перемене нам раздавали завтраки: 50 граммов черного хлеба с кусочком сахара на нем. Для мальчишек четвертого класса это было очень мало. И родилась дикая игра военного времени. Когда дежурный вносил поднос с порциями хлеба из школьного буфета в класс, кто-то один закрывал дверь, а другой с диким криком «Шарап!» выбивал поднос из рук дежурного, и все кидались на пол с единственным желанием схватить побольше кусков хлеба и сахара.

В мои домашние обязанности входило ходить в магазин за хлебом. У прилавка лезу в карман за карточками, а их нет. Все карманы проверил – нет. Прибежал обратно домой –

карточек нигде нет. А декада месяца только началась, и у меня были три полные хлебные карточки мамы, сестры и мои. Я лишил нас хлеба на целых десять последующих дней. Родители, наверное, почувствовали мою искреннюю скорбь и даже не ругали меня. В воскресенье мы с папой пошли на Кунцевский базар, и там в ряду, где продавались сапоги, я увидел маленькие кирзовые сапожки как раз моего размера. Мне очень хотелось ходить в сапогах, как все военные. Потянул отца к прилавку и в самых убедительных интонациях попросил его купить мне эти сапоги. Отец приценился. Продавец запросил 250 рублей. Отец подумал, поставил сапоги на место и сказал: «Нет, сынок. За эти деньги мы купим целую буханку хлеба».

Так я своими сапогами компенсировал потерянные мною хлебные карточки. Прошло около месяца, и я случайно нашел эти карточки в нашем дворе возле мусорной кучи рядом с туалетом. Но они уже были недействительны.

В очередной наш с папой воскресный поход на базар я уговорил его купить мне двух маленьких крольчат. Один был сине-дымчатого цвета, и мы его называли Принцем. А другой был серенький, и мы называли его Серкой. Продавец нас заверил, что это самец и самочка. Мы с папой построили им клетку, и я их кормил свежей травой. Они быстро росли и стали большими и тяжелыми. На травяной полянке двора между соснами я огородил им вольер, и они там паслись. И вдруг

они начали свирепо драться. Пух их красивых шкур летел во все стороны. Оба они оказались самцами. Пришлось срочно докупить двух взрослых самок и строить вторую клетку. И у нас во дворе начала успешно функционировать кролеводческая ферма. Папа достал нужные книги по кролеводству. Мы не успевали строить новые клетки. Траву для корма я уже косил серпом. До сих пор у меня шрам от него на указательном пальце левой руки. И каждый день я чистил клетки.

Зато с этого времени на протяжении нескольких самых голодных лет каждую субботу на нашем столе было очень вкусное тушенное с картошкой кроличье мясо. А папино кресло у письменного стола и холодный дощатый пол в нашей комнате устилали теплые кроличьи шкуры.

В соседнем доме я обнаружил новую семью, в которой был мальчик почти моего возраста. Сначала мы познакомились через забор. Его звали Леша Филонов. Мы подружились и проникали друг к другу через дырку в заборе. Когда он впервые пригласил меня домой, сказав, что покажет мне свой карабин, я был поражен обилием огнестрельного оружия в доме.

Помимо подаренного ему отцом маленького кавалерийского карабина, здесь было два автомата – советский ППШ и очень тяжелый американский. Хромированный пистолет с деревянной кобурой, которая защелкивалась под рукояткой и служила прикладом для более точной стрельбы, наган

и пистолет ТТ. Патроны от всего этого арсенала хранились в полке платяного шкафа. На ковре над тахтой висели два финских ножа. Один поменьше в красивых инкрустированных ножнах – был мамин, а побольше в кожаных ножнах – папин.

Кстати, когда я в школьном спектакле играл революционного матроса и в заключительной сцене на репетициях выходил с игрушечным наганом в руке, то для премьеры я попросил Лешину маму разрешить мне появиться для большей убедительности с их маузером. Почему-то она согласилась. Когда я вышел на сцену и, небрежно помахивая настоящим сверкающим оружием, говорил свой текст – зал сначала замер от восторга, а потом взорвался аплодисментами.

Оказалось, что папа Леши, полковник Георгий Николаевич Филонов, был кадровым офицером, артиллеристом, командовал Отдельным 10-м зенитно-артиллерийским полком, штаб и казармы которого располагались неподалеку. По совместительству он исполнял обязанности командира Кунцевского гарнизона. Полк отца Леши был вооружен 76-мм зенитными орудиями и официально защищал Москву. Как я понимаю теперь, он прикрывал резиденцию Сталина.

Полковнику Филонову было за сорок. Он был высокий, стройный и очень красивый. Происходил он из дворянской семьи, был настоящим аристократом и к тому же очень добрым и простым. Орденов у него было немного, но зато была медаль «XX лет РККА», которую давали тем, кто прослужил

в Красной Армии более двадцати лет. На довоенных фотографиях он красовался на мотоцикле «Красный Октябрь» как участник соревнований.

Мать Алексея была очень красивой женщиной. По профессии она была актрисой, но во время войны была руководителем драмкружка в полку мужа и ставила небольшие спектакли.

Кроме Лешки, у них была дочь Кира. Ей исполнилось восемнадцать, она помогала маме и исполняла роль барышень в полковых спектаклях. За ней ухаживали самые красивые офицеры полка. На очередной спектакль в клубе полка пригласили и меня. В американский «виллис» уместилась вся семья Филоновых и я в придачу. Тогда на территории полка я впервые увидел близко их большие зенитные пушки на четырех колесах, которые возили американские «студебеккеры». Поразило, как часовые бойцы отдавали честь идущему впереди нас полковнику. Они отклоняли винтовку со штыком вправо на вытянутую руку и потом снова застывали по стойке «смирно».

Мне очень нравилась маленькая американская машина «виллис». Шофер полковника позволял нам с Лешей посидеть в ней, пока он ждал командира. А однажды даже дал нам по очереди немного порулить по их безлюдной улице. Но еще больше мне нравилось, когда Лешина мама угощала меня ломтиками очень вкусной американской вареной консервированной колбасы. Она открывала большую прямоуголь-

ную железную банку, встряхивала ее, и кирпичик приятно пахнувшей колбасы оказывался на большой тарелке. В то голодное время «американская помощь» и ленд-лиз имели для нас конкретное содержание.

Но судьба Георгия Николаевича Филонова сложилась трагически. В 1944 году, когда его 10-й ОЗАП полностью выполнил свою задачу, так как немцы на Москву уже не лезли, ему присваивают генеральское звание и назначают командиром формируемой под Саратовом дивизии. Во время инспекции полигона, сопровождаемый свитой заместителей и офицеров штаба дивизии, он под ногами находит торчащую из земли ручку противотанковой гранаты. Со словами, сказанными больше самому себе, чем сопровождавшим его старшим офицерам, «Посмотри-ка, какой-то разгильдяй оставил ее тут», он вытаскивает гранату из земли и замахивается, чтобы бросить ее в находившийся рядом овражек. В момент броска граната взрывается... Его руку с остановившимися часами нашли метрах в двадцати. Офицеры свиты с вывороченными животами лежали полукругом.

