

ЮРИЙ ОСТАПЕНКО



МИХАИЛ СИМОНОВ

Жизнь
и труды
создателя
Су-27



Юрий А. Остапенко
Михаил Симонов. Жизнь
и труды создателя Су-27
Серия «Битвы оружейников.
Авиаконструкторы»

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=68347117

Михаил Симонов. Жизнь и труды создателя Су-27 / Юрий Остапенко:

Яуза-каталог; Москва; 2022

ISBN 978-5-00155-545-2

Аннотация

Тяжелый истребитель Су-27 – этапная машина в отечественном самолетостроении, и она в полной мере является детищем Генерального конструктора Героя Российской Федерации М.П. Симонова (1929-2011), без малого два десятка лет возглавлявшего ОКБ им. П.О. Сухого. Михаил Петрович Симонов вошел в историю авиации не только как создатель самого совершенного истребителя четвертого поколения в мире, целого семейства боевых «сушек», как их любовно называют летчики, разработанного на его базе (Су-30, Су-33, Су-34, Су-35), но и спортивных самолетов – Су-26, Су-26М, Су-29, Су-31, Су-49, на которых наши пилоты завоевали множество золотых медалей

на первенствах мира по воздушной акробатике. Также он внес значительный вклад в создание фронтового бомбардировщика Су-24 и легендарного штурмовика Су-25 «Грач». В тяжелые для страны 1990-е годы Симонову удалось спасти уникальный коллектив суховцев от распада и выйти на мировой рынок вооружений с продукцией, которая была на голову выше, чем у западных конкурентов (до сих пор семейство истребителей Су-27 остается самым востребованным товаром на мировом авиационном рынке).

«В плеяде блестящих авиационных конструкторов, создавших громкую славу советской авиапромышленности, имя М.П. Симонова стоит особняком: у него, помимо удивительного конструкторского дара, обостренного чутья на все новое и необычное, был еще и талант хозяйственного руководителя, сумевшего в годы безвременья, вызванного распадом СССР, удержать от деградации свое ОКБ, которое всегда работало на оборону. Книга Ю.А. Остапенко является весомым вкладом в портретную галерею замечательных конструкторов советской авиационной техники, людей, сделавших в буквальном смысле слова нашу Родину крылатой...» (*Владимир Дейнека, генерал-полковник авиации, бывший командующий морской авиацией ВМФ*).

Содержание

Портрет великого конструктора в интерьере времени	6
Перевод в Москву. Крах всех планов?	11
Часть 1	15
«Любой человек начинается с папы и мамы»	15
Кто в Алма-Ате не бывал, тот красоты не видал	20
Жизнь взаймы	24
О пользе свалок	28
Война для семьи Симоновых все не кончается...	34
«Мы еще вернемся за подснежниками!»	39
Когда заходишь в тупик, решения должны быть нестандартными	44
Шаг к своему делу	55
КАИ-6. Первый урок	61
Серия	70
А вот и флаттер. В первый раз. Будет и еще...	73
«Настоящее конструкторское бюро, товарищи! А вы не верили!»	78
Билли Боне, Полтинник и другие	85
Конец ознакомительного фрагмента.	86

Юрий Остапенко Михаил Симонов. Жизнь и труды создателя Су-27



© Остапенко Ю.А., 2022

© ООО «Яуза-каталог», 2022

Портрет великого конструктора в интерьере времени

В плеяде блестящих авиационных конструкторов, создавших громкую славу советской авиационной промышленности, имя Михаила Петровича Симонова, Генерального конструктора ОКБ им. П.О. Сухого, стоит особняком: у него, помимо удивительного конструкторского дара, обостренно-го чутья на все новое и необычное, был еще и талант хозяйственного руководителя, сумевшего в годы безвременья, вызванного распадом СССР и, как следствие этого, ликвидацией МАП, удержать от деградации свое ОКБ, которое всегда работало на оборону. И не только удержать прославленный коллектив суховцев от распада, но и выйти на мировой уровень с продукцией, которая была, к удивлению многих, на голову выше, чем у конкурентов. Этой продукцией было семейство тяжелых истребителей Су-27, которые и сейчас являются самым востребованным товаром на мировом авиационном рынке.

Су-27 – это, конечно, этапная машина в нашем самолетостроении, и она в полной мере является детищем Главного конструктора М.П. Симонова.

В этой связи мне хотелось бы вспомнить историю появле-

ния этой замечательной машины. Необходимость ее в наших Вооруженных силах ощущалась давно, и Т-10 (таково было заводское обозначение будущего Су-27) был уже практически готов к серийному производству, когда в ситуацию вмешался новый Генеральный конструктор ОКБ Сухого Михаил Симонов. Он был убежден, что утвержденный к производству самолет может быть улучшен, и значительно, и добился своего. Серийный выпуск был приостановлен, и новый Су-27, уже детище Симонова, фактически обозначил новую эру в авиации. Об этом достаточно подробно рассказывается в книге, и я, вспоминая свои встречи с Михаилом Петровичем Симоновым, хочу отметить, что ему, как, вероятно, никакому другому творцу из его поколения, были присущи решительность, умение взять на себя ответственность за принятие нестандартных решений, смелость, граничившая, на взгляд непосвященных, с безрассудством, и даже авантюризмом.

Но это на взгляд непосвященных. Для тех, кто знал ситуацию, это были действия глубоко мыслящего инженера, талантливого конструктора, государственного человека, уверенного в своей правоте.

Точно также неординарно, напористо, с осознанием своей правоты и поистине с государственной ответственностью действовал М.П. Симонов в ситуации, когда решался вопрос государственной важности – создание корабельной авиации.

Неукротимая уверенность, что его детище, самолет

Су-27, относящийся к классу тяжелых истребителей, может стать основой палубной авиации, лежала в основе его действий. Знатоки все в один голос говорили, что это авантюра. У нас в то время вообще не было палубной авиации, да и вопрос ввода в строй авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов» был большой проблемой, а неукротимый Симонов уже готовил свое детище для роли пионера в отечественной палубной авиации.

Мне, как человеку, посвятившему всю жизнь морской авиации, особенно близка эта тема, и я вновь обращаю внимание на решительность конструктора. Он прекрасно понимал значение фактора времени в те нелегкие годы. Ведь если бы пришлось вводить в строй корабельный вариант Су-27 по обычной схеме, то на это ушли бы годы.

И здесь обязательно нужно отметить, что впервые в истории отечественной авиации государственные испытания корабельного истребителя Су-33 проходили одновременно с обучением строевых летчиков Северного флота как на береговых аэродромах, так и при полетах с палубы корабля. Это беспрецедентное решение совместно приняли командующий авиацией ВМФ В.П. Потапов и Генеральный конструктор ОКБ М.П. Симонов, что позволило провести в короткое время и с высоким качеством испытания и обучение строевых летчиков. Непосредственное участие в государственных испытаниях и подготовке строевых летчиков принимали участие летчики-испытатели ОКБ им. П. Сухо-

го Герой Советского Союза В.Г. Пугачев и Герой Российской Федерации С.Н. Мельников, летчики Государственного лётно-испытательного центра ВВС России Герои Российской Федерации Н.Ф. Диордица, А.М. Раевский и другие.

В тяжелейших условиях, когда шло освоение Су-33 летным и инженерно-техническим составом, Михаил Петрович Симонов при всей своей занятости находил время общаться с летчиками, слушать их замечания и пожелания по конструкции, по работе оборудования, по тонкостям пилотирования строгой машины. И те, кто сейчас несет боевую службу в различных широтах Мирового океана, с благодарностью и уважением вспоминают создателя этой уникальной машины.

Книга Ю.А. Остапенко о М.П. Симонове, на мой взгляд, является весомым вкладом в портретную галерею замечательных конструкторов советской авиационной техники, людей, сделавших в буквальном смысле слова нашу Родину крылатой. Его перу принадлежат книги о Генеральных конструкторах А.С. Яковлеве («Цель его жизни») и Г.В. Новожилове («Высокое небо авиаконструктора Новожилова»), о Главном конструкторе Дубненского ОКБ ракетной техники А.С. Березняке, который к тому же был одним из соавторов первого советского ракетного истребителя БИ-1 («Ракетой сверкнувшая жизнь»), о Главном конструкторе Раменского приборостроительного КБ В.С. Магнусове («Вторая вахта»). И как завершение этой галереи лучшая его работа в этом ряду – книга о министре авиационной промышленности СССР

Петре Васильевиче Дементьеве «П. Дементьев: преодоление невозможного», выдержавшая три издания.

К великому сожалению, славные деяния нашей авиационной истории остались на страницах книг летописцев, истинных патриотов, которые стараются пробудить интерес молодежи к самой передовой отрасли, которая всегда определяла величие державы. Будем надеяться, что наша земля еще подарит миру таких творцов замечательных крылатых машин, как Н.Н. Поликарпов, А.Н. Туполев, В.М. Мясищев, В.М. Петляков, А.С. Яковлев, М.Л. Миль и как герой этой книги Михаил Петрович Симонов.

*Владимир Дейнека,
генерал-полковник авиации,
бывший командующий морской авиацией ВМФ.*

Перевод в Москву. Крах всех планов?

Симонов сидел в пустом купе и отрешенно смотрел в окно на мельтешащий люд на перроне и молил бога, чтобы никто не постучал в двери, чтобы до самой Москвы не было попутчика, чтобы не отвечать на вопросы, не вести пустых бесед с пустым попутчиком.

В дверь постучали. Проводник посторонился и пропустил мимо себя молодого человека со щегольским чемоданом. Что-то неуловимо знакомое проглянуло в его лице, но вспоминать не пришлось, поскольку вошедший тотчас воскликнул:

– Товарищ инструктор, разрешите разместиться? Курсант Половинкин прибыл по вашему приказанию.

– Ну и ну, – только и мог вымолвить Симонов. – Неужто сам Полтинник ко мне пожаловал? Садись, рассказывай. – Он был доволен, что не ему придется сейчас рассказывать кому-то историю своей жизни, а будет возможность узнать судьбу одного из самых трудных своих курсантов, которые летали у него в Казанском авиаспортклубе.

Поезд тронулся, оставляя за окном до боли знакомые, ставшие почти родными места, и боль разлуки каким-то образом утишивалась от слов нежданного собеседника, кото-

рый своим рассказом не давал прерваться связи времен, которая уже готова была порваться...

– Так что все у меня складывается нормально, Михаил Петрович, – вел к завершению свой рассказ Иван Половинкин по прозвищу Полтинник, некогда бывший грозой казанской окраины в Авиастроительном районе города Казань.

– А насчет летной работы не думал?

– Думал, да комиссия забраковала. Да оно и к лучшему, наверное. Я теперь на 22-м авиазаводе имени Баранова работаю в сборочном цеху. Слесарь-сборщик четвертого разряда, между прочим. Так вот, и техникум вечерний при заводе есть, так что все будет тип-топ. Вот отпуск в Сочах проведу и поступать в техникум буду. А как ваши дела, Михаил Петрович?

– Да как тебе сказать, Ваня, у меня, пожалуй, не все тип-топ, как ты говоришь.

– Что такое, Михаил Петрович? Вы же, вроде, всегда фартовым мужиком были.

– Где-то наперекосяк пошло...

– Кто же вам дорожку смог перебежать?

– Да тут не кто-то перебежал, а, похоже, система против меня восстала.

– Что-то мудреное вы говорите, товарищ инструктор. А попроще нельзя?

– А попроще получится, что товарищ Табеев меня вон из Республики выставил.

– Эт-то какой же Табеев?..

– Да-да, тот самый, о ком ты подумал.

– Ни фиги себе! Первого секретаря обкома себе во враги займешь! Ну и что теперь?

– А теперь вот в Москву еду, вроде как в ссылку. Там все чужие, за места держатся, чужаков нигде не любят, а в столице особенно.

– Чего-то не усекаю я, Михаил Петрович. Все спят и видят, чтобы их в Москву перевели, а для вас в Москву – вроде как в ссылку. Это как же?

– А вот так! В Казани я кончил институт, при нем организовал конструкторское бюро, то есть был уже при месте – Главный конструктор как-никак. Работа у меня была любимая, легкие самолеты и планеры начали мы строить, а теперь там, в Москве – «Кто крайний? Я за вами буду».

