

ВИКТОР РАССОХИН

СЕРГЕЙ РАССОХИН



# ШТУРМУЮЩИЙ НЕБО

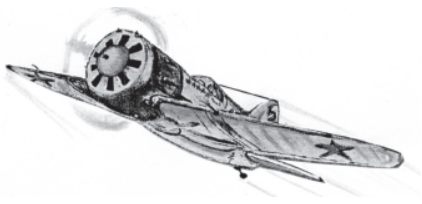


*К 120-летию со дня рождения авиаконструктора  
Николая Николаевича Поликарпова*

Посвящение

*Мы славим лётный подвиг земляка,  
Творил он в огнедышащем режиме.  
И прежде, чем взлететь за облака,  
Земные крылья быть должны тугими!*

РОССИЯ  
ОРЁЛ  
2012



**Виктор Рассохин, Сергей Рассохин**

**Р 24 Штурмующий небо.** (К 120-летию со дня рождения авиаконструктора Н.Н. Поликарпова. — Россия. Орёл, 2012. — С. 624.

*«Штурмующий небо» — дань глубочайшего уважения и почёта земляку, уроженцу Орловщины, выдающемуся авиаконструктору, первопроходцу и строителю Советских ВВС Н.Н. Поликарпову, поклон его соратникам по КБ, испытателям, военным и гражданским пилотам, двигателю, рабочим и служащим авиазаводов. В канву труда включена ранее вышедшая разработка авторов «Сердце над облаками», но данная книга уникальна — в неё легли основательные дополнения, факты, переработанные документы, не вошедшие на страницы выше-названного издания.*

*Произведение раскрывает научно-технический потенциал российской и зарубежной авиации XX века, перипетии военно-промышленных комплексов стран-участников Второй Мировой и Великой Отечественной войн, деятельность дипломатии и карательных органов противоборствовавших сторон, надрыв населения этих держав до и в ходе Трагедии Человечества. Исследование открывает забытые имена и факты из истории мирового самолётостроения и воздушных войн, повествует о борьбе КБ, моторостроения и Ленд-Лизе, отображает состояние и деятельность ВВС Германии, Италии, Японии, Финляндии.*

*Труд охватывает значительный период истории Отечества и несёт в себе не только специфику авиапромышленности и стратегию ВВС, но и трагедии миллионов людей на пространстве СССР, а также боевые действия в Китае, Испании, Монголии, в Европе и на Дальнем Востоке.*

*Как бы не складывалась судьба и биография Н.Н. Поликарпова под давлением режима, самолёты его КБ явились боевой и гражданской авиашколой для десятков тысяч лётчиков Советского Союза и ближнего зарубежья. Честь и Слава — ГЕРОЯМ в веках!!!*

*Авторы верят: книга будет интересна широкому кругу читателей, внесёт достойную лепту в присвоение Ливнам Почётного звания — Город Воинской Славы, и навсегда отбросит прочь врагов России от памятника небопроходцу в Орле, на площади его имени.*

# ЗАЧАРОВАННЫЕ ПРОСТРАНСТВОМ



Дом Поликарповых в с. Георгиевское Ливенского уезда Орловской губернии (макет).

*Реальность мечты — горе падений,  
Но время не шутит с годами воззрений.  
И стрелка эпох, воюя со всеми,  
Поставит диагноз:  
Кто много работал, тот гений.*

**С**амолётостроение! Необъятная тема, воплотившая в себе миллиарды дум лучших мыслителей, художников-проектировщиков, математиков и химиков, бесчисленного числа «чудаков»! Неподсчётное составляющее сил и средств заложено ведущими державами в явление, олицетворяющее могущественную индустрию, задуманную во благо мирного Содружества Наций.

Велики, значительны успехи, достигнутые в авиастроении конструкторами, моторостроителями, инженерами, лётчиками-испытателями и взаимосвязанными с ними отраслями молодой промышленности СССР.

Опыт и достижения западных специалистов осваивали, отдавая частицу себя, день и ночь работали над машинами славные потомки контр-адмирала А.Ф. Можайского, лидеры советской авиамысли, ставившие на кон восстановление былой мощи разграбленной и полуубитой России. Не было тогда пьедесталов славы и наград, окромя пули и унижений. Многообещающие таланты — Н.Н. Поликарпов, А.Н. Туполев, В.М. Петляков, С.В. Ильюшин, Д.П. Григорович, А.А. Архангельский и В.Ф. Болховитинов, С.А. Лавочкин, В.П. Горбунов, М.И. Гуд-



ков, П.О. Сухой, К.А. Калинин, В.С. Вахмистров, А.И. Микоян и М.И. Гуревич, Р.Л. Бартини и В.Г. Ермолаев знали, что их труд необходим. В великолепной когорте плечом к плечу с ними творили самолётища — А.С. Яковлев и К.В. Синельников, Г.М. Бериев, Н.И. Камов, П.Д. Самсонов, В.М. Мясищев, И.Г. Неман, В.Б. Шавров, И.В. Четвериков, А.С. Москалёв, И.Ф. Незваль и С.А. Кочеригин, а также Л.Л. Селяков, В.К. Грибовский, И.П. Толстых, И.Н. Виноградов, В.П. Невдачин, Б.И. Черановский, И.Ф. Флоров и А.А. Боровков, К.К. Арцеулов, В.Н. Беляев и Б.П. Ушаков...

Они и десятки не названных самородков являлись не золотом партии, а представляли Золотой Пик передовой русской авиационной эры.

Высшей оценки лётчиков, мировых грандов самолётостроения и далёких от авиации граждан заслуживают рекорды двигателистов-конструкторов: В.Я. Климова, А.Д. Швецова, А.А. Микулина, С.А. Косберга, Ф.В. Концевича, Н.Р. Бриллинга, К.В. Минкера, А.Н. Рафаэлянца, С.К. Туманского, А.А. Бессонова, Д.П. Островского, В.А. Добрынина, К.И. Страховича и других перспективных разработчиков поршневых и реактивных двигателей.

Показательных успехов на автожирно-геликоптерном поприще достигли Б.Н. Юрьев, А.М. Черёмухин, М.Л. Миль, И.П. Братухин. Велика роль заступничества и опекуновства «отца» многих проектов летательных аппаратов — Н.Е. Жуковского.

В одном славном ряду с ними не одну бессонную ночь проработали над оружием Победы конструкторы вооружения, применяемого на всех типах боевых машин: В.Д. Венивов, А.Г. Можеровский, И.И. Торопов, С.В. Владимиров, Б.Г. Шпитальный, А.Э. Нудельман, А.С. Суранов, В.А. Дегтярёв, И.А. Комарицкий, М.Е. Березин и И.А. Ларионов.

На трудных этапах развития отечественной авиации, на которых сказались годы репрессий, мужественные конструкторы, несмотря на превратности судьбы, докажут Миру, что их самолёты всегда отличались конструктивными данными и лётными характеристиками.



Начиная со второй половины 30-х годов, одарённые советские конструкторы, авиаинженеры, проектировщики, предчувствуя неизбежность войны, усиленно разрабатывали образцы самолётов. Самую массовую их часть представляли истребители. Обладая высокими эксплуатационными и лётными данными, большинство из них имело поршневые двигатели воздушного и жидкостного охлаждения (свыше 1000 л. с. при различных компоновках), а также выверенные обводы фюзеляжей, крыльев и оперения, трактуемые требованиями аэродинамики, гладкую внешнюю обшивку, убирающееся шасси и закрытые кабины лётчиков.

Настоящим труженикам было не до красивых слов и аплодисментов идеологическим постулатам. Шла кропотливая, изматывавшая, одухотворявшая работа по созданию самостоятельных ВВС реальными силами, без надежд на за границу.

В связи с международным положением тех лет и возросшими требованиями к авиации, глубочайшего внимания и уважения заслуживает первопроходец истребительной теории и практики Николай Николаевич Поликарпов.

В то время, когда Дорнье занимался реализацией идеи создания гигантской летающей лодки и совместно с Рорбахом и Хейнкелем выезжал на строительство авиазаводов в Швейцарию, Швецию, Данию, когда Фоккер развил кипучую деятельность в Голландии и Америке, Николай Николаевич работал над учебным бипланом У-2 и многоцелевым самолётом Р-5.

Всё началось многими годами раньше. Будущий Главный конструктор крылатых болидов впервые заставил говорить о себе тружеников-односельчан в день рождения 28 мая 1892 года...