После торжественных похорон этого прекрасного человека, мужа и отца, семья вернулась в Москву, где у них была двухкомнатная квартирка в хорошем доме комсостава на набережной Москвы-реки возле нынешнего Нового Арбата. Коллекцию оружия у них забрали. Людмила Георгиевна пошла работать актрисой в Театр киноактера. Кира увлеклась конным спортом и вышла замуж за тренера. Я заезжал к ним,

старался взять часть их горя на себя. Алексей кончил школу, потом институт, и я рекомендовал его к нам в ОКБ Сухого в отдел вычислительной техники. Мой друг Лешка был достойным сыном своего замечательного отца.

* * *

Во время войны мы с мальчишками из школы после уроков частенько наведывались на железнодорожную станцию Кунцево, где на товарных путях в ожидании сигнала семафора подолгу стояли эшелоны с разбитыми и исковерканными самолетами. Эшелоны никто не охранял, а самолеты были как наши, так и немецкие. Наверное, их везли на переплав. Но в них было столько интересного. Некоторые мальчишки находили в кабинах даже пистолеты. С находками мне везло не очень, но я мог часами смотреть и поражаться, как эти самолеты устроены внутри.

Когда кончилась война, демобилизованные военные привозили массу трофейных вещей. Встречаю в нашем переулке молоденькую соседскую домработницу с маленьким карапузом в коляске. А у него в руках почти игрушечный, но настоящий небольшой пистолет. Я сразу бегу домой, хватаю мой новенький черный игрушечный пистолет, который стрелял бумажными пистонами по 20 копеек пачка, и бегу обратно. Предлагаю девушке обмен. К моей неопишуемой радости, она соглашается, когда карапуз явно потянулся к моей

игрушке. Так я стал обладателем маленького огнестрельного оружия какой-то бельгийской фирмы. Несколько дней я его прятал, опасаясь, что за ним придет отец карапуза. Но время шло, и никто к моему новому пистолету интереса не проявлял. Когда я его разобрал, то обнаружил, что у него спилен боек. Патронов в обойме тоже не было.

Пришлось обратиться к соседу Левке Луцкому, который был на четыре года меня старше и жил с родителями в маленьком домике у нас во дворе. Когда я ему показал пистолет и объяснил проблему бойка, он очень заинтересовался и обещал помочь. Через пару дней я передал Левке боек и чертеж этого бойка с указанием, где надо приварить к нему небольшой кусочек стального стержня для увеличения его длины. У Левы были друзья на Кунцевском радиолокационном заводе, и через несколько недель я получил мой боек с приваренным наконечником. Мне осталось только запилить напильником его жало так, чтобы оно точно входило сзади в гнездо патрона и при этом гарантированно разбивало его капсюль.

Подходящие на вид четыре патрона обнаружились у Левы в шкатулке среди дешевых ювелирных украшений его мамы. Как они там оказались, Левка точно не знал. У них гостил его дядя-офицер проездом из Германии домой, и, вероятно, он их и забыл забрать. В обойму моего пистолета эти патроны входили нормально, а вот в отношении калибра у нас были большие сомнения. Нам казалось, что их калибр

больше, чем у пистолета, поскольку пуля в дуло снаружи не входила. И все-таки я решился на эксперимент. Загнал патрон в патронник ствола и решил произвести пробный выстрел. Все происходило в домике Левки, когда его родителей не было. Я все-таки сомневался в успехе и допускал возможность разрыва ствола из-за несоответствия калибра патрона. Левка спрятался за шкаф. Я направил ствол в пол, вытянул руку, как можно дальше, отвернул лицо и нажал... Хлопок был очень громкий, руку слегка откинуло отдачей. Но пистолет был цел, а в полу была дырка от пули. Нашей радости не было предела. Так я стал обладателем готового к стрельбе красивого дамского пистолета с тремя патронами. Тогда мне казалось, что это очень престижно и почетно – обладать таким замечательным оружием.

Через несколько лет, я был уже в девятом классе, по школе прошел слух, что за антисоветскую деятельность арестовали четырех наших десятиклассников и у них нашли винтовку с патронами. Среди этих мальчишек был круглый отличник, активный комсомолец. Больше мы их в школе не видели. После этого я решил избавиться от моего пистолета и обменял его у одноклассника на трофейный наградной «гитлеровский кинжал» с ножнами. На его лезвии было выгравировано по-немецки готическим шрифтом: «Все для Германии». Потом и кинжал этот подарил своему другу. Тогда я не осознавал, какому страшному риску я подвергал нашу семью, храня дома мой пистолет и ведя переговоры об его обмене. Ведь жи-

ли мы в нескольких километрах от ближней дачи Сталина и находились под бдительным присмотром многих осведомителей.

Нам с сестрой очень повезло, что тяжелые военные годы нашего детства мы провели с папой и мамой, в любви и заботе.

* * *

Моя мечта стать авиаконструктором в то время основательно подкреплялась радиопередачами, кинофильмами, книгами, газетными и журнальными статьями о подвигах «сталинских соколов» в предвоенное время и во время Второй мировой войны. Немаловажную роль сыграли и популярные книжки Александра Яковлева о работе авиаконструктора. Кинофильм «Валерий Чкалов» я смотрел несколько раз. Его перелет из Москвы через Северный полюс в Америку на одномоторном самолете казался чудом. А смерть Чкалова при испытании нового истребителя – происшествиями врагов. И только много лет спустя, когда я стал авиаконструктором и у меня появилась возможность общения с людьми, лично знавшими Валерия Чкалова, передо мной открылась реальная картина исторических событий тех лет.

Чкаловские полеты

Чкалов обладал невероятным напором, энергией, умением уговаривать нужных людей и смелостью, пользовался доверием Сталина. Судьба распорядилась так, что в нужное время он оказался тем самым летчиком, которого пригласили возглавить экипаж из трех человек для рискованного трансполярного перелета.

А предыстория была такова.

Ведущие промышленные страны боролись за мировые авиационные рекорды. Туполев решил, что для побития рекорда дальности нужен большой планер с одним мотором. В его КБ этот проект называли «Рекорд дальности» (РД). Уже работая в ОКБ Сухого, я своими глазами видел потрепанный временем чертеж общего вида РД с подписями конструкторов, в том числе и Павла Осиповича, датированными 1931 годом.

Через год, после утверждения проекта РД и подключения к работе над ним лучших специалистов туполевского коллектива и ЦАГИ, Сухого назначают руководителем его конструкторской разработки. Самолет стали называть ЦАГИ АТН-25 (РД). Выпуском рабочих чертежей крыла необычно большого удлинения руководили Петляков и Беляев. За силовую установку отвечали Погосский и Минкнер. Инженеры Стоман и Тайц обеспечивали вопросы эксплуатации и режи-

мов полета. Маститый профессор ЦАГИ Ветчинкин с группой специалистов выполнял все аэродинамические расчеты. Двигатель конструктора Микулина, будущего академика и лауреата всяческих премий, должен был обеспечить безостановочную работу за расчетное время рекордного полета – более трех суток. К этому времени такие двигатели уже ставились на туполевские бомбардировщики.