– Да не кручиньтесь, Михаил Петрович! Вы-то точно процветесь. Многие москвичи вослед скрежетать зубами будут. Характер у вас что надо. Конечно, на родине-то попроще было бы, ну да что поделаешь – жизнь.

– Это точно ты говоришь – жизнь. А Казань не родина моя. Меня много и до нее по стране помотало...

– Это вроде как «Мой адрес Советский Союз»? – засмеялся Иван.

– Точно, мы все родом из СССР, – и неожиданно для себя он вдруг рассказал Полтиннику, этому едва знакомому парню, с которым на учебном аэродроме один или два сезона

помучился, про всю свою жизнь.

Часть 1

Родом из СССР

«Любой человек начинается с папы и мамы»

– Любой человек начинается с папы и мамы, – Михаил Петрович говорит эти слова со своей обычной полуулыбкой, когда не всегда можно было понять, шутит он или говорит серьезно.

Впрочем, какие могли быть шутки, когда разговор зашел о родителях. В преддверии 70-летия Генерального авиаконструктора М.П. Симонова, которое случилось в 1999 году, Общество авиастроителей вознамерилось издать буклет (брошюру, книгу – на что хватит времени и средств) в честь этого выдающегося создателя боевой техники. Поручили эту работу мне, в ту пору главному редактору журнала «Самолет».

Перед тем, как начать работу над брошюрой, мне пришлось прочитать немало книг и мемуаров ветеранов авиапрома, перевернуть документы в отделе кадров, в архивах. Мне посчастливилось побеседовать со многими работниками ОКБ, с чиновниками из бывшего МАП, с летчиками-ис-

пытателями и летчиками из боевых полков ВВС. Эта часть работы была очень важной и своевременной, поскольку сам Михаил Петрович был в командировке, а по возвращении из нее долго не мог найти время для встречи. По опыту знаю, что он просто оттягивал начало бесед, поскольку, по его мнению (и не только его), в книге на заказ есть какая-то моральная ущербинка: приходи, я тебе с три короба напую, и ты расскажешь, какой я хороший, а я тебе за это заплачу. По крайней мере, в то время, когда Симонов формировался как специалист, как руководитель, как личность, таковы были взгляды на эту проблему. Так что, когда мы наконец встретились, Михаил Петрович резко возразил против книги: «После смерти, если останусь в памяти, а сейчас небольшой буклет, в котором вспомним машины, которые я делал».

Разные собеседники попадались мне на моем журналистском пути – косноязычные и неостановимые, велеречивые и застенчивые, самовлюбленные и комплексующие по поводу своей малозначимости. Лучшими среди всех я считал и считаю людей, досконально знающих свое дело, даже больше – живущих Делом, – им всегда есть что сказать, и тут всегда интересно, если даже человек и заикается.

Симонов знал свое дело и умел о нем рассказывать. Рассказывать легко, с юмором и с этой хитрой полуулыбкой, когда не вполне понятно, шутит он или говорит серьезно:

– Я же вам сказал, что любой человек начинается с матери и отца. Я имею в виду вовсе не физиологию, а его воспи-

тание, ту атмосферу, которую они создают, которая пронизывает ребенка ежечасно, ежеминутно, ежесекундно в родительском доме. У меня были замечательные родители...

* * *

Михаил Симонов родился в городе Ростове-на-Дону 19 октября 1929 года. Петр Васильевич Симонов и его жена Вера Михайловна (в девичестве Погребнова) принадлежали к первой волне советской интеллигенции: они познакомились в знаменитом в то время Северо-Кавказском университете, где оба учились на геоботаническом факультете.

После страшных лет революции, Гражданской войны жизнь в стране постепенно налаживалась, стране нужны были грамотные кадры, и в 1933 году отцу – Петру Симонову – предложили учиться в МГУ в очной аспирантуре, и молодая семья (в ней в 1931 году появился еще один сынок – Вячеслав) отправилась в Москву. Правда, Москву ту самую семье, точнее, матери и малым ребятам, видеть приходилось редко – жили они, как говорили тогда, у черта на куличках – в подмосковном поселке Быково. Папа с утра на электричке мчался в столицу. Очень скоро выяснилось, что аспирантская стипендия главы семьи отнюдь не могла прокормить семью, и Вера Михайловна устроилась учительницей в школу при расположенном рядом туберкулезном санатории. Так что пришлось отдавать сына на попечение государства. Ми-

ша был определен в быковский детсадик.

Но хорошо, что на свете есть выходные, они-то больше всего и запомнились юному отпрыску семьи Симоновых. Неподалеку от дома был Быковский аэродром, и все семейство по выходным ходило на летное поле за цветами. Тут, конечно, можно было бы сказать, что вид взлетающих и садящихся самолетов оставил у Миши неизгладимый след и т. д., но не было этого, мал был еще наш герой, чтобы вот так безошибочно определить главный интерес своей жизни.

Иногда из Москвы в Быково, в домик на улице Вялковской, отец приезжал со своим научным руководителем Н.Н. Баранским, который стал для Петра Симонова не просто руководителем научной работы, но и добрым старшим товарищем.

Вера Михайловна несколько робела перед «известным экономо-географом, который создал собственную научную школу» и т. д., но дружбу эту она поощряла и поддерживала. На этой дружбе мы останавливаемся так подробно, поскольку в дальнейшем она сыграет свою роль в их жизни.

И все же аэродром... Накануне Дня авиации 1936 года (это, стало быть, произошло до 18 августа) воспитанников детсада привели на аэродром Быково посмотреть на репетицию воздушного парада. Вот это запомнилось. А как ездили в Тушино на сам парад – нет...

– А, может, на подсознательном уровне? – с надеждой в голосе предположил я.

– Может, – засмеялся мой собеседник и снова хитро улыбнулся. – Без этого, вроде бы, никак нельзя...

В 1937 году Петр Симонов закончил обучение в аспирантуре, и ему, как подающему надежды ученому, было предложено (даже до защиты диссертации) отправиться в Казахстан – там, в Алма-Ате, при тамошнем филиале АН СССР отрывался отдел экономической географии и нужен был начальник отдела. Ехать надо было срочно: в Южном Казахстане разворачивались работы по разведке богатейших месторождений полиметаллических руд в районе Чимкента, где уже полным ходом шло сооружение свинцово-цинкового комбината.

С фибровым чемоданчиком и заплечным геологическим мешком старший Симонов отправился на юг. Один, поскольку жена, как на грех, оказалась в больнице с заражением крови.

А вскоре на столе в маленькой комнатке в Быково появилась посылка, источающая волшебный аромат, – то были яблоки апорт, растущие только в тех сказочных краях, где отец семейства Симоновых ищет неведомые руды. И «ждет-ждет-ждет свое семейство в этом сказочном краю», как писал он в сопроводительном письме. С жильем, правда, туговато, но все образуется...

Кто в Алма-Ате не бывал, тот красоты не видал

Михаил Петрович Симонов был не из тех, кого причисляют к сентиментальным людям (а вряд ли какого главного конструктора можно заподозрить в подобном), вдруг как-то размягчился, вспоминая годы детства, проведенные в чудесном городе в предгорьях Алатау. Старинная русская казачья крепость Верный была поистине украшением Средней Азии. Широкие мощеные улицы, окаймленные струящимися арыками, по которым плывут упавшие яблоки (урюк, сливы, груши, тутовник – в зависимости от сезона).

Квартиру, как ни странно, получил не отец, ответственный работник (но он находился в постоянных командировках, и ему было недосуг заниматься бытом), а мать, устроившаяся сразу преподавателем в пединститут. А квартира была на загляденье, на бывшей Торговой улице (теперь она носила имя Гоголя), напротив деревянного с резными украшениями магазина купца Губайдуллина (теперь он назывался Центральным гастрономом), рядом с городским садом (теперь он назывался парком Федерации), в центре которого стоял деревянный, сработанный без единого железного гвоздя кафедральный собор, главный храм Семиреченского казачества. И население тоже в большинстве своем было оттуда же – из станиц Семиреченского казачьего округа. По окра-

инам жили уйгуры, татары, немного казахов, которых тогда чаще именовали киргизами, но абсолютное большинство населения составляли русские (и украинцы, которые в глазах остальных были теми же русскими). Восьмилетний Михаил сразу влюбился в этот маленький город, в котором доступно было все: они с братом ходили во Дворец пионеров, в спортивные кружки, но больше всего они любили бывать на работе у мамы, где было столько интересных людей, бывавших в Индии, в Туркестане, на Памире.

Но самыми интересными днями были те, когда отец возвращался из командировки. Тогда на приобретенном недавно мотоцикле Иж-8, а то и на служебной машине ЗИС вся семья отправлялась на Веригину гору (сейчас Коктюбе) или в Горельник провести день в цветущих долинах безымянных ручьев.

Школа № 14 находилась тут же, рядом, на улице 8 Марта, поблизости от едва ли не главной достопримечательности Алма-Аты – Зеленого базара. По большим переменам ребята отправлялись туда за арбузами. Пока кто-то приценился к выбранному полосатому чуду, другие ребята выстраивались в цепочку, первый незаметно ногой откатывал крайний арбуз, и тут цепочка работала четко. Пока имевший общинные деньги школьник расплачивался за выбранный товар, крайние в цепочке уже мчались с базара, прижимая к животу добытый по выработанной схеме трофей.

Но школа запомнилась, конечно, не только этим. В школе

работал замечательный авиамодельный кружок, в который, конечно же, записался и наш герой. Первый торопливо сработанный школьниками аэроплан взорвался, дав понять (по крайней мере вдохновителю строительства Мише Симонову), что быстротой, с наскоку самолет не сделаешь. А вот следующий, сделанный в пионерском лагере под руководством пионервожатого Алеши Ли, резино-моторный самолетик полетел. Это наполнило душу его создателя Миши Симонова такой гордостью, какую он чувствовал, когда много позже провожал в полет настоящие самолеты (фразу за Симоновым я в точности не записал, но за смысл ручаюсь).

Судя по воспоминаниям, читанным в последние годы, война была для большинства полной неожиданностью. А уж там, в Алма-Ате, спокойном, неторопливом, счастливом городе, начало войны выглядело такой нелепостью, что казалось, все быстро придет в норму, зарвавшийся агрессор будет разбит, и все пойдет своим чередом. Совсем недавно папа принес из Когиза (так почему-то именовались книжные магазины) коричневую книжку, на обложке которой были вытеснены силуэты самолетов. Книга называлась «Первый удар», и подзаголовок ее был «Повесть о будущей войне». Папа вечером вслух читал про то, как вероломно вторгшихся фашистов наши войска тут же отбросили и тотчас перешли в наступление. Уже будучи Генеральным конструктором, М.П. Симонов предпринял попытки разыскать эту книгу и нашел ее в запасниках Ленинки, только в читальном за-

ле без права выноса, это была повесть Н. Шпанова «Первый удар» выпуска 1939 года.

В 1941 году все пошло не так.

А пока Алма-Ата еще утопала в цветах, но лица людей день ото дня становились мрачнее и мрачнее. Война, грохотавшая где-то неимоверно далеко – в степях Украины, в болотах Белоруссии, на окраинах русских городов, уже отчетливо была слышна и здесь. А, когда враг подошел к Москве, фронт неожиданным образом прошел и через семью Симонovich.

Жизнь взаимы

Пришло из Москвы отчаянное письмо от шефа Симонова-старшего, профессора Н.Н. Баранского: в столице бедственное положение, в домах лютый холод, немцы уже у стен. Михаил не был свидетелем разговора матери с отцом, о результатах беседы он узнал позже. Отец, Петр Васильевич, обратился к руководству филиала Академии с просьбой организовать вызов ученому, терпящему лишения в Москве. То было непростое дело: перемещение жителей столицы было жестко регламентировано, но, видимо, бумаги были оформлены как надо, и Баранскому разрешили выехать из Москвы и получить прописку в Алма-Ате. Но настоящие проблемы, выяснилось, только начались. Для того, чтобы получить продовольственные карточки (а без них выжить в военное время было невозможно), человек должен был устроиться на работу. Где мог работать «создатель советской школы районной социально-экономической географии», как не в научном учреждении? А в этом самом учреждении потребность в таком специалисте была уже закрыта: им был Петр Васильевич Симонов. И тогда молодой ученый пишет заявление об увольнении, на эту ставку оформляют гостя из Москвы, а Симонов-старший тотчас получает повестку из военкомата – вместе с должностью он потерял право на бронь.