Радостно-неповторимый миг переживала семья сельского священника, выбравшая обителью село Георгиевское Орловской губернии, что на берегу лопочущей реки Сосны, без которой бы Дон не был бы Тихим. Добротная, ладная изба с окнами на неё — светилась празднеством. Любимые иконы семьи увеличивали этот свет, где бы они не находились. Обстоятельно ожидалась родня, захаживали прихожане. Вся-



кий из них старался принести сувенир, сдобренный мягким и добрым словом.

Лучшие устои традиций русской глубинки объединялись в тот благодатный день. Почитающий библейские заповеди отец Николай, излучая умиротворение и заботу, волновался, поскрипывал половицами и шутил: «Ну вот, матушка, видит Бог, не оставил одних. Подарил нам Николая второго-кормильца».

Супруга, помогавшая мужу на дороге христианства от буден до престольных праздников, улыбалась в ответ. Поправляя волосы перед зеркалом, подаренным её матери мценской помещицей Лутовиновой, матерью Тургенева, она ощущала себя счастливой. Семья Поликарповых была большой, но каждый ребёнок — кровинка. Таков он был — первый взлёт...

Не раз и не два бывали мы на Родине пионера отечественной истребительной авиации. Поклонились земле, породившей его. С интересом переступали порог Калининского музея авиаконструктора, который, представляет собой класс девятилетней школы\*.

Не забыть встреч с местными жителями, откровения старожилов, для которых всё, что связано с именем земляка свято и лучезарно, рассказы краеведа Ф. Ковалёва, ливенского писателя Д. Головина, журналиста Н. Барабанова, старшего редактора «Молодой гвардии» М. Беляева, ученика отца Поликарпова, стихарёнка С. Калинина.

Последний вспоминал, как играл в прятки с младшим братом Николая — Сергеем, посещения дома Поликарповых, увлечение семейства музыкой. Коля играл на флейте. одарённо рисовал, мастерил и был вожаком, поскольку был на 11 лет старше. И всё ж любители лапты, забродных игр, ночного и братьев меньших, здорово шустроили на выгоне, с радостью отпускали пойманных птиц и посылали «свойский» мяч под облака. А какие снасти рыболовецкие налаживал Коля! Знаток рыбных дел Аксаков был бы полон гордости, имей он такого смышлёного ученика с несвойственной дет-

\*Инициаторами-вдохновителями музея были Семён Кузьмич Калинин и Тамара Михайловна Могилевцева.



ству усидчивостью. Немало кому из сверстников и младшей ватаги Николай привил тягу к самообразованию, к тому же отец исправно получал периодику. Сынишка его рано научился азам и букам, был не по годам самостоятелен и проявлял фантазию, «потроша» покупные игрушки, придумывая что-нибудь новенькое...

Живописная природа, кристальная лазурь неба, изобильная на перекааты и поклёвки окуней, подустов, голавлей и клинков островная Сосна с впадающими в неё ручьями, ощущение Родины, не блещущий крестьянский быт воспитали в отроке русский характер.

До зимы по дрова, потом — наколоть и напилить их вдосталь надобно. За животиною поглядеть, салазки починить, водицы из проруби и колодца натаскать. До ледохода забот полон рот: навоз вывести, упряжь с сохой наладить, мамке с коровой подсобить. Иногда и отцу помочь книгу переплести. Кто знает, вдруг обидится и на ярмарке крючков аглицких и бечёвки кручёной с Рейна не купит?..

Ну а в марток и до мая без порток не обойтись: на усадьбе прибраться, хату подмазать-поправить, вентера из ивушки сплести, в церкви что подкрасить. Николка всегда рядом, рад помочь многим на добром слове.

Летом — из Сосны не докричишься — заплывы по затонам до посинения, походы за «царь-рыбой», сенокосная страда и битва с оводами на пастбище, счастье помочь звонарю к престольной заутрени, игры с ребятами и покрывшимися репьями псами. Всё было — детство смеётся!

Да и названия близлежащих деревушек, жители которых спешили на службу по воскресениям и на престольные праздники в Георгиевскую церковь, говорят за себя, подчёркивая самобытность позабытых предков: Овечьи Воды, Апушкино, Ровенка, Круглое, Парный Колодезь, Дубровка и Костомаровка, Окунёвы Горы, Викторовка, Положенцево и Петровка, отдалённые Шереметьево и Грязцы...

Позднее, посещая Ливенское духовное училище, сельский паренёк старательно изучает предметы. Был не прочь разведать короткие подходы к достопримечательностям. Удивлялся



убранству, молчаливому и зычному величию Сергиевской церкви и Новой Николы, с освещающими окрест зеркальными золотыми куполами. Бегом и быстрым шагом с горки на горку. Вновь спуск и подъём, а мысли, пришедшие со знанием, распирают молодой ум и тело. Неизвестно, что и кому что-то хочется доказать, поспорить, увеличить в общении собственный кругозор, просто беззаботно и беззлобно подураться.

Семья Емельяновых, в дом которых заглядывал Коля, приходя к их сыну, другу Алексею, отмечала живость характера, эрудированность и самостоятельность мальчика, равнодушно к хулиганским выходкам сверстников. Смышлёный отрок, фантазёр и затейник игр поглощал литературу, словно голодный тигр в окружении сородичей, хотя надобности, столь перегруженной и нервной, далеко не было. Отец Алексея, Г. Емельянов спрашивал сынишку: «Лёш, признайся, где твой дружище Поликарпов начитался? Ей-Богу, не каждый взрослый ответит на ту задачку, что я недавно ему задал, встретив его с удочкой около моста через Ливенку...»

Алёше оставалось молчаливо пожимать плечами. Он неоднократно убеждался в познаниях товарища, споря с ним по интригующим вопросам — будь то техника, география, история, «Жизнь и ловля пресноводных рыб», Л.П. Сабанеева или труды земляка, астронома Е.В. Быханова.

Вскоре Коля приезжает в Орёл. Посещая семинарию, решает приступить к брату 1-ю классическую гимназию. Пока юноша готовился к экзаменам, в жизни губернского града произошло важное событие, наложившее отпечаток на мировоззрение и жизненный путь молодого человека.

В один из августовских вечеров он шёл по Воскресенскому переулку. Залюбовавшись куполами церкви Михаила Архангела, решил прогуляться по набережной Орлика.

Вдруг из-под арки моста выбежал «гаврош» с пачкой газет под мышкой, в латаном пиджаке, в кепке на вырост. Николай вздрогнул, когда шустрец прокричал: «Граждане! Впервые в истории! Русский Икар — Сергей Уточкин покоряет небо! Спешите видеть!»





## З а р я р о с с и й с к о й а в и а ц и и !

Как не упомянуть её героев, внесших на неказистых аэропланах титанический вклад в молодую авиационную эпоху?! Их имена должны помнить и поклоняться им на всех меридианах и параллелях. Штурм неба неразделим на языки, страны, те или иные знаменитые личности. О Н — О Б Щ Е Е Д Е Л О...

Пока парашюты были в мечтах, военные и частные лётчики С.Ф. Дорожинский, И.И. Сикорский, Г.В. Пиотровский, Э.Р. Энгельс и Л.М. Мациевич, С.С. Щетинин, П.Н. Нестеров, Н. Рыбинский, Б.И. Россинский, С. Ульянин, В. Поплавко, К.К. Арцеулов, Д.С. Кудашев, А. Габер-Влынский, В.В. Дыбовский, В. Лебедев, И. Заикин продолжали «накручивать» самолёто-часы и осваивать новую технику.

Отвагу и патриотизм проявили военлётцы Ефсюков, Костин, Ваксмут, Казаков, Агафонов, Ефимов, Васильев, Колчин, Алехнович, Славороссов, Горшков, Крутень, Северский, Аргеев, Утгоф, Сафронов, Томсон, Смирнов, Сергиевский — первые асы российской пилотажной школы, учившиеся за границей. Не сразу подчинялись французские «Кодроны», «Депердюссены», «Фарманы», поздние «Моран-Парасоли», «Вуазены» и «Солнье», английские «Сопвичи» и «Дэ Хэвилленды». Много мужества и упорства требовали истребители и бомбардировщики Сикорского, строившиеся в цехах РБВЗ в Риге и Петербургском филиале, аэропланы московского завода «Дукс», «Лебеди» фирмы Лебедева и одесские «Анатры»...

...Коленьке Поликарпову в ту августовскую ночь не спалось. Немигающе смотря, как луна «убегает из окошка», он думал о завтрашнем прилёте Уточкина на орловский ипподром: «Обязательно надо увидеть! Интересно, на каком моторе он летает — «Анзани», «Роне» или «Клерже»?