Чтобы разместить как можно больше бензина внутри крыла, отказались от вставных баков и сделали кессон герметичным по всему размаху крыла. Тогда не было современных топливостойких герметиков. Чтобы бензин не вытекал, в клепаные швы прокладывался картон со специальной масляной пропиткой.

На мой прямой вопрос много лет спустя: «Как же вам удалось создать надежную конструкцию герметичных топливных отсеков крыла самолета РД?» – Главный конструктор Евгений Фельснер (правая рука Павла Сухого) так же прямо мне ответил: «Тогда мы все драли у Юнкерса, самолеты которого были в нашем распоряжении».

Для полетов на максимальную дальность, когда бензином полностью заливались все баки, рекордист скатывался со специально построенного наклонного бетонного возвышения в начале удлиненной полосы аэродрома Щелково. Пока часть топлива не вырабатывалась, потолок самолета был небольшим. Опытный завод ЦАГИ построил в 1933 году два летных экземпляра самолета РД. Второй называли Дублером,

и он уже имел более мощный двигатель М-34Р с редуктором и новым трехлопастным винтом. Обе машины дорабатывались в последующие годы.

Шеф-пилот туполевского КБ Михаил Громов проводил все заводские испытания этих машин и выявил, что они не обеспечивают расчетной дальности из-за большого сопротивления модной тогда гофрированной обшивки крыла. Все предшествующие самолеты Юнкерса и Туполева имели такую обшивку. Тогда Павел Сухой решил просто обклеить крылья льняной тканью и покрыть ее лаком. По стыку низкорасположенного крыла с фюзеляжем установили зализы, увеличили площадь киля. Теперь, по расчетам аэродинамиков, этот большой планер с новым мотором мог пролететь 13 тысяч километров.

После серии испытательных полетов экипаж в составе пилотов М. Громова, А. Филина и штурмана И. Спирина в середине сентября 1934 года с третьей попытки пролетел на Дублере по замкнутым треугольникам Москва – Рязань – Тула – Москва – Харьков в течение 74 часов, покрыв расстояние более 12 тыс. километров. Они превысили мировой рекорд дальности полета французов. За это Михаилу Громову присвоили звание Героя Советского Союза. Теперь РД мог летать в соответствии с замыслом своих создателей.

Вот тут-то другой выдающийся летчик, Герой Советского Союза Сигизмунд Леваневский, публично выступил с идеей использования этого самолета для беспосадочного показа-

тельного перелета из Москвы через Северный полюс в Сан-Франциско. Идея понравилась Сталину, и подготовка к перелету в США началась под руководством назначенного комитета по дальним полетам, в который вошли нарком тяжелого машиностроения Серго Орджоникидзе, Главный конструктор Андрей Туполев и другие. Павел Сухой – ответственный за конструкцию самолета. Экипаж был утвержден в составе: С. Леваневский – командир, второй пилот Г. Байдуков (мастер слепого полета) и штурман В. Левченко (приятель Леваневского из Черноморского флота), резервный пилот В. Гуревич, резервный штурман А. Беляков (профессор кафедры навигации Академии им. Н. Е. Жуковского). Михаила Громова посчитали к полету негодным, поскольку он пролежал полтора месяца в военном госпитале с язвой желудка.

Взлетели с проторенной Грозовым полосы аэродрома Щелково в начале августа 1935 года. Все было хорошо, но, подлетая к Кольскому полуострову, заметили тонкую струйку моторного масла на левом крыле. Масло появилось и в кабине. Леваневский решает вернуться. Байдуков возражает, полагая, что выброс идет из дренажа двигателя из-за переливного при заправке масла. Но командир был непреклонен. Сели под Новгородом. На разборе полета Леваневский заявил, что машину к полету подготовили плохо и вообще на одномоторном самолете невозможно лететь через Северный полюс. Он начал кампанию по дискредитации концепции дальнего одномоторного самолета и ратовал за транспо-

лярный полет на четырехдвигательном тяжелом бомбардировщике.

Как раз в это время успешно проходил летные испытания четырехмоторный дальний бомбардировщик авиаконструктора Виктора Федоровича Болховитинова ДБ-А, и Леваневский уповал на этот самолет. ДБ-А казался удачным. В последующие два года он установит ряд рекордов, поднимая груз в 13 тонн. Для Леваневского в бомбовом отсеке одной из этих машин разместят дополнительные топливные баки, специально подготовят для полета через Северный полюс в Америку и назовут Н-209.

Сигизмунд Леваневский со своим экипажем поднимет этот самолет в воздух на том же подмосковном аэродроме Щелково в конце лета 1937, после успешных перелетов двух одномоторных АНТ-25 в Америку. Н-209 пролетит Северный полюс, и тут с самолета поступит сообщение, что отказал правый крайний двигатель. Дальнейшие сообщения были неразборчивые. Организованные поиски самолета во льдах результата не дадут. Экипаж и самолет погибнут. Дальний бомбардировщик Болховитинова ДБ-А на вооружение не примут. Эти печальные события произойдут позже.

А пока, в конце 1935 года, многие поверили авторитетным выступлениям Леваневского и, что самое интересное, руководство страны отвернулось от АНТ-25. И только преданные самолету и освоившие его два друга, мастер дальних

слепых полетов Егор Байдуков и классный штурман-радиотехник Саша Беляков, продолжали изредка летать на РД и думать о покорении на нем маршрута через Северный полюс. Им нужен был командир, перебрали все возможные кандидатуры и остановились на Валерии Чкалове, испытателе КБ Поликарпова и любимце Сталина. Пригласили его в ангар ЦАГИ на Ходынке, где стоял РД, показали. Чкалов перспективу оценил. Встречались за столом в квартире Чкалова, обсуждали детали и... написали письмо Сталину. Просили разрешить лететь на РД через Северный полюс в США.

Ответ получили в начале 1936 года, и он был отрицательный, но оставлял надежду: летите сначала над арктическими льдами по маршруту Москва – Земля Франца Иосифа – Петропавловск на Камчатке. Потом вдоль фюзеляжа РД напишут «Сталинский маршрут». И тут все завертелось. Вот так тогда решались важные для страны задачи. Не посредством последовательной технической политики, основанной на выводах научно-исследовательских институтов, а по письмам к Сталину.

Туполеовцы во главе с Сухим принялись за Дублер РД: установили более эффективный трехлопастный воздушный винт, регулируемые жалюзи на входе в радиатор, улучшили радиооборудование, применили аварийный слив бензина из крыльевых отсеков и установили герметичные мешки, аварийно заполняемые сжатым воздухом, для сохранения самолета на плаву при вынужденной посадке на воду. К лету са-

молет был готов, и начались тренировочные полеты.