Все случилось быстро. Даже слишком быстро. Вчерашний

разведчик недр получил лейтенантские «кубари» в петлицы и был отправлен на фронт под Сталинград.

Много позже Михаил Петрович спрашивал у матери, знал ли отец последствия своего шага. Вера Михайловна твердо ответила: знал и сознательно пошел на это. Он не мог поступить иначе, «он был советский человек».

Рассказывать о гибели лейтенанта Симонова – это значит рассказывать о самых отчаянных днях, когда советские войска не давали фашистам деблокировать оказавшуюся в кольце армию Паулюса. В самом эпицентре прорыва немцев оказался лейтенант Симонов: он был едва ли не единственным специалистом в картографии, который мог самым точным образом корректировать огонь наших батарей.

Это было в районе деревни Оленьей.

Именно там через три дня после боя похоронили бойцы погибшего лейтенанта...

Вслед за похоронкой в Алма-Ату пришла весть от однополчан: они рассказали, как погиб Петр Васильевич и прислали в память о нем гимнастерку, командирский ремень, сумку и его пилотку со звездочкой. Все это Михаил посчитал присланным именно ему, старшему теперь мужчине в доме Симоновых.

А казавшаяся доселе сытой Алма-Ата стала такой отчаянно голодной провинцией – даже по карточкам не всегда удавалось получить хлеб. 800 рублей жалования Веры Ми-

хайловны не хватало на самое необходимое, она искала подработку, бралась за любое дело. Старший в доме мужчина считал, что и он должен приносить в дом деньги. Заработать тогда можно было только на разгрузке на станции вагонов с углем, с лесом. Это была очень трудная работа для 14-летнего подростка, но оплата стоила того: за ночную смену каждому выдавали по 100 килограммов саксаула – топливо было в такой же цене, как и еда. Именно там, на железнодорожной станции, в трудной обстановке формировался характер нашего героя. В свой 15 лет Михаил не был задохликом, наоборот, он был уже крепким парнем, но все равно трудно было ему в схватке со шпаной, которая вознамерилась отнять отцовский командирский ремень. Выстоял...

Михаил стал основной тягловой силой и при возделывании огорода, который выделили матери (как и всем другим рабочим и служащим) в институте. Все было бы хорошо, если бы не то обстоятельство, что участок был в районе реки Или, это на север от Алма-Аты километров сто. Это значило, что с братом они с раннего утра отправлялись на вокзал, добирались по железной дороге до ближайшего полустанка, оттуда на перекладных 30 километров до участка. А там после прополки надо было оставаться на ночь, чтобы успеть получить свою порцию воды, выделяемой мирабом (раздатчиком воды) на каждый участок в порядке очереди...

Так что, когда мы будем выяснять формулу подъемной силы, поднявшей вверх авиаконструктора Симонова, не забудь-

дем и про тот участок земли на реке Или.

Справедливости ради надо сказать, что посильную помощь семье Симонова оказывали и его бывшие коллеги, в том числе и Н.Н. Баранский. Когда они отправлялись в командировки в степь, они получали запечатанные ящики с экспедиционным запасом и один такой ящик привозили Симоновым. Это был, конечно, праздник, который длился, правда, недолго. И редко.

В двухкомнатной квартире теперь помимо Симоновых жили эвакуированная подруга матери с маленьким ребенком и дед Михаил. Постель на полу, чадающая печь, коптилка...

«Жизнь взаимы». Эту загадочную фразу произнесла осенью 1944 года мама и заплакала. Михаил ни разу не видел мать плачущей и был поражен. Он не знал, что Вере Михайловне только что сообщили ее диагноз: туберкулез...

Через много лет он прочитал книгу Э.М. Ремарка с таким названием и с таким же диагнозом...

О пользе свалок

Станционные приключения Михаила вывели его на золотую жилу, как он изволил выразиться. Под золотой жилой он имел в виду заброшенный аэродром в степи по дороге на Или и свалку военных трофеев на одном из разъездов Турксиба. Это были своего рода первые авиационные университеты будущего авиаконструктора. Собственно говоря, осоавиахимовский аэродром Байсерке (около деревни Дмитриевка) был не совсем заброшенным – просто он был не оборудован: грунтовая полоса да мачта с выцветшим полосатым конусом. Так вот, на этом аэродроме, в дальнем его конце, стоял «железный ряд» – списанные самолеты ТБ-3, ТБ-1, СБ, И-16 и другие, и Михаил с товарищами облазили все эти машины, изучая конструкцию, крутили штурвалы, залазили на плоскости и даже на кили. Поодаль, на другом берегу речки Казачки, была действующая часть аэродрома – территорию охраняли часовые, и пробраться туда было невозможно. Но с расстояния в шесть-семь метров (а именно такая ширина была у Казачки) все видно было хорошо. Там время от времени летали самолеты И-16, называемые ишаками, У-2, с легкой долей презрения именовавшиеся кукурузниками, яковлевские УТ-1 (все марки Михаил знал назубок), приезжали на эмках какие-то военные и гражданские люди, которым часовые отдавали честь. Любопытство искателей со-

кровищ на свалках было однажды удовлетворено по самому полному разряду: из деревянного ангара военные выкатили какую-то диковинную машину с пропеллерами, расположенными параллельно земле — на спине летательного аппарата. Потом эти пропеллеры стали раскручиваться, все быстрее и быстрее, поспевая за гулом двигателей, и машина эта вдруг поднялась в воздух, зависла над землей метрах в пяти и опустилась на маленькие колеса. Затем аппарат вновь приподнялся на ту же высоту и, чуть накренившись влево, полетел вбок, отчаянно молотя воздух двумя своими винтами. Ребята даже поднялись из-за кустов, стараясь разглядеть диковинную летательную машину, и не зря, потому что машина все больше кренилась влево и все-таки зацепила лопастями одного из винтов желтый солончак аэродрома. Тотчас все стихло, к месту аварии побежали военные наперегонки с гражданскими очкариками, а Симонов с друзьями сочли за лучшее исчезнуть, чтобы не попасть в свидетели. Несколько раз потом приезжали ребята в Бейсерке, но диковинного летательного аппарата больше не видели. Через много лет Симонов, уже работая в аппарате министерства авиационной промышленности, узнал, что в Алма-Ату было эвакуировано конструкторское бюро Ивана Петровича Братухина, которое занималось первыми советскими винтокрылыми машинами. Так что Симонову летом 1944 года довелось видеть один из полетов вертолета Братухина «Омега-1».

Реальное удовлетворение Симонов и его друзья получали от походов на свалки трофейной техники. Тут было что посмотреть и что взять. А взять требовалось многое. Дело в том, что он со своими единомышленниками начал строить планер. Да-да, не больше и не меньше!

Как всегда, в дело вмешался случай. В школе, где раньше учился Михаил, разместили госпиталь, и учеников 14-й школы распределили по разным краям города.

Михаилу Симонову выпало учиться в 42-й школе – это возле зоопарка.

– В Татарской слободке, – сказал я.

Симонов так и подскочил в своем вращающемся кресле:

– Вы откуда знаете?

– А я в ней учился, – скромно сказал я, – и даже аттестат зрелости там получил.

– Этого не может быть! Нет, я имею в виду, что не может быть мир таким тесным! Такая маленькая школа на окраине маленького города, у подножья прилавков, которые по весне покрывались маками.

– Точно, прилавками в Алма-Ате называли пологие предгорья алатау, куда позже устремился город... Но я скажу вам больше, Михаил Петрович, я в начале 60-х годов после срочной службы работал на аэродроме Байсерке авиамехаником в аэроклубе ДОСААФ и, прежде чем стать техником самолетов Як-18, готовил к полету планеры «Приморец».

Симонов захохотал и сказал:

– Ну, если вы это не выдумали, то деваться мне некуда, ведь «Приморец» – это один из первых моих планеров, который делался в Казанском СКБ... Мир действительно тесен, даже в рамках нашей огромной страны...

Мостик был проложен... Припомним воспоминания людей, учившихся в одной школе, в одном институте, служивших в одной части и т. д., и отметим тот непреложный факт, что быть земляками, однокашниками, одноклассниками, сослуживцами, работать в одном цеху в нашем народе считается весьма добрым знаком. И уже к концу нашего сеанса обмена о «прекрасном далеко» я решил, что рано или поздно я буду писать о Симонове. Получилось поздно, но так, видимо, и должно было быть...

Татарскую слободку вместе с парком от города Верного отделяла река Малая Алма-Атинка, на которой в дореволюционные времена стояла мельница, принадлежавшая купцу Пугасову. Мельницу снесли бури времени (землетрясение 1911 года чуть ли не весь Верный сокрушило, только деревянный храм устоял), а вот Пугасов мост остался цел и библиотека, основанная упомянутым купцом, мало пострадала, по крайней мере, книжный фонд уцелел. И вот в эту библиотеку попал, идя домой из школы, Михаил Симонов. Но там не только старинные книги были, в новое время фонд библиотеки регулярно пополнялся, и там были акку-

ратно переплетенные журналы «Самолет», «Техника – молодежи», «Радио», «Наука и жизнь» и другие. И, наконец, наш любознательный школьник обнаружил там прекрасно иллюстрированный справочник Джинса по летательным аппаратам всего мира. Это была великая находка, которая, как говорил сам Михаил Петрович, позволила ему навести порядок в собственной голове, уловить тот сложный алгоритм, по которому развивалось мировое авиастроение. По крайней мере, он теперь знал, с чего начинать.

С планеров.

Энергия Симонова привлекала к нему увлеченных ребят, он сумел добиться, чтобы во Дворце пионеров им выделили большую комнату, где ребята строга́ли, клеили детали для моделей, планеров, чертили в трех проекциях проекты своих летательных машин.

А весной 1945 года он выступил на городской комсомольской конференции с требованием предоставить молодежи возможность пройти практический курс полетов на планерах. Инициативу комсомольца Симонова поддержали единогласно, был составлен список желающих, им обещаны были инструктора, которые начнут их учить летать на планерах Г-9 (настоящих, конструктора В. Грибовского!) на учебном аэродроме в Байсерках.

Однако полеты пришлось отложить во времени, поскольку жизнь внесла свои коррективы. Михаил видел, что болезнь мамы прогрессировала, и решение Веры Федоровны

уехать на Дон, в город Каменск-Шахтинский, где жила ее мать Клеопатра Харитоновна, пережившая оккупацию, разлуку с близкими, принял всей душой. Казалось, что восстановленная семья даст силы выжить в этом развороченном, голодном и холодном мире.

В вечерних сумерках таяли синие ледники хребта Ала-тау. Михаил смотрел, не отрываясь, на пик Комсомола, который всегда будет ассоциироваться у него с Алма-Атой, самым красивым городом на земле...

Война для семьи Симоновых все не кончается...

Синие стрелы наступления немецких войск и красные – советских каким-то образом рассекали местности на карте в стороне от Каменска-Шахтинского. Да, тут стояли части оккупантов, да, на главной площади городка проходили казни, но в целом город не очень был разрушен, а окраины война задела только самым концом своего огненного крыла. На окраине находился старый дом семьи Погребных, в котором родилась, выросла и всю войну прожила Клеопатра Харитоновна, мама рано овдовевшей Веры Михайловны Симоновой.

Надо было иметь очень большую смелость, чтобы оставить квартиру, работу в более или менее благополучной Алма-Ате и летом 1945 года отправиться на Дон, еще недавно бывший под пятой оккупантов. Но Вера Михайловна была человеком решительным, она понимала, что если не сумеет спасти себя от сжигавшего ее туберкулеза, то хоть поставит на ноги сыновей. Вся надежда была на большой приусадебный участок матери и коз, которых держала Клеопатра Харитоновна. Козье молоко, конечно, не пенициллин, который, говорят, уже кое-кого поставил на ноги, но где тот пенициллин, а козье молоко – вот оно, каждый день парное, полезное. Большой дом и приусадебный участок наполнились го-

лосами, и, наверное, чудеса все-таки существуют: здоровье приехавшей из эвакуации семьи стало поправляться. Мама медленно пошла на поправку, а сын – тот вообще вдруг ударился в рост.