Мысли его роились, кружились, словно мотыльки над слабым пламенем свечи бывалого канделябра. «Вот зевак-то сбегится...» Припомнились авиаторские заметки Василия Каменского, вновь подумалось: «А всё-таки, может, пятидесятилетний «Гном»?»



Утром, когда на ипподроме собралась пёстрая тысячная толпа, Поликарпов, наблюдавший за взлётом, разворотами и посадкой Уточкина, под улюлюканье и бурю оваций, с решительностью и упрямством сказал себе:

— Я тоже буду летать!

Экстерном сдав экзамены на аттестат зрелости, Николай, со свойственной ему обстоятельностью и смешавшимся с ней беспокойством, под свистки паровозов и гомон носильщиков покидает Орёл. Впереди Санкт-Петербург...

Вторая столица в блеске восприятия была в точь по Крестовскому — необычайно хмура и морось Невы витала, казалось, всюду. Сбросив робость провинции перед бюрократией, кое-где покрывшейся плесенью бескультурья, раболепием и трусостью — Николай смело ступил на зеркало паркетов начищенным елецким сапожком. В то время инженер-судоостроитель, основатель и декан кораблестроительного факультета Петербургского Политехнического института К.П. Боклевский являлся маяком для молодых умов. Совмещая в себе должность руководителя курсов авиации и воздухоплавания, он славился неприступностью и требовательностью среди студентов.

Скромный студент механического отделения Поликарпов приглянулся ему. Молодой человек просил зачислить его на авиаотделение без отрыва от механического. Профессор, предложивший реформу энергетических установок на кораблях, слушал юношу с неослабевающим интересом.

Ежедневная самоотдача была обязана привести Поликарпова к награждению за его оптимизм и труды. Безграничную радость испытала семья, когда он, в апреле 1916 года, получил из рук декана А. Радцига удостоверение об окончании курсов, диплом инженер-механика и направление в Отдел воздухоплавания РВВЗ, которым руководил И.И. Сикорский.

Назначение явилось для Поликарпова «зарницей счастья». Сикорский ещё не задумывался, насколько блистательно он «влетит» в колею времени, через «кухню» авиации. Вспышка звезды его таланта на небосклоне осветила начало ма-



шинного века 8 мая 1913 года, когда неизвестный прибалтийский лётчик стартовал на поплавковом аппарате с глади Галерной гавани в Питере. Громоздковатый на вид «С-10» ответил автору послушанием. Вскоре его имя будет греметь на весь Мир, по причине создания им четырёхмоторных самолётов «Русский витязь» и «Илья Муромец».

Надо сказать, в омут заграничных наццентров, кричащих о свободе России, а на деле требующих братоубийственного кровопролития, изобретатель Сикорский не попал. После убийства красными бандитами полковника, ветерана Первой мировой, помощника начальника Гатчинской авиашколы и командира Эскадры «Летучих богатырей» Г.Г. Горшкова на улице, среди бела дня — он понял, «куда полетит» пролетариат. Сикорский выберет далёкий и трудный путь — США, куда уедет в 1919 году.

Перед отъездом он встречался с Поликарповым, которого ценил и уважал. С горечью прощального застолья вспоминал энтузиастский творческий поиск, царивший в коллективе первопроходцев. Николай был строг к дурманам с юности, но пригубил «на посошок» и «дорожку», ибо участие в постройке «Ильи Муромца», «общение» с 220-сильными «Рено», дружеская обстановка были его «университетами». Они долго ещё говорили. Сикорский звал лучшего из учеников с собою. Да мало ли «что» может сказать человек, покидая Родину навсегда! И всё же он знал, что плодотворное сотрудничество способствовало становлению почерка н о в о г о русского авиаконструктора...

\* \* \*

После перехода власти в руки Красных Советов, Поликарпов, учитывая лживость эсэро-меньшевистских, анархично-товарищеских политиканов, не стремится примкнуть к каким-либо течениям, раздирающим нацию. Внутренне переживая ломку многолетних положительных устоев общества, профессионал продолжает заниматься делом и переезжает в Москву, не обращая внимания на «швондеровские» пения и марши «климов чугункиных».



В должности руководителя Техотдела авиазавода «Дукс», он проектирует воздушные винты, лыжи для четырёхтонных самолётов, следит за сборкой лицензионных машин «Дэ Хэвилленд-4», «Фарман-30», «Ньюпоров» 17-й и 24-й моделей. Тут он получает первую в жизни премию.

Объёмистый каталог документов, совмещённый с анализом, пришедшим в ходе бессонных ночей, вскоре пригодится. В 1919–20 годах, ведя работу на производстве, Поликарпов, понимая значимость кадрового вопроса РККВФ, встречается с военачальниками и после бесед принимает приглашение в Авиатехническую школу ВВС на место преподавателя.

Он родился на земле, что имела корень «поп»-высел села Георгиевское–Поповка. Он рвал душу в столице, думая, как там батюшка Николай Петрович. Коля переживал за старшую сестричку Лидию — она окончила Бестужевские курсы. В эти дни, смотря со слёзной пеленой на фотографию семейства — последнюю, столь коллективную, у него был момент, когда он пожалел, что не уехал с Сикорским...

Любил Поликарпов Россию-матушку. Обожал «биографа» Лиду, души не чаял в сёстрах Нине и Оле, младшенькой Сашеньке, подающих надежды братьях Серёже и Владимире.

И вот революционный отголосок — тиф — унёс мать — Александру Сергеевну. Коля надолго провалился в изничтожающую яму раздумий и дёрганий души. Ему виделось, мира нет, прохожие были похожи на животных даже в дорогах мехах. Он пережил психологический стресс внутреннего самоубийства характера, и положил бы обе руки на отсечение, чтобы воскресить нестаренькую матушку.

«Как она радовалась диплому, форме! Старалась приготовить лучший обед древнеславянской кухни. Как под соломенной крышей светилась любовь к жизни, правде, искусству».

Тифовая чума унесла тётю Серафиму и сделавшую тысячу добрых дел нянюшку Марию Михайловну...

Каждый, в своё время, проходит через апперкот судьбины. Мысли тогда превращаются в хаос разума, не желающего смириться с потерями частицы сердца, давшими начало течению собственной крови и тех же мыслей. Бессистемно в



труднейшие для Николая дни крутился «лототрон» времени, расставляющий знаки былого по перекрёсткам его шаткой из-за нововведений биографии. Вспомнились — помощник смотрителя духовного училища, борец с ложью Богданов, родня по батюшке, привечавшие его в Орле — Сергей Сергеевич и Фёдор Иванович, люди семейств Аракиных и Васильевых, у которых он квартировал, до утра штудирова библиотеки. Великолепные рассказчики, хранители российской и зарубежной передовой мысли с переосмыслением, в сотнях бесед с георгиевским молодцем привили ему уважение к корням народа, поощряли его тягу к познанию вершин Будущей Истины.

Сын Николая и Александры не спит из ночи в ночь, всё время думая о маме. С трудом выводя своим уже начинающим формироваться, читаемым только им почерком, он пишет скорбные строки в весточке батюшке Николаю Петровичу, в Орёл: «...Порой тоска захватывает так, что всё валится из рук»...

Поликарпову была в тот период срочно необходима рука настоящего, бескорыстного друга. Сие происходит с миллионками, но у всех — по-разному. Бывает, ты крутишь вёрсты навстречу Ей. Случается, Она приходит словно цунами — резко, мощно, непредсказуемо. Влечение и попытки найти родственную душу — наука похлеще аэродинамики. Здесь случаются бесподобные завихрения и пикирование. А ведь конструктору, в прессе объятий, запрещено потерять голову!

...Она была в его глазах прекрасна. Кого-то сильно напониала — кого? — пропеллер памяти не находил ответа. Николай, всегда подчёркнуто-интеллигентно выглядевший, в тот памятный день 1922-го, в обычном распорядке заскочил в авиационный Главк или по ново-модному Главкоавиа. Это потом, через годы они будут смеяться и шутить, вспоминая, искромётность randevu на Страстном бульваре.

Шура Самышкина — Александра Фёдоровна — была коренной симпатичной москвичкой, каких не счесть не только в Кожевниках. В молодом враче, в разговоре с которым Николай проявил только ему известный «пилотаж», виделось что-то штрихами набросанное природой. Чувствовались — ум, искрен-



ность, порядочность, гуманитарное образование, переходящие внешне — в розовость щёк при иронично-застенчивой, светлой завораживающей улыбке. В глазах просматривался жизненный опыт человека, вернувшегося с войны...