20 июня 1936 года экипаж Чкалова проводили в дальний полет на Камчатку. На их пути были и циклоны и обледенения. Сначала они летели по направлению к Северному полюсу, но, когда до него оставалось пройти одну четверть пути, под ними появилась Земля Франца Иосифа, и Беляковскомандовал: «Правый разворот на 70 градусов».

Теперь они шли опять над непроходимыми льдами океана в море Лаптевых, но на третьи сутки полета оказались над целью – Петропавловском. Бензина еще было много, и они решили повернуть обратно на материк и сесть в Николаевске или в Комсомольске-на-Амуре. Но, перелетев через Охотское море, встретили сильный циклон. К тому же вечерело. Снизились и стали искать место для посадки. Сели чудом, почти вслепую, на прибрежную песчаную косу острова Удд в устье Амура.

Сталинский маршрут пройден за 56 часов. Позади более 9 тыс. км. Наутро, проспавшись в доме рыбака, Байдуков пошел осматривать берег, чтобы выбрать место для взлета, и ужаснулся – кругом были ямы и рывины. Но местные жители построили деревянный настил. И они взлетели! Сели в Николаевске, заправились и полетели в Комсомольск-на-Амуре. Сели на аэродроме Дземги, потом полетели в Хабаровск. И так далее с посадками в крупных городах до Москвы. Везде им был организован торжественный прием, как национальным героям, с митингами почти всего местного на-

селения. И они действительно были героями. Когда Громов и его экипаж побивали мировой рекорд дальности, они кружили в центре страны, где было много аэродромов для вынужденной посадки. А Чкалов и его экипаж летели трое суток над арктическими льдами, тундрой, тайгой и морем, где надеяться можно было только на надежный самолет или на чудо.

А в Москве все руководство страны и тысячи москвичей съехались на аэродром в Щелково к прилету РД. Каждый член экипажа стал Героем Советского Союза, а Павла Сухого наградили орденом Знак Почета. На Международной выставке в Париже в ноябре 1936 года в числе экспонатов были ЦАГИ АНТ-25 (РД) и истребитель Поликарпова И-17.

Следующим летом оба обновленных АНТ-25 должны были вместе лететь в США через Северный полюс, взлетая с получасовым интервалом. Экипажи возглавляли Громов и Чкалов. Одновременная и длительная подготовка обоих самолетов подходила к концу, когда ночью двигатель с самолета Громова был снят и установлен на самолет Чкалова.

18 июня 1937 года экипаж Чкалова улетел один. Нужна была необычайная смелость, чтобы на однодвигательном самолете сутками лететь над бескрайними снежными торосами Северного Ледовитого океана. Правда, в это время на Северном полюсе с туполевских бомбардировщиков на лыжах была высажена на льдину команда из четырех человек с необходимым оборудованием, которую возглавлял Папанин.

Но они могли только обеспечить радиоконтакт с пролетавшим за облаками рекордным самолетом, а помочь экипажу при отказе двигателя они были не в силах.

Впрочем, за десять лет до этого молодой американский пилот Чарльз Линдберг в погоне за Международным призом в 25 тысяч долларов на заказанном им однодвигательном самолете в одиночку успешно совершил беспосадочный полет из Нью-Йорка в Париж. Остановка двигателя над Атлантическим океаном означала его верную гибель. Двигатель не подвел. Но Линдберг так волновался в долгом полете, что даже не съел все бутерброды, которые взял с собой.

Полет экипажа Чкалова проходил достаточно гладко. Однако, перелетая через Скалистые горы в Канаде, они попали в циклон с сильной болтанкой. Подняться над облаками было невозможно. А в облаках – обледенение. Несколько раз меняли курс, пытаясь вырваться из облачности. Отклонились от намеченного маршрута на Сан-Франциско, спустились с гор к Тихому океану и по его берегу пошли на юг, пока хватило топлива. Когда прошли Портленд, бензина уже почти не осталось. Вернулись и сели на аэродром береговой охраны. Рекорда дальности полета не получилось.

Американцы встретили их как героев и с нескрываемым изумлением рассматривали и фотографировали необычный самолет с русским мотором. А самолет действительно был необыкновенным. Конструкторы АНТ-25 предусмотрели обогрев кабины, место для сна, шкафчик для продуктов

и туалет – все для трехсуточного полета. Аэродинамическая схема моноплана с крылом большого удлинения обеспечивала самолету максимальное качество – отношение подъемной силы к сопротивлению. Когда четверть века спустя Главный конструктор американской авиационной фирмы Локхид Кларенс Джонсон проектировал сверхдальний и высотный разведчик U-2, он использовал в точности аэродинамическую схему самолета АНТ-25, только с реактивным двигателем.

Это был триумф СССР, его людей и его техники. Чкалов стал членом Верховного Совета и получил генеральское звание комбрига.

Экипаж Михаила Громова взлетел для побития рекорда менее чем через месяц. Они облегчили свой самолет на четверть тонны, отказавшись от надувной лодки, ружей, теплой одежды, аварийных запасов продовольствия и масла двигателя, но зато горючего заправили на полтонны больше. Весь полет был проведен безукоризненно. Они почти проскочили территорию США и благополучно приземлились на гористом пастбище у местечка Сан-Джасинто около Сан-Диего, установив два мировых рекорда дальности полета.

Сегодня маршрут полетов из Москвы мимо Северного полюса авиакомпанией Аэрофлот вполне освоен. В 1995 году я на четырехдвигательном самолете Ил-86 впервые летел в Лос-Анджелес. Смотря в иллюминатор на бескрайние ледяные остроконечные торосы, в краешке сознания постоянно

ловил себя на мысли об абсолютной невозможности вынужденной посадки при отказе двигателей. Ни одна европейская авиакомпания до сих пор не решается возить пассажиров по этому маршруту.

Судьба же Чкалова оказалась трагичной. В своих публичных выступлениях он с большой энергией прославлял «мудрую политику партии большевиков и ее заботу о сталинской авиации». По свидетельству моего коллеги доцента А.И. Бородача, однажды при встрече с ним в конце 1937 года Чкалов радостно воскликнул: «Наконец-то нам удалось арестовать этого мерзавца Туполева!» В то же время, используя свой статус депутата Верховного Совета СССР, он заступался за некоторых работников Конструкторского бюро Поликарпова, где продолжал работать летчиком-испытателем. Один из них, Гордейчик Владимир Павлович, мне потом рассказал, что НКВД занялось им, так как он был родом из тех мест Западной Белоруссии, которые тогда принадлежали Польше, и считался иностранцем, работавшим в секретном КБ. Ему грозило как минимум увольнение или даже обвинение в шпионаже в пользу Польши. Умные люди посоветовали ему обратиться за помощью к Чкалову. Молодой чертежник Гордейчик подловил Чкалова в сборочном цехе, куда тот навещался для знакомства с новым истребителем, и вручил ему письмо со всеми своими данными и просьбой о помощи. Чкалов взял письмо, задал пару вопросов и обещал помочь. НКВД от Гордейчика отстало, и он успешно работал со мной

конструктором до самой старости на этом же заводе.