Михаилу в то время было уже шестнадцать, и он много работал на земле, в саду, но еще больше времени проводил на свалках боевого снаряжения, покореженного войной. Сколько же было здесь оружия, и стрелкового, и артиллерийского, были даже развороченные прямым попаданием фашистские «тигры» – тут радость охватывала душу – получи, гад! А когда видели разбитый Т-34, к горлу подкатывал ком – у каждого пацана, рывшегося на той свалке, в откатившейся на запад войне кто-то погиб или пропал без вести. Вернувшихся с фронта мужчин почти не было.

Самым любимым местом была та часть пустыря, где грохотались сдвинутые бульдозером разбитые самолеты.

И вот здесь, не покривив душой, скажем, что именно тогда у Михаила оформилось желание стать строителем самолетов. Не то детское «хочу быть летчиком!», а конкретное – «хочу поступить учиться на самолетостроителя». Как ни странно, мечты внука поддержала бабушка, нагадавшая ему, что он закончит в Москве самолетостроительный институт и станет замечательным-презамечательным конструктором.

Вера Михайловна, выслушав сына, приняла давно выстраданное решение: надо переезжать в крупный город, где дети могли бы учиться. Козье молоко, картошка-моркошка сдела-

ли свое дело: и сама она, и дети окрепли, наелись, обогрелись у бабушки, надо было думать и о душе, как она говорила. Будучи педагогом, Вера Михайловна понимала, сколь важно заложить фундамент образования. И сама она чувствовала себя уже достаточно хорошо, чтобы пойти работать – ей, опытному педагогу, найти хорошую работу можно было только в большом городе.

Такой вариант можно было реализовать в Ворошиловграде, где жила сестра ее погибшего мужа. Списались, столкнулись, и с двумя фанерными чемоданами, которые, кряхтя, тащили два сына, отправилась усеченная семья Симоновых в путь. Оно вроде и недалеко от Каменска до Ворошиловграда, а двое суток на перекладных пришлось добираться.

В тесноте пришлось жить поначалу: в двух комнатных шестерых человек, но по тем временам и не такое бывало. И дело заладилось: Вера Михайловна сразу же нашла работу в местном пединституте, а ребята устроились в хорошую школу.

Ворошиловград, конечно, был основательно разрушен, тем не менее мирная жизнь уже брала свое: в парке по вечерам играл духовой оркестр, случались танцы, на которых самыми завидными кавалерами были курсанты летной школы, готовившей летчиков на штурмовики Ил-2. Шестнадцатилетние ребята вроде Миши, на тацплощадке бывшие чаще в роли зрителей, завидовали летчикам, как настоящим небожителям. Многие ровесники Михаила готовились поступать

в это училище. Знакомства с курсантами заводились легко, и в руках у мальчишек появились авиационные плакаты типа «Все на самолет!», листовки ко Дню авиации, а Михаилу подвалила необычайная удача – он стал обладателем удивительной брошюры под названием «Некоторые ошибки пилотирования», которая надолго завладела его воображением. А на окраине учебного аэродрома была еще одна прекрасная свалка разбитых самолетов, и наших, и немецких. Чего только там не находили – приборами, деталями тех самолетов были завалены все укромные углы в жилище Симоновых. Авиация все больше захватывала ребят, которые поголовно хотели стать сталинскими соколами. Все, но не Михаил Симонов. У него была другая планида, как говорила бабушка. И вот теперь эта самая планида вновь круто изменилась. Бабушка в Каменске, та, нагадавшая, что старший внук будет учиться в Московском авиационном институте, серьезно заболела.

Да, судьба не была милосердна к семье Симоновых: едва только все, казалось, устроилось в Ворошиловграде, как из Каменска-Шахтинского пришла печальная весть: умер отец Веры Михайловны и тотчас же слегла Клеопатра Харитоновна, которая ушла вскоре за мужем...

Проклятая вдовья доля! Пришлось возвращаться. Пришлось снова переводить детей в местную школу, а ведь старший сын Михаил был уже в выпускном классе, Вячеслав – в восьмом.

Но Вячеславу не довелось доучиться в восьмом классе: он поехал на попутной машине к дяде на электростанцию, но шофер, везший в кузове кислородные баллоны, нарушил правила, и пятнадцатилетний юноша погиб на месте аварии. То был год 1947-й. Не находившая от горя себе места Вера Михайловна с горечью сказала, обнимая оставшегося единственного сына: «Война для нас все не кончается, Миша. Береги себя ради всех нас».

«Мы еще вернемся за подснежниками!»

Теперь слегла и мама, и все заботы по дому легли на Михаила. Он, как мы уже знаем, не был балованным ребенком, суровая жизнь учила детей войны самой главной науке – науке выживания. Так что Михаил умел и печи топить, и еду готовить, и стирать, и разную мужскую работу по дому делать. А выпускные экзамены прямо-таки катили в глаза. Испытания (так еще называли экзамены в те годы) не особо тревожили молодого человека – Михаил учился легко, в школе был на хорошем счету, его даже некоторым образом тянули на медаль. И он оправдал возлагавшиеся на него надежды: в аттестате была только одна «четверка» – за сочинение. Юношу же тревожил предстоящий выбор пути. Не в смысле кем быть, с этим он давно определился. Мы уже знаем, что Михаил Симонов принадлежал к той редкой породе людей, которые знают, для чего они родились на свет, знают цель жизни и, не сворачивая, идут к намеченной цели.

У него же получалось, что свернуть придется. Целью его на этом этапе был Московский авиационный институт. Этот вуз был, по его мнению, дверью в большую авиацию. Молодой человек наизусть выучил специальности всех факультетов, знал программы всех курсов, но, увы, уезжать далеко от дома, где была больная мать, которая выходила, вынынчила

их в войну, было никак невозможно.

«Ради всех нас». Это она имела в виду и отца, погибшего в Сталинграде, и брата, и деда с бабушкой, и весь симоновский род...

Из того, что было ближе всего, оказался Новочеркасский индустриальный институт. Сто километров по прямой, как говорили шоферы.

«Ради всех нас».

На рейсовом автобусе и двух попутках он добрался до Новочеркасска за три часа. Это было то что надо. Это значило, что каждую неделю, а то и чаще он может бывать дома.

Институт произвел на Михаила глубокое впечатление. До революции здесь располагалось высшее училище Всевеликого войска Донского, и казацкие атаманы не пожалели средств на то, чтобы сделать его лучшим в стране. Солидное четырехэтажное здание стояло в глубине городского сада. Украшенный колоннадой вход открывал невероятной красоты мраморную лестницу, упиравшуюся в писанный маслом по штукатурке поверх прежних ликов портрет товарища Сталина. Первый, как говорили, был лик государя-императора, а оккупанты изобразили... страшно сказать, кого они изобразили.

Полюбовавшись на белый мундир генералиссимуса, Михаил отправился в приемную комиссию. Документы он подал на механический факультет, тем более что в приемной комиссии сказали, что в довоенные годы здесь был факуль-

тет авиастроения и вроде бы вновь его откроют. А сейчас пожалуйста – «проектирование и эксплуатация автомобилей».

(Пока наш герой сдает документы, пофантазируем, а как бы сложилась судьба советского автостроения, если бы в нем работал Михаил Симонов, человек незаурядного инженерного таланта, неукротимой энергии, умеющий заглянуть за край изведанного и не боящийся сделать в него первый шаг. Вы можете думать что угодно, но надо при этом иметь в виду, как сложилась бы судьба советского авиастроения).

Но мы забежали вперед, поскольку возникла новая проблема, которая поставила под вопрос и проектирование автомобилей. Дело в том, что в школе Михаил учил немецкий язык, а для поступления требовался английский. Тут было, от чего запаниковать, но отступать было некуда, хотя за два месяца до вступительных экзаменов наверстать упущенное было трудно.

...В расписании приемных экзаменов был один только хороший момент: иностранный был последним. Все препятствия перед английским Михаил взял с запасом – одни пятерки, они-то, видимо, впечатлили преподавательницу английского языка, фамилию которой Михаил запомнил на всю жизнь: А.А. Табакенц. Она задавала вопросы не только по английской грамматике, там и трех вопросов хватило, чтобы вся картина стала ясной. Но женщина, видимо, была настоящим педагогом, она сумела разобраться, что перед ней юноша необычайного характера, незаурядных спо-

собностей и в разрушенной войной стране инженеры такого класса, каким может стать этот высокий парень, потеющий над прошедшим прошедшим временем, будут очень нужны. Четверка! Четверка, товарищи!! Прошел!!!

Удивительно ли, что Симонов, будучи выпускником Казанского авиационного института, считавший, что именно там он состоялся как инженер и как конструктор, говоря о студенческих годах, с неизменной нежностью говорил о Новочеркасском политехническом. Именно так – политехнический – с 1948 года стал именоваться институт, именно этого преобразования ждал Михаил Симонов, поскольку надеялся, что в политехе откроют авиационный факультет («А ведь там была даже аэродинамическая труба, представляешь?»).

Что запомнилась еще? Разгрузка угля на железнодорожной станции, создание футбольной команды для участия в первенстве области (в субботу – воскресенье он ездил домой к матери), велопробег на Кавказ... Танцы в городском парке... Субботники по благоустройству города... Своих товарищей по комнате в общежитии помнит, среди них был штурман «пешки» – пикирующего бомбардировщика Пе-2 Сергей Попов...

К этому времени наш герой во многом преуспел: он стал одним из лучших студентов вуза, уже то, что он стал Сталинским стипендиатом, говорит само за себя. Он стал одним из лучших спортсменов – и в беге, и в велосипедных гонках он

неизменно был в числе победителей. Он, наконец, женился – его избранницей стала студентка химфака Александра...

Однако еще одна его избранница – авиация – все ускользала от него: авиационный факультет в институте решено было не открывать. И Михаил понял, что надо действовать, тем более что состояние здоровья Веры Михайловны стало значительно лучше. После совета с матерью и женой он отослал в МАИ заявление с просьбой о переводе.

Оттуда, по словам Михаила Петровича, его тоже «послали», хотя в ответе придаться было не к чему: студент четвертого курса автомеханического факультета не может быть переведен в авиационный институт.

Облом!

Когда заходишь в тупик, решения должны быть нестандартными

Запасным вариантом в сознании упорного соискателя был Казанский авиационный институт, но то, что и там, если он пойдет тем же путем, будет облом, молодой человек уже не сомневался. И Михаил Симонов решил действовать нестандартно. Это потом станет его отличительной чертой – действовать нестандартно, когда шансы на успех едва ли равнялись половине. Нападать, а не обороняться.

Я спросил его, а не перепев ли это девиза Сани Григорьева из популярнейшей в то время повести В. Каверина «Два капитана» – «Бороться и искать, найти и не сдаваться»? Михаил Петрович усмехнулся и сказал, что вообще-то это девиз Фридьофа Нансена и он вообще-то не думал тогда о столь возвышенных вещах, как жизненный девиз...

Итак, решение было принято, и он отправился в Казань. Никаких заявлений, просьб и ожидания отказа. Отказ, полагал он, будет и в Казани, но пусть он будет в лицо, когда можно высказать свои контрдоводы.

Так оно и случилось.

На авиационной карте Советского Союза Казань отмечена очень крупным кружком. Два могучих суперзавода, самолетостроительный № 22 и моторный № 16, эвакуированные

сюда в 1941 году, были, конечно, здесь самыми главными предприятиями. Но был еще и вертолетный завод. И приборные предприятия, и проектные авиационные организации. И конструкторские бюро. Но все это в сознании Михаила Симонова откладывалось на потом. Его целью был Казанский институт.