Экстерном (!) окончив женскую гимназию, проучившись в школе дантистов доктора И.М. Коварского и на медфакультете Московского университета, Шура проявила максимум воли и мужества, отдавая силы больным сыпнотифозного госпиталя в годы Гражданской. Души не чаяла девушка, похожая на молодую Шульженко, в старшей сестре Марии, которая привила ей любовь к искусству, живописи.

Поликарпов осознаёт потребность разговаривать с Александрой каждый день. Она ему нужна как солнечный свет, как его «воздушная» работа. Уважение, совмещённое с ухаживанием — не все знают — похожи на строительство копии аэро, и если модель крепка и держится в воздухе, значит, самолётище будущий будет жить. Иначе, будет контакт — будет новая семья радовать всех. Николай, готовясь к встречам, превзошёл себя: его скромный гардероб «потолстел» за неделю. Он, словно подросток, «барражировал» в поисках цветов и влетал с ними на порог Главкоавиа, будто был сверхмощным монопланом. Галантный мужчина атлетического телосложения превносил в женское общество эталон романтической истории. Шурочка, польщённая грандиозностью чувств и намерений Николая не могла отказать. Они год назад нашли общий взгляд и общий язык — в 1923 году она — товарищ Поликарпова.

Эйфория освобождения чувств и мыслей не освобождала влюблённого от проблем, связанных с проектировкой и постройкой нового самолёта. Николай Николаевич, ведя преподавательскую деятельность в Авиационной техшколе ВВС и выступая со статьями в периодике, пришёл к выводу, что «бипланые» теоремы надо менять. Поддержанный И.М. Косткиным и А.А. Поповым, он не устаёт повторять молодёжи и ветеранам о значении нововведений в самолётостроительной отрасли. В те годы не только в России, но и в развитых странах Европы и Запада концепция биплана, даже при имею-



щихся моделях монопланов, преобладала в думах ведущих конструкторов, «обрастая» тенденциозностью и консерватизмом. Признанные корифеи — А. Фоккер, К. Дорнье, Э. Хейнкель, Г. Юнкерс, братья Шорт, Девуатин, Розателли, американцы Г. Кертисс и Л. Грумман, отстающие, но талантливые японцы Д. Хорикоси, Т. Кубо и другие, несмотря на погоню за скоростью, не спешили отречься от проверенной схемы. И совсем не потому, что были подвержены конструктивной боязни или были недалёковидны. Опыт Первой мировой войны не означал, что бипланы подлежат комиссованию или списанию по неполному служебному соответствию. Направление поиска альтернативных вариантов сводилось к эксплуатационной надёжности конструкций при их облегчении, к мощности и увеличению моторесурса авиадвигателей, высокими темпами шёл пересмотр аэродинамики. Удачей боевой и мирной машины был факт постановки её в крупносерийное производство. Связующим звеном к таковому относились пожелания всего испытательного корпуса людей, причастных к созданию любой из моделей, смежники производств.

Создание Центрального аэрогидродинамического института, Авиатехнической школы ВВС РККА, Общества друзей Воздушного Флота, национализация предприятий и контроль разработок Управлением ВВФ обязывали к тому, что девиз «Трудовой народ — строй воздушный флот!» не являлся пылью в глаза мировому капитализму. Партия умела ставить задачи и сроки. Люди — население бывшей царской Империи, оставшись у «разбитого корыта» державы, плача у тысяч, многих тысяч могил Гражданской, потрясли Мир, не за десять дней...

Поликарпов, умелый организатор, проявил способности, разбив проектирование по «конвейерному» принципу. Каждая секция его КБ работала эксклюзивно по слагаемым самолёта — двигателю, фюзеляжу, оперению, математическим и чертёжным расчётам. Разумеется, не забыли авиабухгалтерию.

Формулируя задачи и цели, стоящие перед пролетарской авиацией, бывший лидер и сотрудник техотдела, объединивший десятерых чертёжников и четырёх инженеров, стремился оживить именно русское конструирование аэропланов. Орловец считал важным привлечение к разработкам аппара-





тов обширного контингента мастеров и рабочих, даже не связанных ранее с авиаконструированием. Да, было время, когда приходилось чертить на газетах плотницкими карандашами, когда в продпайках не было ничего, кроме хлеба и «долгожительной» сельди. Но сейчас — кровь из носу — нужно было добиваться предельного спартанства конструкций, создаваемых строго на отечественных материалах, реанимировать русскую инженерную мысль, дать родным ВВС самолёт, способный противостоять боевым машинам «буржуинов». Таким аэропланом был классический биплан ГУВП-23, поддержанный элитой РККВФ на заре 20-х годов. Был, но проект Поликарпова под эгидой Главного управления военпромышленности и Госавиазавода № 1 (бывшего «Дукс») приказал долго жить из-за множества причин, вызванных последствиями Гражданской войны.

Трудясь в конструкторском отделе Главуправления объединённых авиазаводов и взаимодействуя с лидером КБ завода № 1 Д.П. Григоровичем, будущий «король истребителей» делает ставку на моноплан. «Сердцем» его деревянной конструкции избрали проверенный опытом штатовский «Либерти» жидкостного охлаждения. Тогда Америка «ехала впереди Планеты всей» по качеству и производству автомоторов. Опыт их практического и гоночного использования, осуществлённый инженерами и гонщиками «Линкольна», «Паккарда», «Тредо», «Форда», «Аутокара», «Мармона» и «Кадиллака» не мог быть не замечен в Советской России, поскольку оказал первостатейное влияние при внедрении конвейерной сборки авиадвигателей.

До нижегородского «Русского Форда» было ещё далеко. Поэтому «кулибины» столичного моторозавода «Икар» сняли 400-сильный «Либерти» с «Дэ Хэвилленда-9» и, несмотря на «дюймовость», перевели его схему в русские чертежи. Вскоре «ново-светский» мотор отечественной сборки был успешно обкатан испытаниями и запущен в производство в Москве и Петрограде под индексом М-5.

В конце мая 1923-го, памятуя вопрос об авиабухгалтерии, на нужды поликарповцев и постройку ИЛ-400 было ассигно-





вано 18 000 золотых рублей. Разработка моноплана с низко расположенным свободонесущим крылом проходила на досуге, но с небывалым энтузиазмом под патронажем Поликарпова и Косткина. Деятельное участие в сборке приняли рабочие завода ГАЗ № 1, во главе с И.М. Немцовым.

Зная правильность формулы, зарождающей «фирму», инициатор создания манёвренного истребителя столкнулся с недопониманием коллег, почувствовавших себя «подвешенными в аэродинамической трубе». По их мнению, бороться с заматеревшей в конструкторских кругах кустарностью было не в руку.

Дискуссий в ходе разработки и постройки хватало с лихвой: сказывались слабая матчасть, финансовые нестыковки, отсутствие комплектующих, квалифицированных рабочих рук, мощной силовой установки. Работа, словно течение бурной горной реки, захватила всех. «Пахари» КБ Поликарпова за короткий срок убедились в результате того ускорения, что задавал Генеральный, требуя собранности и дисциплины. Здесь не обошлось без труда В.А. Буталова, И.И. Сидорина и Ю.Г. Музалевского.

Весной 1923 года свежеспавнувший и бликующий под лучами солнца истребитель огласил округу рёвом четырёхсот «лошадей». Все, кто собирал его, чертил, красил, задумывал и лелеял — собрались, чтобы оценить первенца в воздухе, и были довольны, что испытания доверены ветерану Первой мировой, художнику, инженеру и пилоту, внуку мариниста И.К. Айвазовского — К. Арцеулову.

Прогрев, рулёжка, пробег — всё шло нормально. Через несколько секунд после взлёта, самолёт упорно потянуло на вертикаль. Попытки пилота свершить чудо неподдающейся ручкой управления остались в его мемуарах; ИЛ-400 ударился о землю с такой силой, что в хрусте обломков его хозяин взвыл от боли переломленных руки и ноги...

Коллектив Поликарпова расстроился неимоверно. Успокаивала счастливая случайность, что Арцеулов отделался гипсом. На машину не поднимались глаза: первый монопланый мусор...



Причины авиаЧП «прятались» в положении центра тяжести машины относительно крыла. Проектная группа допустила огрехи при весовой балансировке самолёта, без учёта обязательных испытаний на модели. Начальник конструкторской части Главвоентпрома Б.Ф. Гончаров, анализируя происшедшее, подчеркнёт:... «на аварию надо смотреть, как на одну из ошибок, которые возникают у конструкторов вследствие недостатка теоретического и экспериментального материала».