* * *

В 1938 году КБ Поликарпова разработало новый истребитель И-180, который, сохраняя лучшие качества И-16, по своим летным характеристикам значительно превосходил его. На самолете использовался новый компактный мотор воздушного охлаждения. Вот этот перспективный истребитель и предстояло испытать комбригу Чкалову.

Много лет спустя мне довелось быть участником научной конференции памяти Н.Н. Поликарпова, где многие авторитетные эксперты, бывшие поликарповцы, разгоряченные воспоминаниями о своей молодости, выступали с твердым убеждением, что если бы тогда, в 1939 году, истребитель И-180 был успешно доведен, строился серийно и поступил на вооружение в достаточном количестве, то в 1941 году Гитлер не решился бы напасть на СССР.

Первый вылет опытного самолета И-180 пришелся на самый конец уходящего 1938 года. Начальство Наркомата оборонной промышленности торопило директора завода. Дата первого вылета, по которой закрывался этап постройки самолета, несколько раз откладывалась.

Наконец все для первого вылета было готово. Проведены две рулежки новой машины по Центральному аэродрому. Готовность была оформлена специальным актом, под-

писанным заместителем Главного конструктора Томашевичем, ведущим инженером КБ Тростянским, инженером по производству Калавержиным и ведущим инженером по эксплуатации Лазаревым. Акт также подписали начальник ОТК завода, два его контролера и бортмеханик самолета. Утвердил его технический директор завода и Главный конструктор Поликарпов. К акту была приложена всеми завизированная ведомость. Этими двумя документами разработчики нового истребителя разрешили его первый полет с перечисленными в ведомости дефектами и отступлениями от чертежей, не влияющими на безопасность полета.

Числилось в ведомости и отсутствие боковых створок системы охлаждения двигателя, но для первого вылета, по единодушному мнению авторов истребителя, они не были необходимы.

Тут надо пояснить, что двигатель устанавливался в кольцевом капоте и охлаждался набегающим потоком воздуха. Регулируемые боковые створки в открытом положении обеспечивали максимальный продув набегающего холодного воздуха через капот и интенсивное охлаждение двигателя. В закрытом положении створок воздух в капоте запирался, и двигатель быстро прогревался. На земле даже при сильном морозе двигатель М-87 прогревался и без створок. Обычной проблемой для таких двигателей был их перегрев. А в коротком первом вылете на небольшой высоте и скорости в морозном воздухе летчик-испытатель вполне мог поддержи-

вать заданную температуру двигателя, увеличивая его обороты. Для контроля температуры двигателя на приборной доске имелся указатель, соединенный с термопарой в цилиндре. Нужно было только видеть его показания и следить за ними.

На следующий день после подписания акта запланировали первый вылет. Самолет выкатили из ангара, залили бензин и запустили двигатель. Два часа его готовили к полету, перепроверили все.

Все так ждали этого первого вылета, так хотели побыстрее запустить эту долгую и скрупулезную программу заводских летных испытаний нового истребителя, так нужного стране. Тем более первый вылет – это только взлет, полет по кругу и посадка. Даже шасси не надо убирать. Так просто.

И комбриг Чкалов считал этот полет очень простым. Он с утра уже был на аэродроме и в очень боевом настроении. На замечание о морозе в 25 градусов отшутился:

– А мне лететь-то надо будет не более пяти минут.

В летную комнату, где Чкалов обсуждал предстоящий полет с Поликарповым и директором завода Усачевым, пришел ведущий инженер Лазарев и передал ему полетный лист для ознакомления. Летчик его сразу подписывает, подтверждая знание полетного задания и особенностей испытываемого самолета, в том числе и отсутствие створок.

И вот последний прогрев мотора на морозном воздухе перед стартом. От сжатого воздуха он запустился сразу. Его го-

няли почти полчаса на разных режимах. И тут все заметили, что, пока мотор не прогрелся полностью, дача газа вызывала его хлопки. А после полного прогрева это явление исчезло. Теперь место в кабине занял Чкалов. Бортмеханик Куракин попросил его еще раз опробовать двигатель. Проверив двигатель, рули и закрылки, Валерий Павлович порулил на старт.

Мощный мотор легко оторвал машину от заснеженного поля. Набрав высоту около 100 метров, Чкалов с правым виражом делает первый круг над Центральным аэродромом Москвы. Заканчивая его, он не идет на посадку (о, если бы пошел!), а начинает второй круг. Маленький тупоносый, почти как И-16, новый истребитель уверенно летит на высоте 600 метров, демонстрируя полный порядок на борту.

Посадка предусматривалась на поперечную полосу Центрального аэродрома со стороны Хорошевского шоссе. Второй круг у Чкалова получился слишком большой. В нарушение полетного задания он удалился к Филям. Следил ли Чкалов в это время за температурой двигателя по указателю на приборной доске? В последние годы его зрение ухудшилось до параметров, исключавших пилотирование истребителей и испытания новых самолетов. Но друга Сталина не решались отлучить от летной работы.

Много лет спустя у заслуженного летчика-испытателя ОКБ Сухого тоже возникли проблемы со зрением, он уже читал в очках, но его не отстранили от полетов, и он продолжал

летные испытания. Техник самолета делился с товарищами: после посадки в кабину он всегда шурился, смотря на приборы. В результате в полете проглядел показания расходомера, выработал все топливо, катапультировался и угробил очень важный опытный экземпляр истребителя Су-27.

При заходе на посадку со стороны Хорошевского шоссе Чкалов, привычным взглядом оценив свою высоту и расстояние до начала полосы и повинувшись годами приобретенному условному рефлексу, убирает газ до холостых оборотов. И совершает роковую ошибку. Многие месяцы изучая особенности новой машины, Чкалов знал, что из-за увеличенной нагрузки на крыло ее посадочная траектория более крутая и газ надо убирать значительно позже. Знал, но забыл. Условный рефлекс оказался сильнее. Он привык летать на истребителях, посадочная глиссада которых была более пологой, так как нагрузка на квадратный метр крыла выбиралась меньшей.

Кстати, уже во время войны Главный конструктор генерал Александр Яковлев, он же личный советник Сталина по авиации, он же заместитель министра авиационной промышленности СССР по опытному самолетостроению, пытается продвинуть свой истребитель и не допустить производство нового истребителя Поликарпова И-186 (серийный вариант И-185), организовал Заключение ЦАГИ, который ему подчинялся, о недопустимо высокой нагрузке на квадратный

метр крыла у И-185, составлявшей 242 кг/кв.м. Но уже через год лучший немецкий истребитель «Фоке Вульф FW190 D» взлетал с российских грунтовых аэродромов с нагрузкой 264 кг/кв.м.