Полюбовавшись минуту роскошным красно-белым фасадом здания, построенного еще в предреволюционные годы, Симонов направился прямо в приемную директора (тогда институт возглавлял не ректор, а директор) С.В. Румянцева. Но приткого посетителя тотчас осадил референт в полувоенной форме. Выслушав посетителя, он процедил:

– Вам сначала надо поговорить с товарищем Застелой.

– А это кто такой?

Брови полувоенного поползли вверх:

– Это парторг ЦК ВКП(б) КАИ. Не секретарь парткома, а парторг ЦК!

Симонов не вполне осознал важность произнесенного и, внутренне уже готовый к конфликту, вошел в обитую коричневым дерматином дверь, на которой сияла табличка «Ю.К. Застела».

Парторг ЦК выслушал вошедшего и сколь возможно доходчиво объяснил, что институт переполнен, непрофильных не принимают, мест в общежитии нет, принять с четвертого на четвертый невозможно и вообще это не принято.

– Да вы хоть посмотрите мои документы, – в отчаянии

вскричал посетитель. – Я Сталинский стипендиат. Разрядник. Комсомольский активист.

Парторг раскрыл папку, полистал и попросил Симонова зайти через полчаса.

Через полчаса в кабинете за коричневой дверью кроме парторга был заместитель директора по научной работе Н.В. Кулешов, который тоже листал папку.

– Вы хоть понимаете, о чем просите? – вскричал Кулешов. – Наши студенты, которые три года отучились, самым трудным за эти годы признают вращение в авиацию. Аэродинамика, теория полета, теория двигателя, детали машин... А вы сразу вот так, с бухты-барахты – и в авиационный институт!

– Мы не можем у вас принять документы, – вздохнув, сказал Застела.

– А я не могу их взять назад, – запальчиво сказал соискатель места.

– Я прошу вас еще раз выйти, – сказал парторг.

Вышел... Потом вновь вошел...

– Не можем мы вас взять еще и потому, – вздохнув, сказал Кулешов, – что, если вас брать на курс ниже, вы окажетесь второгодником, а второгоднику стипендия не положена. Если брать на четвертый, то вы Сталинский стипендиат, тогда вам положена повышенная стипендия, а какая может быть стипендия у неуспевающего, ведь у вас за три года хвостов десятка полтора наберется, вы их и за год не наверстаете.

– Наверстаю, – нахально сказал гость.

– Но повышенной стипендии пока не будет.

Парторг ЦК закрыл папку и покачал головой: сын погибшего воина, мать его больна, да и сам, похоже, настырный. Одним словом, взяли. Да не просто взяли, но и место в общежитии нашлось (420-я комната в корпусе са-молетчиков по улице Большой Красной).

В общем, повезло нахалу, как говорили многие его сокурсники. А, может, и лапа мохнатая где объявилась. Про везение и пресловутую лапу Симонов в своей жизни еще наслушается, особенно в те моменты, когда казалось – все, тупик, когда надо было бы и с работы снимать, и из партии исключать, а он стоял.

Но все это будет потом. А пока – учись, товарищ Симонов! Надворе был год 1951-й.

Начинать надо было с «хвостов». Нахальный студент верил, что ему по силам рассчитаться с ними до начала учебного года, но, конечно же, это не удалось. Тем не менее в течение первого семестра он был уже «куцым», то есть без хвостов. В это не верил никто, даже сам Симонов, но случилось так, как случилось...

Но вот что очень показательно, сразу же после начала учебного года, уже в сентябре, Михаил стал активно заниматься в студенческом конструкторском бюро СКБ, которое,

как он выяснил, очень даже активно работало в КАИ.

Учеба в институте способному студенту давалась легко (он и здесь стал Сталинским стипендиатом), и всю свою невероятную, прямо-таки избыточную энергию и нерастраченный пыл Михаил Симонов отдал работе в СКБ.

Какое это было наслаждение – чертить узлы подвески крыла к несуществующему еще летательному аппарату, как приятно было получить искомый результат, продираясь сквозь частокол формул и неизбежных ошибок.

Вскоре вокруг Михаила Симонова сгруппировалась команда единомышленников, задумавших строить планер их собственной конструкции. Члены кружка С. Груздев, Ю. Чернов, Б. Иванов, Р. Овсиенко, В. Яскевич, Л. Сергеев, В. Осокин, А. Горохов и он, Симонов, вскоре попали под опеку заведующего кафедрой Г.Н. Воробьева, который прививал им культуру работы с чертежами, необходимость постоянного расчета и перерасчета прочности, заботу о самом главном – безопасности полетов. Вскоре в творческом коллективе насчитывалось не менее пятидесяти энтузиастов – студентов четвертого, пятого и шестого курсов. Молодые люди поставили своей целью сделать настоящий одноместный спортивный планер КАИ-6.

– Ах, да! Не забыть бы про перловую кашу! – вдруг восклицает разгоряченный Симонов. – Она была просто подарком небес, поскольку мы так и не выяснили, кто же ее нам присылал. Не иначе как небесный покровитель.

– Какая еще каша, Михаил Петрович? – досадно морщится А.М. Батков, президент Общества авиастроителей, который и настоял на нашей встрече. Он хотел, чтобы его друг Михаил Петрович Симонов выглядел перед корреспондентом победителем высот, отцом нового истребителя, успешным менеджером, а он про какую-то перловую кашу!

– Александр Михайлович, мы с тобой ровесники, вспомни из своих студенческих лет самое запомнившееся чувство.

– Все время хотелось есть... Только ведь война кончилась, карточки продовольственные в 1949-м отменили, стипендии на две недели только хватало. Подрабатывали на станции, – как-то смущенно улыбнулся Батков.

– Ну! А я что говорю! Тоже впроголодь... Так вот про кашу. К нашему пищеблоку в институт ежедневно подъезжала подвода с перловой кашей, которая выдавалась сверх обычных порций. Какой же она вкусной была! Это же надо, мы все намеревались узнать, кто тот благодетель, но так и не узнали... А каша эта сильно помогла мне: я уже активно занимался велосипедным спортом – шоссейными гонками. Меня даже зачислили в студенческую сборную Российской Федерации, и мне как «сборнику» талоны выдавали... Ну, ладно, пойдем дальше, не про перловую кашу же вы пришли слушать... Главным для меня тогда уже было студенческое конструкторское бюро...

Однажды на заседание будущих авиастроителей пришел

Ю.К. Застела, ставший впоследствии (в 1955 году) директором института. Он пообещал всяческую поддержку молодым конструкторам и особо пожелал успеха студенту Симонову. До самого окончания вуза Симонов чувствовал поддержку со стороны этого человека, называвшегося поначалу столь грозно – парторг ЦК.

Застела Юрий Кириллович (1910–1988). Уроженец Харьковской обл.

В 1937 г. после окончания ХАИ (Харьковского авиационного института) работал на з-де им. Коминтерна (г. Харьков) инженером-технологом, начальником тех-бюро, преподавателем ВТУЗа при заводе. В 1941 г. после эвакуации ХАИ в Казань он стал старшим преподавателем кафедры теории авиадвигателей, сотрудником Казанского авиационного института.

В 1943 г. Застела назначен парторгом ЦК ВКП(б) КАИ. В 1952–1953 гг. работал деканом моторостроительного факультета. С 1955 и до 1967 г. был ректором КАИ.

КАИ-6 был дальнейшей разработкой планера КАИ-5, который еще в 1940 году сделал их руководитель Г.Н. Воробьев. КАИ-5 («Сокол») занял в том году на конкурсе второе место, и сейчас студенты, поощряемые самим Воробьевым, готовы были сделать шаг вперед.

Удивительное было время! Работали ребята с таким эн-

тузиазмом, с такой отдачей, что диву приходилось даваться, как он вообще строился, этот планер: не было ни сметы на его строительство (а значит, и денег), не было материалов (искали на свалках, ковырялись в отходах на авиазаводах), у знакомых токарей выпрашивали время, чтобы поработать ночью на станке.

В монографии, посвященной М.П. Симонову, выпущенной Международным объединенным биографическим центром в 2011 году, описан эпизод, который во многом характеризует нашего героя, к тому времени ставшего фактически руководителем молодежного творческого коллектива.

«Как-то узнав, что Горьковский авиационный завод разворачивает производство истребителей МиГ-19, Михаил загорелся мыслью пополнить материально-техническую базу кружка... То был удобный повод отправиться в командировку в Горький за узлами и агрегатами, которые, как не без основания полагал Михаил, могли на заводе не пойти в дело и оказаться ненужными. На тот момент Симонов, «продвинутый» студент последнего курса, был наиболее подходящей кандидатурой для выполнения такой деликатной миссии».

Да, в удивительное время формировался характер нашего героя. Сейчас подумать было бы невозможно, чтобы студент приехал на крупный оборонный завод просить для института ненужные заводчанам (чаще всего бракованные), но такие нужные им, студентам, детали, оборудование и пр. Да сейчас

на любом из таких заводов, ставших ОАО, ООО, ПАО и пр., даже читать такую бумагу не стали бы. А тогда и в институте надеялись на помощь, и на заводе с пониманием откликнулись на просьбу, и транспортники, к которым обратился «продвинутый» студент, пошли навстречу. Потому что все понимали, что живем мы в единой стране и, помогая в данном случае институту, помогаем стране. Студенты скоро получают дипломы и придут не в ОАО (тогда и слов-то таких не знали), а на государственный завод крепить своим трудом мощь государства.

В Горьком Симонова встретил главный технолог завода № 21 Талгат Фаттахович Сейфи. Он все понял, все организовал, и этот урок для Симонова был уроком государственного мышления – из Горького приехал уже другой Симонов.

В формулу подъемной силы было вписано еще одно составляющее: невозможное и возможное для разных людей звучат по-разному.

Тот же 1953-й год едва не стал роковым и для самого Михаила Симонова. Несчастье случилось летом, когда студенты последних курсов были отправлены на военные сборы в Винницу.

Ехали весело на «пятьсот веселом» – так называли тогда товарные поезда, в которых возили солдат, рабочих, завербованных на стройки коммунизма, заключенных. Сорок человек в двухосном вагоне на двухэтажных нарах. Двести сту-

дентов КАИ с песнями отправились на юг.

Как оказалось, навстречу гибели. Близ Гжатска поезд сошел с рельсов, вагоны полезли друг на друга, давя и калеча своих пассажиров. Помятый и побитый Михаил выбрался из-под обломков и с помощью таких же, какой, «ходячих» стал вытаскивать стонущих товарищей, а то и тех, кто уже не подавал признаков жизни.

Ах да, домкраты! Как это могло прийти ему в голову? Но пришло. Симонов бросился к будке путевого обходчика и спросил, есть ли у него домкрат. Оказалось, что есть целых два. Те, кто мог работать, тотчас увлекаемые объявившимся лидером, стали поддомкрачивать налезшие друг на друга теплушки и доставать стонущих людей и тех, кто уже не стонал.

Сорок трупов положили они вдоль насыпи к тому моменту, когда приехали спасатели. Сорок из двухсот...

Суматошная комиссия в который раз проводила переключку, выстраивала и распускала выживших. Наконец, оставшимся было сказано идти к станции, там их ближайшим поездом отправят по назначению. Но тут из шеренги вышел высокий студент:

– Мы никуда не поедem, пока не похороним товарищей, – то был Михаил Симонов.

Напрасно студентов (а они все поддерживали объявившегося лидера) убеждали, что все сделают без них, но ребята стояли на своем: мы должны попрощаться с друзьями, мы долж-

ны похоронить их по-людски, а не в общей могиле.

Разгневанные железнодорожные и милицейские начальники требовали немедленно покинуть место происшествия, но беда сплотила ребят, и они стояли на своем. К вечеру привезли гробы, определили место захоронения.

Ах да, гробы. Их оказалось только двадцать. «По два в один будем класть», – объяснили ребятам. Тут уж возмутились все! Военный, представившийся работником Генерального штаба, потребовал прекратить несанкционированный митинг, но, посмотрев на лица студентов, грязные, закопченные, злые, растворился в ночной темноте.

Только после похорон и неловких речей над свежими могилами студенты продолжили свой путь.

– Винница. На удивление хорошо оборудованный аэродром (оказалось, мы неподалеку от ставки Гитлера), полк истребителей Ла-7, строевые занятия и обслуживание самолетов. Все это осталось стертым из памяти ужасной трагедией, которую мы все пережили в Смоленской области, – вспоминал Симонов. – Мне кажется, мы все стали в тот год намного взрослее.