Вывод не оставляет почвы для размышлений — обозначенные скупые нюансы, ошибочно заложенные в низкоплан в преддверии аварии, акцентированы выше. Поликарпов угрюм, молчалив. Он понимает, никто на его поприще не застрахован, однако не теряет оптимизма. В конце концов у него слаженный коллектив! Надо обо всём посоветоваться с Чаплыгиным, Ветчинкиным, Сабининым, Юрьевым, Мусиянцем. Общими силами надо срочно разрешить вопросы, связанные с оперением, центровкой, углом заклинения, формой, длиной, радиатором Ламблена, стилем фюзеляжа и киля...

Возрастающие требования к скорости и манёвренности хороши в устах тех, кто не напрягается, а требует. У создателей тысяча и одна проблема с ещё не летающим маленьким свирепым зверем, коим является истребитель. Аэродинамика настолько далека от кухарки, управляющей миром, что невольно рассмеёшься при сравнении её с первыми красавицами Планеты. Но многими забывается, что красота — хуже скромных героинь и настоящих кормилиц. Случается, она отбивает «пощёчины», после которых следуют ритуальные услуги...

Честь поликарповцам! Фиаско с первенцем не опустило им руки и не заиклило энтузиастского стремления покорения новых высот. Пока Арцеулов не чаёт скинуть гипсовые «латы» как можно шустрее, Поликарпов обращается за помощью в ЦАГИ. Попутно подвергает модель обдувке в аэродинамической трубе, сплачивает товарищей вокруг постройки второго экземпляра моноплана. Каково было его удивление, которое спустя несколько дней передалось выздоровевшему Арцеулову, когда малыш-копия повторил «брыкастость» при ветро-



дуйных испытаниях! А как он был доволен, когда специальное устройство «вилочка», разработанная сотрудником ЦАГИ К.А. Ушаковым, определило требуемое положение центра тяжести в аэродинамической лаборатории МВТУ! Арцеулов обнадёжил конструктора: наука вмешалась, значит «И» пойдут в небо...

Умение дистанцироваться от однажды пережитых событий, качество лидера, объединяющего коллектив общим языком и рвением исправить ошибки и стараться не допустить новых, знание характера любого конструктора, моториста и столяра — присуще Поликарпову от зари до финиша проектов и разработок.

К испытаниям модернизированного ИЛ-400б, помимо «крёстного» Арцеулова, привлекались опытейшие лётчики А.И. Жуков и А.Н. Екатов. «Истребитель первый» соответствовал обозначению: один из первых в Мире свободнонесущих низкопланов весом около 1510 килограммов, он наконец-то «упрятал за пазухой» долгожданный мотор М-5 мощностью 400 л. с.

Погода вновь распростала объятия. Чистейшее весеннее небо, движение уходящей зимы через журчанье вод, масса улыбок присутствующих и хорошее настроение. Поликарпов в ряду первых, не суетлив, но обеспокоен.

— Как думаете, Александр Иванович, не подведёт? — боясь не выдать голосом переживаний, осторожно вопрошал создатель.

— Воздух покажет, Николай Николаевич... До встречи! — и Жуков, плавно увеличив обороты, вырывается на старт.

Вот «четырёхсотый» бежит, бежит, утихли разговоры. На какой-то миг показалось, лётчик его придерживает, словно детскую игрушку через картон магнитом. И вот отрыв... неспешный на скороподъёмность взлёт... круг над аэродромом...

«Такого энтузиазма и воодушевления мы больше не переживали, — позднее отзовется о знаменательном дне Николай Николаевич. — С каждым последующим самолётом проблемы конструирования вырисовывались сложнее и сложнее».

И-1 был первым успехом конструктора: скорость от 200 до



265 км/ч у земли; высотная «планка» — 6750 метров; хорошие пилотажные качества. Экзамен на зрелость был сдан, хотя и не пошёл экстерном. Хорошо, что обошлось с падением Арцеулова в 1923-м и Шарапова в 1927-м. Впрочем, у учителя Сикорского дела обстояли куда хуже: кто знает, к чему пришёл бы изобретатель без помощи русской диаспоры и Рахманинова, любившего не только симфонию, но и технику. Через океан и Европу доходили слухи, что «папа» «Муромцев» «новосветскую» машину создавал в полуразрушенном курятнике...

Весной 1924 года, после повторных испытаний И-1, им заинтересовались военные, настоявшие на запуске истребителя в серию. То был первый заказ командования ВВС РККА на собственную машину с отечественными материалами и комплектующими. Для многих год был трагичен: ушёл из ревжизни товарищ Ленин, в учении которого многие ошибались, не отдавая себе отчёта. Для бывшего «Дукса» 1924 год отождествлялся с гордостью — заказ нёс работу в объёме 33 экземпляров.

Соавтор Истребителя Первого, И.М. Косткин, в присутствии Д.П. Григоровича шутил, на глазах превращаясь в «юношу» с клиновидной бородкой:

Впору бы не двухпудовые гири таскать, а коньячку по рюмашке дерябнуть! Или я не прав, Николай Николаич?

— Надо бы вооружение усилить... пушку бы на него. Цены б моноплану не было! Тут среди ночи задумался: а не прикрыть ли нам колёса обтекателями в виде горизонтальной «капли»? Кстати, а что у вас, Дмитрий Павлович, с «бисом»? Не отмечались в Реввоенсовете Республики? — интересовался неистощимый затейник, постукивая по лавочке, как по трибуне, когда выступал перед аудиторией.

— Экий вы, Николай, — строгость и только! Что с «бисом», говорите? А что ему? «Бис» он и есть «бис»: мотор как у вас, от биплана — шаг до моноплана. По скорости вашему малость уступает. В общем, на «бис» добро получил на двести экземпляров. И вот ещё, вы слышали новость? Фрунзе приказ отдал о снятии всех летучих иномарок с вооружения. Наши-то не отстают!



— Неужели? Славно! Всё же, не скажите, Дмитрий Павлович, в замечательное время живём — взлётная полоса для инженера, — задумчиво смотря на розовый горизонт, отвечал Поликарпов...

Задумывал, строил, добивался ассигнований правительства ради запуска боевых машин, а по натуре был романтиком. Ещё в Георгиевском, начитавшись «лукоморных» классических и народных сказок, он поразил самостоятельностью построения набросков, рисунков, аппликаций, умением чувствовать краски природы, удивлял зрительной памятью, натюрмортами и «поимкой» тени. Через годы, когда седина побелит виски, Николай Николаевич не утратит понятия «И быть всегда чуть-чуть ребёнком есть высшее на свете счастье». И пусть времени у него было маловато, позднее безжалостно жглось антинародным режимом, человек, обладавший сердцем над облаками и разумом патриота, находил минуты для рисунков, достойных передвижной выставки и для автобиографических заметок, которых следовало издавать и переиздавать сотнями тысячами тиражами.

Вместе с тем, учитывая аварии опытных экземпляров, в которые попали Арцеулов, Ширинкин и Шарапов, уместно напомнить, что над этими машинами работали не только Поликарпов и Косткин. Если Иван Косткин, будучи помощником директора авиазавода № 1 осуществлял общее руководство, отвечал за расчёты шасси, фюзеляжа, управления и устойчивости, а Николай Поликарпов за крыло, оперение и аэродинамику, то их коллега В.Д. Яровицкий занимался проверочными расчётами. Товарищи Ю.Г. Музалевский и В.А. Тисов внесли вклад в ИЛ-400а, ИЛ-400б и ИЛ-З, неся ответственность за сварку, пайку, внедрение дюрала, за разработку узлов, шасси и радиатора. Соратники, С.Т. Плотников и В.Я. Яковлев, привлекались по вопросам установки авиадвигателя, а также по другим агрегатам, раме фюзеляжа, по работам при сборке. Как и все, радовались сверхурочной оплате труда почти однофамильцы И.Д. Тряпичников и Н.П. Тряпицын — ведущие разработчики лонжеронов, хвостового оперения, топливных баков и бензопроводов. Эста-



фету руководства авиазаводом № 1 вскоре примет у Немцова товарищ Бавтуто, который будет способствовать дальнейшему продвижению проектов поликарповцев в жизнь. Большие надежды принёс кадрам советской авиаинженерии «Закон о промышленных изобретениях», опубликованный спустя семь месяцев после смерти «мирового вождя пролетариата».