Когда опытный истребитель И-180, ведомый Чкаловым, снижался с высоты 600 метров до 100, подходя к Центральному аэродрому столицы, его двигатель на холостых оборотах при сильном морозе быстро охлаждался. Центральный аэродром очень большой. Даже приземление в середине его полосы не вызвало бы проблемы. Но только в конце снижения Чкалов обнаруживает, что не дотягивает до начала полосы. Самолет сыпался более круто, как ему и положено, прямо на жилые дома у Хорошевского шоссе. Выход один – увеличить тягу двигателя, подтянуть. Чкалов двинул рычаг газа вперед, но... Переохлажденный морозным воздухом двигатель захлебнулся и встал. До начала спасительной полосы аэродрома было меньше километра, а высоты не было. Слева он успевает присмотреть складской двор с кучами дров и направляет планирующую машину туда. При приземлении самолет цепляется за электрические провода и разворачивается. Удар о каменистый грунт был такой силы, что Чкалова вместе с сиденьем выбросило вперед метров на пятнадцать, картер редуктора двигателя разрушился, вал редуктора погнулся и сломался, коленчатый вал двигателя сместился по оси. Лопасть винта, оказавшаяся сверху, не была поврежде-

на. Другую согнуло назад, а третья – деформирована вбок. Разбитый опытный истребитель – надежда лучших авиаконструкторов перевооружить Красную Армию – лежал в полукилометре от своего аэродрома.

Подробности этой истории и многое другое мне рассказал поликарповский начальник бригады крыла Александр Аветович Тавризов, опекавший меня, молодого конструктора, в ОКБ Сухого.

Последствия катастрофы опытного истребителя и гибели Валерия Чкалова были для страны очень тяжелыми. Погиб легендарный летчик, отважный и смелый человек, удалая голова. Программа разработки нового истребителя получила страшный удар.

Извечный вопрос – кто виновник катастрофы, самолет или летчик? – решался по-партийному, работниками НКВД. Друг Сталина и герой страны не мог ошибаться. Государственной комиссии по расследованию причин катастрофы И-180 хватило два дня, чтобы во всем «разобраться». Из шести ее членов трое были известными летчиками (Громов, Байдуков и Супрун) и ни одного конструктора самолетов! Текст акта комиссии скорее напоминал обвинительное заключение пролетарского суда, а не объективный, технически грамотный анализ истинных причин катастрофы.

Сейчас, после открывшегося доступа к архивам, я смог взглянуть на эту трагедию с другой стороны. Свой вердикт вынес Берия уже в день катастрофы в докладной руковод-

ству страны: в результате преступного отношения директора завода тов. УСАЧЕВА самолет был сдан на летную испытательную станцию с дефектами, часть которых неизбежно должна была вызвать аварию.

Вывод высокой комиссии обобщил руководящее мнение. Комиссия единодушно пришла к выводу, что гибель т. Чкалова является результатом расхлябанности, неорганизованности, безответственности и преступной халатности в работе з-да 156 (АПРФ, ф.3, оп.50, д.658, с.18–23).

Поскольку один работник завода № 156, проявивший эти качества, был мертв, то открывался широкий простор для репрессий конструкторов и других работников этого завода.

В канун самой кровопролитной войны с бешеными фашистами у руководства СССР не было понимания приоритетных направлений в разработке новых образцов боевых самолетов и роли талантливых конструкторов.

В чем же государственная комиссия обвинила разработчиков нового истребителя? Одни общие фразы: не проявили осторожность; производство первого вылета без системы регулируемого охлаждения было чрезвычайно опасно; подготовка к полету велась в спешке; парторганизация завода не обеспечила надежную подготовку самолета к вылету.

И это все. Но были и персональные обвинения:

– директор завода Усачев: несколько раз переносил сроки выкатки самолета из сборочного цеха в ЛИС и непосредственно командовал техником самолета через головы его на-

чальников;

– зам. Главного конструктора Томашевич распорядился снять вторую бензопомпу вопреки возражению моторного завода, санкционировал скверную конструкцию управления газом, разрешил вылет самолета с 46 дефектами;

– Поликарпов и Томашевич: проповедуют вреднейшую теорию неизбежности выпуска самолетов в полет с неустраненными дефектами;

– ведущий инженер И-180 Лазарев машины не знает;

– начальник ЛИС полковник Порай испытательной работы не знает и руководство ею не осуществлял;

– Начальник Первого Главного Управления НКОП Беляйкин руководства заводом не осуществлял и способствовал выпуску в воздух самолета И-180 с рядом крупных дефектов и в состоянии, не обеспечивающем надежность полета в морозное время.

Итак, основные козлы отпущения помечены. Я намеренно не анализирую эти обвинения, так как их абсурдность сегодня очевидна. Непосредственной причиной катастрофы комиссия назвала отказ мотора в результате переохладения, т. е. виновником назван самолет, а не летчик. А мог ли летчик не допустить переохладения? Конечно мог.

Самый компетентный эксперт того времени, Главный конструктор и разработчик истребителя И-180, Н.Н. Поликарпов, в своем заключении написал следователям НКВД:

«Считаю, что при более внимательном наблюдении

летчиком за термонарой, периодическом прогреве мотора увеличенным газом и при полете во время второго круга гораздо ближе к границе аэродрома все бы окончилось благополучно и мотор бы не захлебнулся, а в случае какой-либо неприятности летчик смог бы сделать вынужденную посадку на аэродром». (АПРФ, ф.3, оп.50, д.658, с.33–37).

Чкалов был штатным летчиком-испытателем завода, участвовал в работе макетной комиссии по И-180, готовился к его испытаниям, провел две рулежки и перед вылетом получал наставления от Главного конструктора, директора завода и ведущего инженера по самолету.

Из публикации Николая Добрухи в «Комсомольской правде» от 19 декабря 1994 г. стало известно, что через полгода в своем приказе № 070 «О мерах по предотвращению аварийности в частях ВВС РККА» Ворошилов уже признается: «...новый истребитель... был выпущен в испытательный полет в совершенно неудовлетворительном состоянии, о чем Чкалов был **полностью осведомлен**,... тем не менее комбриг Чкалов... не только взлетел, но и начал совершать свой первый полет на новом самолете и новом моторе **вне аэродрома**, в результате чего... комбриг Чкалов погиб».

Конечно, испытывать новые самолеты в 1938 году было нелегко. Не было радиосвязи с испытателем. Не было Методического совета ЛИИ. Да и ЛИИ тогда еще не было. Психологическое состояние и острота зрения национального героя

Чкалова не могли быть поставлены под сомнение. Вопрос о замене его в первом вылете И-180 даже не стоял. А по свидетельству его жены Ольги Эразмовны после предложения Сталина занять пост наркома внутренних дел Чкалов в последние месяцы спал с револьвером под подушкой, у него изменилось выражение глаз, что хорошо видно на фотографиях того времени.