Шаг к своему делу

Защита дипломов предполагала, что в жизнь выходят взрослые люди, авиационные инженеры.

Защита дипломов состоялась в мае 1954 года. Темой дипломной работы Симонов выбрал проект стратегического бомбардировщика, который должен был иметь дальность полета 18 тысяч километров. Курировал работу Симонова декан Г.Н. Воробьев, который был уверен, что самый его перспективный студент защитится на отлично. Так оно и вышло, хотя в ходе защиты один из членов комиссии спросил, зачем столь большая дальность полета для этого бомбардировщика, ведь столь отдаленных объектов нет. «А чтобы вернуться домой», – ответил автор диплома.

Все «пять»! Красный! С отличием! Михаил был счастлив: первый рубеж пройден, теперь все зависит от него.

«За всех нас!» – вспомнил Симонов наказ матери. Другой оценки он не мог себе позволить. Это было выражением его сути – быть лучшим. Всегда лучшим. По этому поводу у психологов, политологов, конфликтологов существует множество мнений. Одни говорят, что стремление выделиться из коллектива присуще выскочкам, эгоистам, карьеристам. Другие убеждены, что в стремлении быть лучшим заложены лидерские качества, позволяющие человеку возглав-

лять большие коллективы. Третьи приписывают таким людям нарциссизм, самолюбование, упоение собственной исключительностью. Есть, разумеется, и четвертые, и пятые...

Автору этих строк довелось в свое время быть главным редактором монументального издания «XX век. Авиационное строительство России в лицах». Кандидатов для размещения в этой книге – самых достойных, то есть тех, кто внес весомый вклад в дело создания авиационной промышленности в России (а шире – в СССР), выбирали в трудовых коллективах авиапредприятий, и вскоре у нас на столе были сведения о двух с половиной тысячах человек, которые были и есть гордость авиапрома. Так вот, среди руководителей предприятий, Генеральных и главных конструкторов, сотрудников научных учреждений, преподавателей учебных заведений, специалистов лётно-испытательных центров и других предприятий отрасли людей, которые получили золотые медали после окончания школы и красные дипломы после институтов, было не менее четверти, а может, и поболее – до конца провести эти подсчеты не удалось.

Вручая солидный фолиант Энциклопедии Михаилу Петровичу, я сказал об этом – он не удивился, а воспринял как должное.

– Вот вы хотели бы пойти к зубному врачу, который поступил в институт по блату, учился кое-как, на троечки, а потом получил направление в вашу поликлинику? – спросил мой собеседник. – Или чтобы ваших детей и внуков учил

вчерашний студент-троечник пединститута? Я лично знаю практически всех моих коллег по авиастроительному цеху: это люди высочайшего интеллекта, которые с отличием закончили лучшие вузы страны и которые делают лучшие в мире самолеты. По-иному и не могло быть: советская система образования была лучшей в мире, а подтверждением тому – и Спутник, и атомные станции, и мощнейшее оружие на земле, в воздухе и на море.

Полистав книгу, чуть задерживаясь на каких-то страницах подольше, он вдруг стал развивать тему:

– Вы знаете, почему у нас реформы так трудно идут? (то был год 2005-й). Послушайте телевизор, выступления наших депутатов, командиров производства. Многие из них, упиваясь нынешним своим положением, рассказывают, что в детстве они любили хулиганить, пропускать уроки, учились на тройки, а в зрелом возрасте у них стала появляться хватка, дальновидность, они что-то удачно приватизировали, от чего-то вовремя избавились, и вот теперь – пожалуйста – весь в шоколаде. Даже наши авиастроительные организации теперь зачастую возглавляют люди, не работавшие в отрасли, не имеющие профильного образования. А вы говорите: красный диплом...

Но вернемся в Казань, в год 1954-й. Отлично окончивший институт Михаил Симонов был одним из тех, на кого в институте имели виды. Его хотели оставить преподавателем на

кафедре самолетостроения, Ю.К. Застела предлагал заняться наукой и готов был стать руководителем его кандидатской, в комитете комсомола были не прочь заполучить его на штатную работу, поскольку он умел находить общий язык с самыми разными людьми, без особых усилий становился лидером практически любого молодежного сообщества, имел задатки и уже немалые навыки организатора.

А памятью о том, как Симонов выступил на митинге по случаю смерти И.В. Сталина, выпускника вызвали в партком и сказали, что поступило предложение направить его на работу в горком комсомола.

– Тут, – рассказывал Михаил Петрович, – я сильно перепугался. Перспектива стать кабинетным комсомольским (читай, партийным) функционером меня нисколько не прельщала, наоборот, душа рвалась на аэродром, где взлетали наши планеры, мне самому хотелось летать, ловя восходящие потоки...

– Вот ты как раз и попал в восходящий поток, ловить надо удачу, – убеждал его секретарь парткома института, но Симонов остался непреклонным.

– Ни о чем другом, кроме самостоятельной работы, я и говорить не хочу.

– Ох, поломаешь ты себе рога на самостоятельной работе, – покачал головой сидевший здесь представитель горкома. – Именно такие и горят синим пламенем...

После этого разговора Симонов и дал согласие на предло-

жение остаться на кафедре конструкции и проектирования самолетов. И стал готовиться к преподавательской работе, понимая, что и это не его, не его...

Я понял, что именно сейчас смогу получить ответ на вопрос, который занимал меня с 1999 года, с того времени, когда я в спешке готовил брошюру к 70-летию М.П. Симонова. Брошюра эта называлась «Формула подъемной силы». Замах был хороший, мне хотелось тогда рассказать, как на небосводе отечественного авиапрома засверкала звезда первой величины, но сроки (неделя на все про все!) не дали возможности раскрыть все, что меня интересовало. И через много лет, приступая к исполнению того замысла, я убеждаюсь, что с годами величие дел этого человека ощущается все более явно. А для этого я должен получить ответ на некоторые вопросы. И первый из них был таков: с чего бы это перспективный студент, отличник, подающий надежды конструктор вдруг не изъявляет желания идти на работу в ОКБ (отличника с руками оторвали бы в любом творческом коллективе)? Почему не выбрал авиазавод, самый передовой, где можно развернуться во всю ширь своих организаторских талантов?

Почему скромная работа на кафедре конструкции и проектирования самолетов?

И в тот день я задал этот вопрос Симонову.

Симонов думал минуту-другую и сказал так, словно сомневался в том, верно ли он формулирует:

– Характер, наверное. Мне, да и не только мне, в молодости хотелось все и сразу. Я хотел строить свой самолет... Истребитель... Ну, пока не истребитель, но летательный аппарат... Я, как только представил, что в любом ОКБ меня определят в какую-то бригаду, которая проектирует створку шасси или задвижку иллюминатора, и эта работа может длиться и три, и пять, и более лет, и до проектирования своей (своей!) машины дело никогда не дойдет, сильно заскучал. В каждом ОКБ сотни и сотни конструкторов, прекрасных специалистов, но их труд остается безымянным, а значит, не вполне оцененным. Миру всегда известен только один человек, в котором аккумулируется талант сотен конструкторов, труд и умение множества строителей самолета...

Я остался в Казани, в институте, потому что здесь было СК, студенческий конструкторский кружок (мы его упрямо называли конструкторским бюро). Я верил, что его-то и можно будет реформировать в настоящее конструкторское бюро. Мы, я имею в виду всех одержимых ребят, кто там работал, кто уже почувствовали вкус успеха, мы уже строили планер. Это, конечно, не истребитель, но все-таки, все-таки... Я хотел выразиться в машине, которая несла бы в себе частицу меня, моего характера, моего темперамента. И еще (по секрету): я сам хотел летать на ней!

Все и сразу!

КАИ-6. Первый урок

Планер, о котором говорил тогда Симонов, назывался КАИ-6. Вспоминая то время, он постоянно говорил о тех, кто стоял у рождения этой машины, Михаил Петрович называл таких энтузиастов, как В. Черняев, В. Яскевич, В. Мизгер, Б. Иванов, Л. Курбала, Л. Гайдуков, А. Быков, А. Пантюхин, В. Корчагин. И, конечно, говорил о постоянной помощи заведующего кафедрой Г.Н. Воробьева, который умно и тактично курировал порывы молодых творцов. У Воробьева были на то особые причины. Дело в том, что еще перед войной он сконструировал планер «Сокол», который обозначался еще и как КАИ-5. Его машина заняла тогда в конкурсе второе место. И вот сейчас через своих учеников он хотел подняться к исполнению своих мечтаний.

К весне 1956 года планер КАИ-6, над которым столь долго работали Симонов и его друзья, был готов, теперь оставалось дело за его испытанием. Нужен был испытатель, и он нашелся. Им стал секретарь институтского комитета комсомола Александр Пантюхин, который к тому времени уже прошел курс обучения в аэроклубе ДОСААФ и готов был попробовать себя в роли испытателя.

Как все просто, а? Ребята построили планер, который, по их твердому убеждению, непременно полетит. Комсомолец прошел курс авиационной грамоты в аэроклубе, сделал

там несколько самостоятельных вылетов и готов испытывать незнакомый летательный аппарат. Ни согласований, ни за-
прещений. Но вспомним, то был год 1956-й. Молодая стра-
на еще не окружила себя частоколом циркуляров, запретов
(нужных, конечно, нужных, но не удушающих), в обществе
был запрос на энергию молодежи – ее энергией и энтузиаз-
мом осваивалась Целина, безрассудным мужеством – Кос-
мос, строились плотины, обновлялась вся страна. Так что по-
рыв казанских планеристов вполне вписывался в эту атмо-
сферу.

Ну а сейчас вернемся на летное поле, где вокруг плане-
ра сгрудились его создатели и неперенные любопытные из
числа посторонних. Все предвкушали полет, триумф, а кто-
то – просто зрелище: не каждый день в небо взмывает но-
вый летательный аппарат, и никто не знал своей судьбы – ни
Симонов, ни Пантюхин, никто другой из тех, кто обступил
КАИ-6.

Первый шаг к новому делу обернулся конфузом.

Летательный аппарат вытащили на исполнительный старт,
каждый хотел коснуться его, заряжая частицей своего тепла
на предстоящий полет. Толклись долго, и Пантюхин, нако-
нец, потребовал всех отойти от машины и, зная авиацион-
ные правила, приступил к предполетному осмотру. Осмот-
рев летательный аппарат снаружи, покачав плоскости, посту-
чав костяшками пальцев по обшивке, летчик сел в кабину.

Подвигал педалями, повертел ручку.

– Что это у вас, ребята? – недоуменно спросил он вдруг из кабины.

Все сгрудились около летчика. Тот отклоняет ручку управления вбок, и вместо того, чтобы получить отклонение левого элерона, получает отклонение правого.

Летчик насторожился. Он пошел по тросам управления и обнаружил, что на качалке управления троса присоединены не к тем ушкам. Дальше – больше: на одной из качалок обнаружил отсутствие гайки на болте, крепящем трос управления, кроме того, при монтаже был нарушено базовое авиационное правило – болты должны ставиться головкой вверх, а тут он с голой резьбой вверх.

Симонов стоял с горящими щеками: вот так в первой же попытке опозориться!

Тем временем планер уже стали проверять досконально, теперь уже и сам Михаил залез во все дырки, поскольку за готовность аппарата к взлету по умолчанию отвечал он, лидер. Сгорая от стыда и от негодования на самого себя, он проверял все с дотошностью и дважды. Так он будет поступать всегда – первый урок он усвоил крепко, на всю жизнь. Труд – коллективный, ответственность – персональная.

Через час аппарат вновь вытащили на исполнительный старт. Ну, а теперь резиновые амортизаторы. За каждый конец по шесть человек. По команде пошли! Старт!

Он полетел, друзья мои! Полетел! Пока Пантюхин там, в

бездонном (конечно, бездонном!) небе удерживает в горизонтальном полете их детище, все бегут, бегут за ним, отмечая каждое движение планера. Целых триста метров по прямой преодолел КАИ-6. Первый рекорд.