Заслуживают внимания результаты испытаний ИЛ-400б с двумя синхронными пулемётами «Виккерс», которые были достигнуты Жуковым, Екатовым, Громовым и краснолётцами Научно-опытного аэродрома. В первом случае самолёт, поддержанный врио начальника Военвоздухсил П.И. Барановым, развил скорость у земли чуть более 263 км/ч. Поднявшись на высоту 2000 метров за четыре минуты, истребитель смог достичь практического потолка 7400 метров и продержался в воздухе 2,5 часа. Во втором — ИЛ-400б исполнил вираж за 20 секунд, разогнался до 274 км/ч, поднялся на высоту 5000 метров за 16 минут и приземлился со скоростью 100 км/ч. Пётр Ионович заступился за машину заказом нескольких штук, несмотря на то, что истребитель был дороже И-2 Д.П. Григоровича на 19 298 рублей и стоил 85 589 рублей за экземпляр.

Машина проектировалась в одноместном и двухместном вариантах, ей, при всех недостатках, светило большое будущее. Увы, монопланное направление, имея влиятельных противников-консерваторов, не получило должного развития в начальном этапе развития Советских ВВС. К финалу 20-х годов, истребитель, не получивший массового распространения и чёткой оценки, «вошёл в штопор устаревания», выйти из которого уже не могли бы помочь 450-силльные «Лоррен-Дитрихи». Революционный прорыв поликарповцев сгодится при вводе в жизнь И-16.

Труднейше ответить сегодня, какой из суровых отрезков жизни был для конструктора радостным, впечатляющим, оздоравливающим, боимся сказать — счастливым. Яснополянский граф и мудрец Лев Толстой знал, что имел в виду, говоря: «На свете счастья нет, но есть зарницы счастья».



Думаем, зарницей счастья для Поликарпова явился 1925 год, когда вернувшись из ознакомительной авиакомандировки по Франции, Германии, Великобритании и Голландии в свою тесную квартирку, он услышал голос родной кровинки. Александра со сверкающими влажными глазами подарила первопроходцу небес дочь, наречённую родителями красивым и редким именем — Марианна...

Он не находил слов; ему нестерпимо захотелось бросить всё, что бросается, забыть бесчисленные напряжения во благо Республики. Он сам хотел быть нянюшкой, ему мерещилась постройка большого нового домика в Ливнах. Голова кружилась будто у маленького, когда он подбрасывал малышку Поликарпову под потолок, а она ничего не боялась...

Папа, папуля, папенька, батюшка, отец, батько... Ничего особенного в глазах нэповских мецан и прочая единицах новоявленной партийной аристократии: поздравили и ладно — набор фраз и шаркающих ужимок с улыбками. Лучшие из друзей были немногословны и задержались в гостях дольше обычного — их поддержка была давней и внутренней. Они рады бы отпустить Генерального в долгий отпуск, но он неотпускаем — государственный человек в поле госвнимания. А мечты... Они остались в цепкой памяти и кололи, словно иглы дикобраза. В душе свербило по причине ужатой свободы. Мечты были столь облачны и нереальны в Стране Недремлющего Ока, что даже заяц с пистолетами, нарисованный им в детстве, как бы гоготал над ним вместе с танцующим негром с фразой: «Ну что, достиг чего ты хотел?» И эхо «ездило» по коридорам и площадкам, куда бы он не заходил — «достиг... достиг... достиг?..»

Работа не заставила ждать. Мысли рядом с Шурой и Марианной, а Авиатрест, озабоченный малым количеством пассажирских аэропланов, направляет КБ госзаказ на проектирование пятиместного полутораплана. Одно из главных условий проекта обязывает, чтобы машина имела грузопассажирскую модификацию. Ему бы попасть в Книгу рекордов Гиннеса или «Успехи летунов и ВКП(б)» за быстроту постройки (30 дней). Но ...при чёткости коллективного проек-





тирования, подвела многоцилиндровая иномарка. Германский «Майбах» оказался «жидковат» и не хотел тянуть детище Поликарпова и Семёнова\*.

Летом того же года поликарповцам подфартило: два облегчённых и усовершенствованных разведчика Р-1 вернулись из перелёта Москва — Пекин. Была открыта новая воздушная трасса длиной 7000 километров. Партия не осталась в стороне (Постановление ЦИК СССР от 17 июля 1925 года): «Советская авиация и промышленность дали новые доказательства технической мощи, советские лётчики — новое подтверждение доблести и искусства».

Несмотря на то, что пассажирский самолёт не пошёл в серию, И-1\*\*, И-2бис, МК-21 конструкции изобретательных В.Л. Коровина и М.М. Шишмарёва были первыми краснозвёздными истребителями, получившими «сертификат соответствия». На них проходили школу лётного мастерства молодые воспитанники передовых учебных заведений. На них лётчики-испытатели и рядовые пилоты пытались справиться со штопором — коварным явлением и злостным врагом того, что летает не от природы...

Год спустя, находясь в постоянной борьбе за коллективное проектирование с обязательной взаимозаменяемостью всего, что имеют крылатые машины, Поликарпов смело идёт вперёд и назначается начальником Отдела Сухопутного Самолётостроения ЦКБ Авиатреста. Под его руководством выпускается новый истребитель-биплан И-3 с мотором жидкостного охлаждения BMW-VI, который после испытаний лётчиками НИИ ВВС приняли на вооружение. На ответственной должности Николай Николаевич налаживает контакт с заместителем В.М. Ольховским, ведущими конструкторами А.А. Крыловым и С.А. Кочеригиным, инженерами — М.О. Фасолькиным, М.К. Тихонравовым, Л.И. Сутугиным и С.Н. Шишки-

---

\*П-2 (ПМ-1) испытывал А.И. Жуков. Было заказано десять машин, осуществлены перелёты Москва—Ленинград и Москва—Берлин. Точку в судьбе самолёта поставила остановка двигателя и авария в Германии.

\*\*Несмотря на постройку 33 машин, свободнонесущий первенец был не принят на вооружение ВВС РККА по соображениям опасности в пилотировании.





ным, А.Г. Бруновым, В.Д. Яровицким, В.В. Блудовым, В.П. Яценко и С.О. Зоншайном. Большинство «старателей» были молодыми специалистами. Появление Поликарпова в качестве старшего товарища и патрона всецело приветствовалось, поскольку его имя ассоциировалось с авангардом.

По справедливости, минуя упоминание об И-3, первой машиной объединившей плод общего сотрудничества, был двухместный истребитель 2И-Н1 (ДИ-1). Самолёт обладал прогрессивными характеристиками и при мощности английского движка «Нэпир-Лайон» в 450 л. с. претендовал на неплохую перспективу. Восемь испытательных полётов, проводившихся в марте 1926 года, не выявили «детских болезней», а по скорости самолёт пролетариата подлетел к рубежу, равному 270 км/ч.

Поликарпов участвовал в испытаниях в качестве пассажира, делал пометки в выдавший виды блокнот, думал об усовершенствованиях, необходимых в «зародышевой» период.

Последним днём марта было решено произвести скоростной полёт со стартом с хода на дистанцию километр в небе над Центральным аэродромом столицы. Перед хронометражистом В.В. Михайловым и заводским испытателем В.Н. Филипповым стояла задача выжать максимум из невозможного, не теряя головы.

Смелые мужчины пережили мальчишеский возраст. Однако рекордная погоня, стремление быть всюду первыми и лучшими при забывчивости степеней риска приводят к плачевным результатам как их семьи, так и конструкторов. Ближе к финалу полёта Филиппов развил скорость под 300 км/ч, устрашающую пешеходов. В результате прессового давления на крыло отрицательных сил, была превращена в лохмотья фанерная обшивка крыла с верхней и нижней плоскостей. Чтобы потом не установила комиссия по несчастным случаям, не имело значения — людей она ни в Европе, ни на Западе не воскрешала...\*

---

\* По мнению авиаконструктора В.В. Шаврова, «Причиной катастрофы оказалось плохое крепление фанерной обшивки к рейкам нервюр — в ряде мест столярный клей не приставал, а часть гвоздей прошла мимо реек».



Нелепые, может лепные случайности мало что потрясли сотрудников ОСС ЦКБ Авиатреста: они незаметно сокращали им жизнь. Поликарпов — не исключение; горе потерь и его призраки витали во всех КБ задолго до войны и репрессий.

Какой надо обладать личностью, чтобы не опустить руки, продолжать изыскания, приглашать лётчиков на испытания новых смертоносных и удачливых аэро! Пулей пролетела мысль в голове Николая Николаевича: в одном из восьми полётов он мог навсегда приземлиться сам; дрожь с непреодолимыми мурашками пробежала по телу: Шура и Мирошка — сироты...

Такой воле многим русским и не нашим стоит завидовать и завидовать. Человек-оркестр находил время для шутки в уместном кругу, выезжал к родственникам погибших, помогал позже, чем мог помочь. И тем труднее было осознать, что потери при освоении неизведанного трагично закономерны...