Итак, летчик-испытатель В.П. Чкалов в первом вылете на И-180 совершил несколько ошибок: не контролировал температуру мотора и не поддерживал ее в заданном диапазоне, особенно на последнем этапе полета; нарушив полетное задание, удалился на большое расстояние от аэродрома; выбрал неправильную глиссаду снижения при заходе на посадку.

Но в акте государственной комиссии о них ни слова.

Заместитель Главного конструктора Томашевич, осужденный на длительный срок заключения, работал в туполевской шарашке. Я встречал Дмитрия Людвиговича в МАИ в 60-х годах. Он был очень уважаемым профессором кафедры конструкции зенитных ракет и внес большой вклад в теорию оптимизации конструкторских решений.

Ведущего инженера самолета И-180 Лазарева выбросили из пригородного поезда, и он погиб. Заключение начальника Первого главка Беляйкина зарезали ночью уголовники на зоне за то, что он отказался отдать им мешочек с сахаром. Другие поликарповцы, непосредственно связанные с подго-

товкой вылета, также были арестованы и осуждены. Остальные – деморализованы.

* * *

В следующем году новое несчастье обрушилось на КБ Поликарпова – у них увели их проект вместе с его разработчиками. В то время конструкторский талант и опыт Поликарпова позволили ему плодотворно работать над несколькими проектами. Для этого в КБ были организованы разные отделы.

Когда заканчивалась война в Испании, возвращавшиеся летчики в один голос уверяли, что в воздушном бою побеждал тот истребитель, который имел большую высоту полета. «Если ты выше всех – ты король. Ты все видишь внизу, атакуешь со снижением и с большей скоростью». Так сформировались требования к облику высотного истребителя.

Поликарпов начинает работу над проектом «Х» высотного перехватчика и поручает руководство группой его проектировщиков опытному инженеру Гуревичу, недавно перешедшему в его КБ с завода, выпускавшего лицензионные «дугласы». Михаил Гуревич еще в 1925 году окончил самолетный факультет в Харькове, а через четыре года уже работал на авиазаводах в Москве. В 1936-м он в США у Дугласа – осваивает DC-3.

Поликарпов постоянно руководил этой работой, внося в

проект много своих оригинальных идей и конструкторских решений, встречался и согласовал компоновку с конструктором двигателя Микулиным. Основная идея состояла в том, что на самолет устанавливался более мощный, но, правда, и более тяжелый, V-образный рядный двигатель, да еще и с турбонаддувом. Такой двигатель обеспечивал ведение маневренного воздушного боя на больших высотах, где обычные истребители летали с большим трудом и были очень уязвимы.

Проект высотного истребителя у Поликарпова был почти готов, но в это время он улетает в командировку в Германию. Пока он отсутствовал, на его «корабле» произошел бунт – состоялось соглашение между Михаилом Гуревичем и Артемом Микояном о дальнейшей совместной работе над этим высотным истребителем в новом конструкторском бюро.

Артем Микоян был младшим и любимым братом Анастаса Микояна, преданного соратника Сталина и члена Политбюро. Тут же вышло постановление Совета Народных Комиссаров СССР и ЦК ВКП(б) о создании «Конструкторского бюро № 1 по маневренным истребителям» во главе с Артемом Микояном и Михаилом Гуревичем. Постановление предусматривало передачу всех материалов и документации по проекту высотного истребителя «Х» из КБ Поликарпова новому КБ № 1.

Так родилась знаменитая фирма «МиГ» (Микоян и Гуревич). Только за три года до этого 33-летний Артем Мико-

ян получает диплом авиационного инженера в Военно-воздушной академии имени Н.Е. Жуковского. Его дипломный проект был коллективным: три слушателя академии А. Микоян, К. Самарин и Н. Павлов защищали один проект легкого одноместного самолета с двухцилиндровым американским двигателем Лейбур мощностью 25 л.с. Этот самолет построили, назвали «Октябренок», и он совершил несколько удачных полетов. Выпускника академии Артема Микояна в звании капитана с одной шпалой в петлице распределили военпредом на Московский авиазавод № 1, где серийно строились истребители Поликарпова и размещалось его КБ. В мае 1939 года он уже занимает должность заместителя Поликарпова по серийному производству истребителя И-153. С Микояном и Гуревичем от Поликарпова отобрали еще 80 конструкторов и технологов. Среди них автор аэродинамического расчета проекта «Х» Н.З. Матюк, компоновщики проекта «Х» Н.И. Андрианов, Я.И. Селецкий, а также В.А. Ромадин, Д.Н. Кургузов и другие.

Вернувшийся Поликарпов был поставлен перед совершившимся фактом. Невероятно, но при сталинском руководстве страной это произошло. К отъему проекта «Х» у Поликарпова приложили руку и руководители Московского серийного авиационного завода № 1 П.А. Воронин и П.В. Деметьев, написавшие в наркомат и в ЦК письмо о необходимости создания на заводе еще одного КБ. После ареста конструкторов Поликарпова руководители страны решили, что

его новый проект «Х» лучше и быстрее реализуют молодые конструкторы в новом КБ.

А что же стало с проектом истребителя Поликарпова И-180? В 1939 году были построены еще три модернизированных опытных И-180С с мотором М-88Р. Они показали скорость, которую опытный истребитель Яковлева достигнет только через год. Есть решение о серийном производстве И-180С на заводе № 21 в Горьком с первым заказом в сто машин, которое почему-то не реализуется.

А тут все три опытных И-180С были потеряны. Степан Супрун в последнем полете программы госиспытаний ударяет самолет на посадке. Летчик Александр Прошаков не смог вывести второй опытный из обратного штопора и покинул его. А летчик-испытатель НИИ ВВС полковник Томас Сузи на третьем опытном покидает его после полета на большую высоту, но не раскрывает парашют. Его лицо оказалось залитым горячим маслом. Серийное производство И-180, так и не начавшееся, Сталин приказывает остановить.

Что это, недомыслие? Идет 1939 год. Немецкие «мессеры» наращивают мускулы, а конструктора, создавшего новый, значительно лучший истребитель, лишают возможности устранить выявленные недостатки. Еще весь следующий год серийные заводы страны будут выпускать устаревшие истребители И-16. Экспансивный и неуравновешенный диктатор принимал судьбоносные для авиации страны решения не на основе объективного технического анализа целей и про-

блем, а по эмоциям, вызванным случайными авариями и катастрофами опытных самолетов.

Перед самой войной Поликарпов создает проект еще более скоростного истребителя И-185. В 1940 году были построены пять опытных экземпляров под новый мощный мотор М-90, который так и не появился. Поликарпов устанавливал на эти самолеты двигатели М-81, М-82 и М-71. Остановился на последнем. Этот двигатель конструктора Швецова мощностью 2000 лошадиных сил сделал И-185 лучшим в мире. Об этом писали в отчетах военные испытатели НИИ ВВС после успешного окончания государственных испытаний в феврале 1942 года. И строевые боевые летчики после успешных войсковых испытаний группы самолетов на Калининском фронте в ноябре того же года отмечали в отчете простоту управления, маневренность на вертикалях, мощное вооружение и высокую живучесть. Летчик-испытатель Стефановский развил скорость 708 км/ч, после чего двигатель отказал. Перед новым, 1943 годом Стефановский с замененным двигателем опять разгоняет И-185 до такой же скорости, и снова отказ двигателя. При заходе на посадку на Центральный аэродром на И-185 в апреле 1943-го из-за кусочка медной проволоочки в карбюраторе отказывает мотор у летчика-испытателя полковника Василия Степанчонка, и он погибает, зацепившись за крышу цеха авиазавода.