Потом была маленькая поломка, когда при посадке планер столкнулся с кучей мусора, но все это были пустяки: планер летал! Повреждение быстро устранили, и вновь Пантюхин дает команду на старт...

Много раз впоследствии конструктор Михаил Петрович Симонов будет отправлять в первый полет свои самолеты, но такого воодушевления, такой безмерной радости, как тогда, в 1956 году, он не испытывал, пожалуй, никогда.

До Казани ехали все вместе, переживая радость, а потом Симонов распрощался с приятелями. Ему надо было побыть одному.

Радость, которую он переживал только что, уходила на задний план. Как он мог так оплошать при подготовке первого своего детища к первому полету? Как он мог радоваться, что обошли всякие формальности? Как мог передоверить осмотр кому-то, не проконтролировав его?

Урок, который преподал ему КАИ-6, Симонов запомнит на всю жизнь.

Что ж, в формулу подъемной силы, которую он для себя создает, надо вписывать все новые составляющие. Записываем: ответственность!

Спасибо тебе, Саша Пантюхин.

Пантюхин Александр Харламович (родился в 1932 г.). Заслуженный летчик-испытатель СССР. Родился в г. Ишиме. В 1955 г. окончил КАИ, в 1961-м – аспирантуру при институте. Занимался в Казанском аэроклубе самолетным, планерным и парашютным спортом. В 1959–1960 гг. – главный конструктор и начальник ОКБ спортивной авиации (г. Казань).

В 1960 г. окончил Школу летчиков-испытателей. В 1960–1970 гг. – летчик-испытатель Горьковского авиазавода; испытывал серийные МиГ-21 и модификации, МиГ-25.

В 1970–1977 гг. – на летно-испытательной работе в ЛИИ. Одновременно был заместителем начальника ШЛИ по летной части. В 1979–1985 гг. – ведущий инженер, начальник отдела летных испытаний ЭМЗ имени В.М. Мясищева.

Первый планер поставил первую проблему. СКБ звучит, конечно, гордо, но первую букву надо бы поменять. Уже ведь не студенческое, да и какое к нему уважение...

Потом были еще летные дни, но для Симонова наступила пора других забот. Нужно было претворять в жизнь самую главную для него сейчас задачу – оформление деятельности студенческого коллектива в юридическое лицо, нужно было зарегистрировать СКБ (Студенческое конструкторское бю-

ро). Вместе с Сашей Пантюхиным Симонов ходил по разным инстанциям, и, в конце концов, дело было сделано – тогда бюрократические пути были покороче...

Планер КАИ-11 сделали, что называется, на одном дыхании. КАИ-11 был в некотором смысле развитием идеи 6-й модели и в какой-то степени позволил всем участникам его создания закрепить навыки, обрести уверенность перед новой работой. А в мечтах у Симонова с Пантюхиным была серьезная машина – двухместный планер, который мог бы использоваться аэроклубами в качестве учебного летательного аппарата. Так сказать, «летающая парта».

Новая работа СКБ над планером КАИ-12 проходила уже законным путем. За образец казанскими конструкторами был взят планер чехословацкого производства «Пионер» (LF-109). Используя идеи, заложенные в нем, молодые казанцы спроектировали цельнометаллический двухместный планер с увеличенным запасом прочности. Работали с увлечением, и, как говорили специалисты, машина получалась хорошей (самим-то авторам она виделась очень хорошей). Теперь для того, чтобы СКБ получило общественное признание, надо было, чтобы это изделие пошло в промышленную серию. Здесь любительщина кончалась. Но как этого добиться, как вклиниться в план авиазаводов, занятых выполнением ранее утвержденных планов?

Теперь Симонов уделял все внимание оформлению доку-

ментов. Когда все было готово, Пантюхин предложил самостоятельно отправиться на главпочтамт и отправить в Москву заказным письмом все подготовленные документы.

– Саша, я знаю, каким будет ответ. Стену надо прошибать собственным лбом. Это, правда, больно, но доходчиво. Надо ехать самому, – сказал Симонов, уже имевший некоторый опыт работы с письмами.

– Вот и езжай. Ты у нас самый нахальный, кому как не тебе лоб расшибать.

Собрав необходимые бумаги, отправился Симонов в Москву, в ЦК ДОСААФ – именно в аэроклубах этого оборонного общества мог быть использован их планер.

Выяснив, кто здесь принимает все решения, молодой человек сразу пошел в приемную Героя Советского Союза генерал-полковника П.А. Белова. Павел Алексеевич внимательно выслушал, не перебивая, доводы горячего казанца и задал только один вопрос:

– Сколько тебе лет?

– Двадцать семь... скоро.

– Далеко пойдешь... А сейчас иди в авиационный отдел, и там разработайте программу в соответствии с потребностями аэроклубов, и завтра план ко мне на подпись. Иди, я сейчас позвоню.

– А сегодня к вечеру можно? Я хотел бы вернуться ночным.

– Тебе не говорили, что ты нахал?

– Говорили, – тихо сказал Симонов и, толкнув спиной дверь, вышел в приемную.

Потребное количество двухместных планеров оказалось достаточно большим, так как чешские планеры повсеместно списывались, и на подпись документ к генералу попал только к вечеру в пятницу.

Уже потом будут говорить, что Симонов умеет договариваться в высоких кабинетах. И это так, а кабинеты ЦК ДОСААФ были первыми, где он отрабатывал это искусство (впрочем, не будем забывать перевод в КАИ из новочеркасского политеха; сделаем зарубку в памяти и про его поездку на 21-й авиазавод в Горький за запчастями; то, что было по мелочи, отбросим).

Когда Михаил Петрович вернулся в Казань, первым вопросом друзей к нему был: «Не отказали?»

– Восемьсот восемьдесят машин на Арсеньевском заводе, – как само собой разумеющееся выложил Симонов и, не выдержав, закричал:

– Ура!

– Ура! – подхватили его товарищи и попытались качать своего Михаила, но тщетно – девяностокilограммового начальника не так-то просто было подкинуть вверх.

– Арсеньев – это где? – спросил Быков.

– На Дальнем Востоке. В Приморье, стало быть. Поэтому

предлагаю назвать наш планер «Приморцем» – и красиво, и полезно. А нам надо срочно готовить всю документацию, рабочие чертежи и все остальное для серийного производства.

Все понимали, что завод должен работать ритмично, рабочие, мастера, инженеры – получать зарплату и не знать простоев или перебоев по вине проектанта. Значит (это Симонов отметил особо!), проектная документация должна быть без сучка, без задоринки, ведь все авторы «Приморца» – конструкторы, выпускники КАИ, стало быть, надо сразу планку поднять высоко.

Серия

Через неделю Симонов полетел на Дальний Восток в Арсеньев, на авиаремзавод № 116, где планировалось производство его детища.

Едва переступив порог проходной, Симонов ощутил, что он теперь выступает в новом качестве – он не конструктор-энтузиаст, а заказчик, обеспечивающий работу большого завода на много месяцев вперед.

За короткое время Симонов сошелся с заводскими конструкторами, с мастерами, сборщиками, контролерами и, конечно же, с летчиками-испытателями.

А через месяц в Казань из Арсеньева, с завода, пришло сообщение: первый экземпляр готов к облету, приглашаем...

Выкатка первого готового планера была общезаводским праздником, Симонов на нем чувствовал себя именинником вдвойне. Он с удовольствием поставил свою подпись в полетном задании и пожал руку летчику-испытателю, которой готовился поднять «Приморец» в небо Приморья. То был Михаил Александрович Сапожников, Герой Советского Союза.

Полет прошел успешно, после приземления качали и летчика, и директора завода, и главного конструктора.

Но Симонов не был бы Симоновым, если бы не настоял, чтобы в очередной полет в заднюю кабину вместо мешка с песком Сапожников не усадил молодого конструктора.

Полковник Сапожников был отменный летчик, но и шутник известный. В том полете Симонов испытал и шестикратную перегрузку, и головокружение от фигур высшего пилотажа, и многое другое. Другое было тем, что в конце, выстраивая «коробочку» для посадки, Михаил Александрович обнаружил, что заходит не на свой аэродром: вдоль полосы стояли военные самолеты.

Планер – не самолет, летчик не может дать газ мотору (мотора-то нет) и уйти на второй круг. Выяснилось, что сели в Спасске-Дальнем, в 100 километрах от Арсеньева. Здесь базировался полк истребителей Су-7. Местные шутники тотчас предложили использовать «сушку» для буксира, предлагали вмонтировать в нос реактивный движок, но нашим испытателям было не до шуток. Пришлось звонить в Арсеньев, заказывать буксировщик. Летчики покормили гостей летным обедом, показали свою технику, озвучили шутку про свои самолеты, которую Симонов потом будет слышать неоднократно: «Конструктор – Сухой, самолет – сырой, спина у летчика мокрая».

Симонов, который не верил ни в какие приметы и совпадения, тем не менее говорил, что посадка в Спасске была перстом судьбы, поскольку фирма «Су» впоследствии действительно стала его судьбой.

Но до всего этого далеко, и окрыленный дальневосточным успехом молодой конструктор отправился домой, в Казань.

После того, как он отчитался перед своими коллегами о

заводской премьеры, друзья положили ему на стол наброски новой машины – одноместного парителя, который носил уже номер 14. КАИ-14.

Если бы нашелся в истории мирового авиастроения пример того, как новая машина, будучи задуманной в КБ, прошла бы все стадии проектирования, постройки и испытания без сучка и задоринки, то, казалось бы, следовало пошагово изучить опыт создания этой машины, размножить и изучить. Но все-равно жизнь посмеялась бы над человеческой гордостью и в самом неожиданном месте подкинула бы какой-то сюрприз, после чего все снова хватались бы за голову. В авиации сюрпризы чаще всего происходят в самом неподходящем месте – в небе. Сюрприз, который преподнес КАИ-14, назывался флаттер.

А вот и флаттер. В первый раз. Будет и еще...

Для тех, кто не знает, флаттер – это самопроизвольно возникающая и нарастающая по интенсивности вибрация, которая в секунды приводит к разрушению конструкции в воздухе.

По всем параметрам «четырнадцатый» был отличной машиной – скоростной, маневренной. Но – флаттер!

Все местные авторитеты исследовали природу этого неприятного явления. Расчеты показали, что спроектирована машина правильно, ошибка, скорее всего, в методике испытаний. Несмотря на то, что своими силами с проклятым флаттером справиться удалось, Симонов не был успокоен. Он хотел гарантии и хотел, чтобы их победу над извечным врагом авиации зафиксировал бы тот, кто лучше всех с ним знаком. Ему сказали, что номером первым на настоящий момент здесь является Сергей Анохин, легендарный летчик-испытатель. Но нереально, чтобы укротитель истребителей и штурмовиков Анохин приехал испытывать планер самодельщиков. Анохин приехал-таки в Казань и расставил все точки над «Е», как он сам выразился. Для тех, кто знаком с историей авиации, сопоставление великого летчика и легкого планера кажется невозможным – ну как ферзя поставить на шашечную доску. Но Симонов привыкал к игре

ферзем, а Сергей Николаевич Анохин в мире летчиков-испытателей Советского Союза был из числа самых крупных фигур.

Во время бесед с Анохиным и про его планер, и за жизнь Симонов пришел к мысли, что ему самому надо учиться летать, чтобы «шкурой ощущать», что же происходит с летательным аппаратом, который он мыслит создавать.

Заканчивая тему КАИ-14, скажем, что на очередном мировом первенстве, проходившем в Лондоне, наши спортсмены, выступая на нем, стали чемпионами.

Все, кто работал, дружил или, наоборот, конфликтовал с Симоновым, единодушно отмечали, что слово у их друга (недруга) не расходится с делом и следовало за ним немедленно. И вовсе не потому, что действует он импульсивно, под настроение, сгоряча. Вовсе нет!

Вот как характеризовал его заместитель министра авиационной промышленности Владимир Тимофеевич Иванов: «В те далекие времена мы ничего еще не знали о компьютерах и никому в голову не приходило сравнить мозг Михаила Петровича с очень мощным компьютером: он обрабатывал информацию практически мгновенно, столь же быстро просчитывал варианты и последствия и принимал решения практически мгновенно. И поэтому практически всегда имел фору, что в критических ситуациях имело большое значение».