Главный вновь погружается в чертёжно-документационные лабиринты. Его интересуют стендовые испытания авиадвигателей ведущих конструкторов-моторостроителей. В работе он видит спасение, но Ариадниной нити он никогда не увидит. У него была другая подруга — Интуиция. Но далеко ли может видеть и шагнуть она, когда сверхкруто переутомлена и загружена?

Гибель пионера истребительной и морской авиации, известного педагога авиаторов, теоретика воздухоплавания, автора книги «Техника полётов» В.Н. Филиппова и его смелого напарника В.В. Михайлова поставит «кляксу» на судьбе 2И-Н1 и послужит отправной точкой при арестах поликарповцев в будущем. Ввиду неясности причин трагедии и проектирования самолёта по старым нормам, а также из-за разночтения документации, зафиксировавшей авиаЧП, «Дело 2И-Н1» рассматривалось Верховным судом СССР по настоянию лидера ВВС П.И. Баранова. Очевидно, сотрудничество инженеров во главе с Н.Н. Поликарповым потеряло не менее года в документационном молохе при расследовании обстоятельств катастрофы, заморозившей дальнейшее продвижение



двухместного истребителя. Несмотря на лётно-технические расчётные характеристики машины, по свидетельству-заклЮчению авиаисторика В.Б. Шаврова «выяснилось, что в крыльях не были сделаны отверстия (проколы шилом) для выхода воздуха при подъёме на высоту. В предыдущих полётах и как раз в последнем из них — на высоту — обшивка могла несколько выпучиться и отставание её от нервюр ещё более усилиться. Отсос фанеры на максимальной скорости довершил всё.

Так из-за производственного дефекта погибли люди и замечательный самолёт. Его гибель потрясла коллектив КБ. Лишь через полгода всё вошло в привычную норму. Однако остались опасения за прочность конструкции. Это сказалось в последующих самолётах, таких как И-3, ДИ-2, У-2 в первом варианте и даже Р-5, которые были связаны с перестраховкой в прочности».

С тех катастрофических моментов георгиевец уделяет потолок внимания прочности, не упуская из вида моторы, скорость и манёвренность. Одноместный И-3, облётанный весной 1928 года, представлял собой одностоечный полутораяплан (биплан с меньшей нижней плоскостью), с хорошим мотором BMW и аккуратным, выверенным фюзеляжем, который выклеивался из шпона. Исходя из требований Научного комитета УВВС, предусматривалась разработка как с V-образными моторами жидкостного охлаждения, так и с звёздообразными двигателями воздушного охлаждения. Поскольку отечественные авиадвигатели были громоздки, перетяжелены или находились в стадии разработок, руководством Главвоенпрома и УВВС осуществлялась стратегия в виде закупки лицензий у передовых зарубежных представителей авиационного моторостроения. Среди грандов отрасли Европы и США, минуя идеологическо-финансовые переговорные нестыковки, выбор пал на продукцию Баварских моторных заводов Германии, в частности на 730-сильный BMW-VI. От его устаревшего предшественника 300-сильного BMW-IV советские парламентарии предусмотрительно отказались. Немцы пошли на определённые уступки не без ревностной не-



рвозности, но в конечном счёте выиграли. Контакт с Советской Россией предполагал и германский рост авиатехнологий, едва ли не полностью запрещённых положениями Версальского договора.

И-3, выполненный с ударением на прочность, оказался тяжелее и грубее предшественников, имел сосновый каркас и двухлонжеронные крылья с расчалками (профиль «Кларк-У»). Нервюры крыла были фанерными с полками из сосны, лонжероны — коробчатые, дюралюминиевые элероны имели полотняную обшивку. Каплевидные трубы из дюралаля шли на стойки, регулировались резьбовыми законцовками. В плоскостях передних и задних лонжеронов стояли ленты-расчалки. Одноместный истребитель с регулируемым в воздухе стабилизатором, обладал колёсным или лыжным шасси с пластинчатой резиновой амортизацией. Самолёт с жёстким, дифференциальным и тросовым управлениями оснащался парой пулемётов ПВ-1, иногда «Виккерсами». Истребитель длиной чуть более 8 метров, имел размах крыла 11,08 метров при его общей площади 27,85<sup>2</sup> метров. Пустой И-3 весил 1400 кг, а на взлёте — 1788 кг. Затраты на сборку одного экземпляра составили свыше 22 000 рублей.

Первым испытывал машину М.М. Громов в конце февраля 1928 года. В небе над Ходынккой он отметил неплохую центровку самолёта, его некоторую схожесть с «Мартинсайдом F.4». В дальнейшем истребитель «дрессировался» асами НИИ ВВС «красным дьяволом» А.Д. Ширинкиным и «морским волком» Б.Л. Бухгольцем. При расходе 142 литров горючего в час были достигнуты показатели: скорость у земли — 283 км/ч; скорость на высоте 5000 метров — 252 км/ч; потолок — 7100 метров; дальность полёта — 585 км. Отрицательными качествами называли инертность при смене фигур пилотажа, путевую неустойчивость, ряд пр. «детских болезней», присущих дебютированию и обкатке опытных образцов и серийных экземпляров.

Вскоре, по распоряжениям и приказам вышестоящих инстанций, И-3 включили в программу массового производства, сосредоточенного на авиазаводах № 1 и № 25. Как бы ни принимали новинку рядовые пилоты и лётнабы, она явит-



ся первой массовой советской авиапромышленности и Пролетарских ВВС в виде почти 400 истребительных боеединиц. Значение Победы поликарповцев — серийного производства И-3 — исковеркано в авиалетописях. Оно велико, ибо было предупреждением не только потенциальным агрессорам, но и начальной школой для наших лётчиков, механиков, мотористов, оружейников, заводчан, строивших крылатую мощь страны. Пусть И-3 не получил модификаций морского гидросамолёта, пусть не удалось сменить его «сердца» на 600-сильные «Паккарды». Наряду с разведчиками Р-1 и истребителями Д.П. Григоровича он своевременно поступит в авиаформирования ВВС РККА в Брянске, Подмосковье, в Белоруссии и Украине, в знаменитую эскадрилью им. Дзержинского и другие отряды вместе с бипланами И-2бис, И-4, И-5.

Нельзя сказать, что И-3 был совсем устаревшим — машина легко приближалась к 300-километровой скорости, неся мощное вооружение и одну из первых отечественных радиостанций. Какие бы тучи и подозрительные личности ни довлели над коллективом ОСС под лидерством Н.Н. Поликарпова, задел проектирования по И-3 способствовал разработке двухместного истребителя Д-2 (ДИ-2), повышению авторитета Авиатреста.

Данный самолёт задумывался создателями для... ночных полётов! Конструктивно дублируя одноместного «братца» по двигателю и схеме, Д-2 отличался от него не только большими размерами и наличием второй кабины, но и изменённым оперением, площадью руля направления, вооружением. Николай Николаевич и его соратники П.Ф. Фёдоров, И.А. Тавасштерн, А.А. Дубровин, М.М. Шешмарёв, В.В. Никитин, А.Г. Брунов, М.К. Тихонравов, В.И. Шафров, В.П. Невдачин, М.К. Зуев, И.В. Веневидов, В.Ф. Савельев, Н.И. Гаген, К.А. Петров, В.А. Яковлев, Л.Д. Колпаков-Мирошниченко, А.А. Крылов и С.А. Кочеригин не исключали использования в разработке двигателя «Юпитер».

В марте 1929-го — июле 1930-го Д-2 облётывали профессионалы Бухгольц, Козлов, Жуков, Писаренко. Машина была



оценена ими по баллу «хорошо», как и их коллегами, покорителями высоты 7170 метров, пилотом Чекарёвым и лётнабом Благонадеждиным.

К печальному сожалению, несмотря на все плюсы и благие надежды Н.Н. Поликарпова, Н.А. Жемчужина, Д.П. Григоровича, И.М. Артамонова, других свидетелей и участников испытаний, отважные В.И. Чекарёв и В.И. Благонадеждин пали смертью храбрых за авиадело 4 августа 1930 года из-за разрушения горизонтального оперения на малой высоте. При развале коробки крыльев небопроходцы не смогли использовать парашюты при их наличии — саморазрушение аппарата произошло на высоте около ста метров...

Самолёт не просто не вышел из пикирования — он превратил в горе жизнь оставшихся на земле, ведь, казалось, вчера погибли Филиппов и Михайлов. Как следствие, все работы по Д-2(ДИ-2) были прекращены. Единомышленникам ничего не оставалось, кроме самоистязаний думами от некрологов и панихид, да веры в будущее строящегося экземпляра нового типа — ДИ-3.