В серию подготовленный И-186 запущен не был. В постановлении СНК от 7 декабря 1940 года план выпуска авиа-

моторов на 1941 год предписывал поставку только моторов жидкостного охлаждения. В середине мая 1941 года после личной аудиенции Швецова и секретаря Молотовского обкома Гусарова с Хозяином мотор М-82 удалось снова запустить в серию, а о более мощном М-71 и не просили. Истребитель И-186 остался без двигателя.

Н.Н. Поликарпов, как никто из советских конструкторов истребителей, правильно прогнозировал развитие этого вида самолетов. Он стремился увеличить тяговооруженность истребителя, его скорость и мощность вооружения. Проект Поликарпова требовал и скорейшей доводки самого мощного двигателя воздушного охлаждения М-71. Он очень хотел, чтобы наш истребитель был лучше немецких. Он свое дело сделал блестяще и ожидал, что руководство страны мобилизует государственные ресурсы и превратит двигатель М-71 в массовый. В то время только Сухой на своих опытных машинах и Мясищев в проекте ДВБ ставили моторы М-71.

Но руководство страны не поняло Поликарпова. Притом оно недолюбливало беспартийного и независимого Николая Николаевича, который к тому же не стеснялся осенять крестным знаменем каждый свой самолет, взлетающий при испытаниях. Но время показало, кто был прав. Только через несколько лет, в разгар войны, и у немцев, и у нас появились новые истребители, близкие к И-186.

Читатель может спросить, откуда мне все это известно? Когда, будучи студентом-дипломником, распределенным в

ОКБ Сухого, я вошел на территорию опытного завода, выходящую на Центральный аэродром, то оказалось, что именно здесь располагалось КБ Поликарпова. И многие наши конструкторы и производственники работали здесь при Поликарпове. За долгие годы совместной работы они и поведали мне все это.

Ради большой цели

Я уже учился в девятом классе, когда в Авиамodelьной лаборатории Центрального дома пионеров закончил изготовление чертежей моей третьей модели самолета. Это был проект самой сложной по тому времени модели свободного полета на максимальную дальность с бензиновым моторчиком. Проектировал я ее под руководством нашего заведующего Любушкина, и почему-то она оказалась очень похожей на его рекордную модель, только меньших размеров. В правом нижнем углу чертежа общего вида я с гордостью крупно вывел А-3, что означало: третья модель Анцелиовича.

Это был настоящий маленький самолет с размахом крыльев полтора метра. Для большей устойчивости и большего аэродинамического качества была выбрана схема высокоплана. Детальная разработка этого проекта была для меня первой серьезной школой авиационного конструирования, открывшей мне многие тайны проектирования самолетов. Как выбрать форму крыла в плане, его площадь и профиль крыла по атласам профилей? Какой мощности нужен двигатель, сколько топлива должно быть? И как правильно скомпоновать все узлы, чтобы обеспечить нужную центровку?

Когда проект модели был утвержден, я приступил к заготовке деталей. И это была прекрасная производственная школа. Нервюры крыла и оперения, шпангоуты фюзеляжа

сначала чертились на специальной тонкой авиационной фанере, а затем вырезались острым медицинским скальпелем. Стрингеры, лонжероны и бимсы протягивались под рубанком до нужного размера из сосновых реек. При сборке агрегатов использовался казеиновый клей. Поверхности обклеивались папиросной бумагой. Для натяжки опрыскивались водой. Прочность обшивки значительно повышалась после лакировки несколькими слоями жидкого эмалита.

Ах память, память... Больше полувека прошло с тех времен, о которых я сейчас вспоминаю, а неповторимые запахи клея, лака, сосновой стружки, масла и эфира до сих пор физически ощущаю с чувством благоговения. Все материалы, инструменты, пневматики для колес, авиамодельные двигатели, топливо для них, батареи зажигания и все станочное оборудование доставал наш руководитель. Он был высокого роста и очень красив. Молоденькие женщины, которые в Доме пионеров вели кружки танцев, кройки и шитья, рисования и художественного слова, частенько заглядывали к нему с техническими проблемами. И никогда не получали отказа. Как мировой рекордсмен по авиамодельному спорту, он был вхож в высокие кабинеты, и наша лаборатория процветала.

Модель А-3 была почти готова, когда мне пришлось сознательно и скрепя сердце прервать мои поездки в авиамодельную лабораторию по очень важной причине: начиналась моя учеба в выпускном десятом классе. К этому времени я уже точно решил, что после окончания средней школы буду

поступать на самолетостроительный факультет Московского авиационного института. А конкурс там огромный. Да и все мои взрослые родственники и знакомые, информированные о положении дел в нашей стране, в один голос утверждали, что евреев в МАИ не принимают, завалят на вступительных экзаменах. По их мнению, я могу поступить учиться в Автодорожный институт, Институт связи, Строительный институт или Институт инженеров железнодорожного транспорта.

Тогда я еще не знал, что еще осенью 1944 года, в разгар войны с фашистами, Сталин в Кремле собрал секретное совещание всего руководства страны от министров до первых секретарей областных комитетов партии и сам открыл его вступительным словом. Столь важное государственное мероприятие было посвящено отношению к советским евреям. Сталин рекомендует проявлять «осторожность» при назначении евреев на руководящие государственные и партийные посты и «крайнюю осмотрительность» при представлении их к правительственным наградам. Основной докладчик по повестке дня секретарь ЦК Георгий Маленков уже требовал «повышения бдительности к еврейским кадрам». Результатом совещания явилось совершенно секретное Письмо ЦК всем партийным комитетам с перечнем должностей, нежелательных для евреев, и с перечнем должностей, которые евреям занимать запрещено.

В 1949 году государственный сталинский антисемитизм расцвел пышным цветом. Образовалось государство Изра-

иль, но почему-то оно не стало социалистическим, как того усиленно добивался товарищ Сталин. И он очень был зол на евреев. Он объявил всех евреев агентами американского империализма. Последовала кампания против «безродных космополитов» – ими оказались видные ученые и деятели культуры еврейской национальности. Злодейское убийство Председателя Еврейского антифашистского комитета актера Михоэlsa и последующий расстрел членов этого комитета. Массовые увольнения высококвалифицированных специалистов-евреев с секретных предприятий военно-промышленного комплекса, в том числе и из опытных конструкторских бюро и авиационных заводов. Хотя на многих технически значимых должностях всю войну трудились евреи.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.