Владимир Тимофеевич так отзывался о своем коллеге в

те времена, когда и сам Симонов был в ранге замминистра, и о его, Симонова, решении начать учиться летному делу он, вероятно, и не слышал.

Симонов добился своего и стал учиться летному делу. Как всегда, были какие-то препоны, отказы, но мало знали Симонова те люди, которые отказывали ему. Причем отказывали в Казани, в аэроклубе! Но он получил свидетельство. И летал успешно и на планерах, и на буксировщиках планеров Як-12, и еще кое на чем, о чем он умалчивал.

– Я не был бы тем, кем стал, – говорил позже Михаил Петрович, – если бы не почувствовал сам самолет в полете. Хорошо, что это совпало у меня с периодом, когда я только занялся конструированием летательных аппаратов. Именно тогда я почувствовал свое единение с машиной.

– Не вы первый до этого дошли, Михаил Петрович, – сказал я тогда. – Первым у нас в стране придумал учить конструкторов и ученых генерал Петров Иван Федорович, который после вступления в должность начальника ЦАГИ в 1940 году обязал ученых, работавших в этом почтенном научном центре, пройти курс летной подготовки. Такие мэтры авиационной науки, как М. Келдыш, В. Ветчинкин, С. Христианович, А. Дородницын, И. Остославский, С. Шишкин, Г. Свищев и другие, в течение всего летнего сезона свой рабочий день (с 6 утра) начинали на аэродроме, осваивая искусство управления самолетом. Все они (поначалу протививши-

еся нововведению) были искренне признательны Ивану Федоровичу.

– Откуда ты это узнал? – восторгнулся Симонов.

– В 1992 году ЦАГИ издал книжку И.Ф. Петрова «Авиация и вся жизнь», и там он подробно об этом рассказывает.

– Почему у меня нет этой книжки, почему никто в авиационном мире о ней не знает?

– Книга была издана тиражом – внимание! – 245 экземпляров.

– О, господи, вот уж воистину Иваны, не помнящие родства! В ЦАГИ о начальнике ЦАГИ издают книгу тиражом 245 экземпляров. Кто высчитывал эту цифру? Специально что ли, чтобы люди ничего не узнали о нем?

А каков заход: хочешь конструировать самолеты – научись на них летать! Здорово!

Много позже один из соратников Симонова В.В. Коротков (впоследствии первый заместитель ОАО «Компания «Сухой») озвучит неперемное условие, которое шеф ставил своим сотрудникам: «Тот, кто хочет быть великим конструктором, должен пройти школу летных испытаний. Отправит на месяц на полигон, потом звонишь, просишь разрешения возвратиться, а он и говорит: ты, мол, хорошо себя проявил, поэтому достоин поработать там еще месяц. Жесткая дисциплина была. Это позволяло с честью выполнять все стоящие перед ОКБ задачи. Сегодня мы вспоминаем то время с большой благодарностью».

Отметьте в этой фразе два момента: «стать *великим* конструктором» и «*достойн* поработать еще месяц»...

«Настоящее конструкторское бюро, товарищи! А вы не верили!»

Нетерпение сжигало нашего героя.

Все и сразу!

Ах, если бы такое было возможно!

Симонов не находил себе места. Авиация, говорил он своим соратникам, – многоплановая структура, в ней есть место и тяжелым бомбардировщикам, и пассажирским лайнерам, и вертолетам. И все разрабатываются мощными конструкторскими коллективами, для которых маломерная продукция – второстепенная работа. Но эта маломерная – тоже ведь часть авиации. И по мере ее развития она станет доступна и отдельным лицам, как автомобиль сейчас.

Даже ближайшие соратники и друзья снисходительно улыбались – они привыкли, что шефа иногда, что называется, заносило. Но Симонов гнул свое: ведь должны же понимать в МАПе, что в современных условиях, когда техника становится все сложнее и сложнее, крайне необходимо специализированное конструкторское бюро легких и спортивных самолетов, и создавать его надо в Казани, а не в столице. Почему? Да потому что вокруг МАПа в Москве сгруппировались практически все самолетостроительные конструкторские бюро, кроме ОКБ О.К. Антонова, обосновавшегося в Киеве, да таганрогского, создающего гидросамолеты. Казань

– это здорово, это расширение географии рождения авиационных шедевров («конечно, шедевров» – его друзья любили, когда шефа заносило, но тем не менее здесь все, конечно, были с ним согласны).

Эх, если бы у него, Симонова, была возможность донести свои размышления до министерства! Но до министра Дементьева далеко, но что там Дементьев – даже здесь, в Казани, не все поддерживают идею прыткого земляка. Руководство института вообще-то понять можно – в любом случае ему придется заниматься хлопотами на первом этапе, а если, не дай бог, заставят поделиться площадью, то кому это нужно!

В горкоме комсомола идея СКБ тоже не воспламенила никого, а вот, если бы студенты каким-то образом организовали работу с молодыми жителями района, которые доставляют столько хлопот милиции, это было бы здорово. То же и с аэроклубом, занятым своей программой, – там было не до общественников, а что до планеров, то их выделяют по заявке сколько надо с того же Арсеньевского завода.

– Мы выросли из коротких штанишек, – говорил на пленуме горкома комсомола Симонов. – Нужно ставить вопрос о создании полноценного конструкторского бюро, подобного самолетным, двигательным, приборным и иным. Всесоюзного бюро спортивных (или просто легких) самолетов.

– Перед кем ставить вопросы? – спросил «комсомольский

бог» их института В. Черняев после его выступления.

– Ну, перед правительством нашим, обкомом партии, конечно... Министерством авиационной промышленности, наконец.

Черняев, секретарь комитета комсомола КАИ, будучи не только коллегой, но и близким другом Симонова, урезонил его:

– Слушай, Михаил. Организация нового конструкторского бюро в оборонно-космическом комплексе – это прерогатива ЦК КПСС и Совета министров СССР, и рассматривать этот вопрос ЦК будет только после представления профильного министерства, то есть Министерства авиационной промышленности СССР, руководит которым грозный Дементьев. Вот туда надо стучаться. У тебя в МАПе есть кто-нибудь?

– Нет пока.

– Именно что пока. За тобой не заржавеет. Давай сочинять бумагу...

Молодость нетерпелива, и Симонову хотелось, чтобы его мечта создать полноценное конструкторское бюро была понята и подхвачена всеми – и руководством института, и местными властями, чтобы она была поддержана, наконец, там, наверху, в Москве, в этом самом МАПе, которым руководит грозный Дементьев.

Два дня работали друзья над бумагой, и, запрятав ее в желтый портфель, Черняев отбыл в Москву на союзный ком-

сомольский пленум, после которого он планировал попасть с ней в Министерство авиационной промышленности на прием к его руководству.

А ведь небываемое бывает, дорогие товарищи! Кто такой комсорг КАИ? Что такое планеры для такого монстра, как МАП? Но Черняев попал-таки на прием к министру авиационной промышленности Петру Васильевичу Дементьеву и коротко, но доходчиво пересказал ему ту поэму о легкой авиации, которую сочинял в Казани некто Симонов.

Я слышал разные подробности организации этой встречи (не от Симонова), но пересказывать их не буду. Скажу только о результате.

4 февраля 1959 года ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли совместное Постановление об образовании Государственного специализированного конструкторского бюро спортивной авиации (ГСКБ СА). В бюро вошли: 1. Конструкторское бюро КАИ и 2. Группа по легким самолетам с завода № 22, возглавляемая А.К. Быковым.

Главным конструктором новой организации стал ветеран планеростроения Г.Н. Воробьев. Позже руководители менялись, среди них были и М.П. Симонов, и А.Х. Пантюхин, и А.К. Быков.

Но, пока в новой структуре делили портфели, над самой этой структурой – ГСКБ СА – уже нависли тучи. И очень

грозные – в виде конструкторских бюро, возглавляемых А.С. Яковлевым и О.К. Антоновым.

Александр Сергеевич Яковлев начинал свой творческий путь в авиации со спортивных самолетов и не утратил любви к ним ни тогда, когда он стал Генеральным конструктором крупного ОКБ, ни когда он был заместителем наркома авиационной промышленности, ни позже, и, вероятно, хотел оставаться законодателем в этой области авиастроения.

Великий Антонов вообще считал себя прирожденным планеристом. В годы войны он даже создал летающий танк, летающий в буквальном смысле слова: к легкому танку Т-60 были приделаны соответствующие крылья (бипланная коробка), оперение, и летчик-испытатель С.Н. Анохин (тот самый, друзья!) поднял это сооружение в воздух; но самое интересное – этот планер успешно приземлился на поле Быковского аэродрома, сбросил авиационное оформление и по земле пошел своим ходом.

Так что противники у новорожденного казанского КБ были серьезные. Настолько серьезные, что было даже подготовлено решение коллегии МАП о ликвидации ГСКБ СА, но оно, к счастью, так и не было принято. Трудно сказать, почему, но, скорее всего, министр П.В. Дементьев был подобен тому танку, который назад не ходит, он сумел противостоять нажиму, и молодое КБ устояло. Отголоски коридорных маневров доходили до казанцев, но молодые конструкторы верили, что справедливость (в их, конечно, понимании)

восторжествует, и она восторжествовала. Началась подспудная организационная работа с документами, разрешениями, с проектантами, городскими властями, институтом.

Тем временем близилась весна и надо было готовить базу для полетов. Еще в 1956 году энтузиасты СКБ под руководством Симонова облюбовали место недалеко от институтской базы отдыха, в двадцати километрах от Казани на волжском берегу.

Туда на лето выезжали любители свободного парения, в их распоряжение было выделено три планера. В инструкторах числились те, кто когда-то учился в аэроклубе и имел опыт полетов на планерах и даже на самолетах. Так что учили и учились.

Нужно ли про катастрофу?

Те десять лет, что провел в ГСКБ М. Симонов, были временем становления таланта, школой организаторской работы. За эти десять лет были реализованы десять его проектов, в том числе мишень «Комета» и комплекс воздушных мишеней «Дань». Человеку, далекому от авиации, это мало, точнее, ничего не говорит, но в авиационном сообществе многие уже понимали, что во главе казанского КБ стоит зрелый конструктор и руководитель.

У нас есть возможность услышать о работе М.П. Симонова из уст тех, кого он рекрутировал в свои ряды тогда в Казани и кто продолжил работу под его началом и в Москве. Сей-

час слово В.Н. Мизгеру, директору опытного завода ОКБ Су-
хого, рассказавшему об этом корреспонденту журнала «Са-
молет», тоже, кстати, бывшему работнику ОКБ им. Сухого.
А. Мамкину:

«Это был неукротимый в достижении своих целей чело-
век. Симонов умел так увлечь и организовать работу, что все
– от пилота-инструктора до аэродромного рабочего вплоть
до курсантов и тех, кто был прикреплен к нам горкомом ком-
сомола (я имею в виду неблагополучных ребят), охотно вы-
полняли все поставленные задачи».

Билли Боне, Полтинник и другие

Ну а теперь о Полтиннике, с которым мы познакомились на первых страницах этой книги.

Аэродромы испокон веку (авиационного, конечно) привлекали к себе ребят. Казанский аэроклубовский аэродром не был исключением, и лучшие, самые настойчивые из них записывались в кружки, прыгали с парашютом, овладевали искусством парения на планерах и даже на самолетах. Но самые настойчивые, дисциплинированные и целеустремленные.

А остальные? Остальные – на улице: бузят, не поют в строю патриотических песен, пьют отнюдь не газировку без сиропа, а про Моральный кодекс строителя коммунизма даже и не слышали.

Об этом и еще кое о чем рассказала закадычным друзьям В. Черняеву и М. Симонову секретарь Авиастроительного райкома комсомола города Казань Н.В. Данилевская. По ее данным, более шестидесяти парней стоят на учете в милиции (тех, что не привлекались к суду лишь по причине возраста), да и девочки тоже есть не самого лучшего поведения. Одним словом, надо внести свой вклад в работу с трудными подростками в свете решений Пленума ЦК КПСС 1963 года.

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.