С этого времени раскрутка общего винта молодой советской авиапромышленности примет подконтрольные обороты, независимо от того, что говорили, делали или забыли сделать для ВВС товарищи Алкснис и Баранов. Причём, широкомасштабность явления «Пролетарий — на самолёт!» сыграет решающую роль в годы войны, которую мало кто предсказал в конце 20-х годов...

За 13 лет до неё, первый пятилетний план, включавший самолётостроение, захлестнул Мастера и его друзей в вихрь событий, перекраивающих страну от Владивостока до Мурманска, от Анадыри до Бухары. Под звуки и пение Авиамарша П. Германа никто и не подозревал, что у воздушного «драндулета» Р-5 появится вид на долгожительство при настоящем лётном характере и похвальной энерговооружённости! Его судьба нерасторжимо связана с тысячами пролетариев и настолько захватывающе-интересна, что привела нас к мысли создания главы о замечательном детище поликарповцев.

## ПО МЕРИДИАНАМ И ПАРАЛЛЕЛЯМ



**Р**-5! Как много судеб с ним сплелось, а сколько жизней, сколько добрых дел трудяга перевёз... Двухместному полтораплану вскоре после рождения (1928) была уготована долгая лётная карьера. Он использовался повсеместно, как разведчик, лёгкий бомбардировщик, торпедоносец, почтовый «автомобиль», номенклатурный «лимузин», сыграл ведущую роль в покорении Заполярья. Часть машин переоборудовалась в двухпоплавковые гидросамолёты и охраняла морские рубежи Родины. Одним словом, Р-5 был самым растриражированным другом ВВС, ГВФ, Аэрофлота и Полярной авиации вплоть до 1936 года. Лётный контингент получил в распоряжение самолёт, равного которому не было, поскольку 11-метровый «вольнонаёмный» занял первое место на международном конкурсе разведчиков, опередив аналоги из Франции, Англии и Голландии.\*

Зарождение и выход в небо многоцелевой машины были не спонтанны и обуславливались надобностью самолёта в ВВС РККА взамен Р-1, являвшегося копией «Дэ Хэвилленда-9». Одновременные попытки ЦАГИ, конструкции Шишмарёва (Р-3) и Крылова (Р-2), поликарповская модернизация 1926 года не внесли перспектив в планы руководства ВВС по причинам тихоходности и утяжеления. Никакой из выводов не уходил от истины, заключавшейся в том, что Советам необходим новый массовый самолёт с трезвой оглядкой на

\*Конкурс и испытания проходили в 1930 году в Тегеране.





заграницу, которая спонсировала реванши. В то время ядро самолётного парка каждой из ведущих стран было глубоко не совершенным. Однако итальянский воздушный «тиффози» Д. Дуэ изложил генералитетским и ведомственным «тормозам» роль бомбардировочно-штурмовых эскадр в грядущих батальях. Дивизионный генерал, основоположник доктрины под своим именем, начальник Королевских ВВС Италии был не лишён дара предвиденья. Стержнем его дум было полное обеспечение отсутствия понятия «тыл» посредством тысячных бомбардировочных Флотов.

Поликарпов, загруженный не только по проблемам и системе ОСС, начал работу с товарищами под занавес 1926 года. Авиатрест не располагал к облачным дебатам и обещал помочь мотором М-13. Проблема упиралась в сроки недавно организованного серийного производства. Николай Николаевич никогда не считал нужным ждать поставщиков, и был прав! Хорошо, если мотор вообще привезут. Всякий знал — в Республике орудуяют не одни басмачи...

Вопрос с силовой установкой разрешился через народное золото, путём приобретения лицензии у «Баварише Моторен Верке» зимой 1927 года. В частности, выбор КБ пал на BMW-VI. Мало-помалу появились у поликарповцев эскизные намётки. Не сгоряча разрешались споры. Высказывались мнения по материалам и взаимозаменяемости деталей, комплектующих, оборудования.

Камнем преткновения неожиданно встала конструкция «Рэшки»: консерваторы настаивали на бипланной компоновке, другие — считали выгодной схему полутораплана\*. Поставить сторонам по «пятерке» невозможно: логика говорила о том, что оба направления имеют «право на небо», что признавал товарищ Поликарпов.

Общее дело находилось под контролем и патронажем начальника Управления ВВС РККА П.И. Баранова и его заместителя Я.И. Алксниса, людей военной косточки и выдающегося организаторского таланта. В первых числах июля

---

\*Тот же биплан, но с увеличенными площадью и размахом верхнего крыла.





1927 года Научный Комитет при Управлении ВВС даёт добро на строительство макета упомянутой концепции, а его представители знакомятся с рабочими чертежами.

Учитывая заказную массовость серии, проектировщики заранее позаботились о себестоимости аппарата, акцентируя внимание на древесном «золоте» Сибирюшки-матушки, т. е. конструкция несла фанеру и сосну. Более ответственные места, нагруженные части, крепления и пр., изготавливались из спецмягкой и одновременно прочной стали под индексом М. Незначительно использовались дюралюминий и полотно: преимущественно для капотов, крыльевых стоек, хвостового оперения и крыльевой обшивки. Стоимость серийного образца вплотную приблизилась к 34 600 рублям.

Автор фундаментальнейшего исследования «История конструкций самолётов в СССР до 1938 года», создатель знаменитой амфибии Ш-2 В.Б. Шавров, многократно встречавшийся с Н.Н. Поликарповым, оценивая его труд и коллектива ОСС, подробно коснулся биографии Р-5:

«Конструкция самолёта — деревянная из сосны и фанеры. Сталь — в узлах мягкая, марки М (предел прочности 40–45 кгс/мм<sup>2</sup>) с широким применением сварки. Двигатель на опытном экземпляре был БМВ-VI в 500/680 л.с., в дальнейшем — М-176 в 500/680 л.с., а с 1934 г. — М-17ф в 500/730 л.с.

Благодаря налаженному производству (Бобров В.Ф. «Производство самолётов». М., ОНТИ, 1937) масса конструкции серийного Р-5 была стабильной и равнялась 1969 кг, масса пустого с несъёмным оборудованием — 2169 кг, полётная масса как армейского разведчика — 2955 кг, как лёгкого бомбардировщика — 3247–3347 кг, предельная масса — 3800 кг.

Фюзеляж был четырёхгранного сечения с округлённой верхней гранью. Каркас состоял из четырёх лонжеронов и 12 рам-шпангоутов, верхних рам жёсткости, полов кабин, стрингеров и отдельных раскосов. Обшивка — фанера от 3 до 2 мм. Сборка — на казеиновом клее, железных оцинкованных шурупах и гвоздях. Моторама — ферма из дюралюминовых коробчатых брусьев, соединённых дугообразной клёпаной



рамой, и из 12 стальных и дуралюминиевых стержней — труб с наконечниками, частично регулируемых по длине.

Крылья — нормальной двухлонжеронной конструкции. Лонжероны — коробчатые шириной 80 мм (в переднем лонжероне нижнего крыла 55 мм) при толщине полок в пролётах 30 мм. Стенки — из 5-мм фанеры, направленной слоями под углом 45°. Нервюры — из сосновых реек и фанерных стенок с продолговатыми отверстиями облегчения, через которые проходили ленты-расчалки в крыльях (одиночные кресты). Стойки коробки крыльев — дуралюминиевые трубы капле-видного сечения с регулируемыми вильчатыми наконечниками. Расчалки профилированные ленты с наконечниками, несущие — парные № 12 (диаметр исходный и резьбы 12 мм), обратные — одиночные № 11, под центропланом — № 10 и 7.

Хвостовое оперение — обычной деревянной конструкции, все ободы крыльев и рулей — дуралюминиевые. Управление — тросовое, двойное — от лётчика и наблюдателя. Управление элеронами — дифференциальное, отклонение их вверх — на 32°, вниз — 10°3′.

Шасси М-образной схемы с резиновой пластинчатой амортизацией. Колёса — первоначально спицевые, с 1933 г. — дисковые тормозные с размерами пневматиков 900 X 200 мм. Баки — из оцинкованного железа. Трубопроводы — медные. Радиатор — сотовый выдвигной из латунных тонкостенных трубок фасонного сечения. Управление им — от штурвальчика с цепью Галля.

Профили крыльев — 10%-ной толщины, с прямой нижней стороной. Центровка самолёта: пустого — 24,5% САХ. В полёте в варианте разведчика — 33,7% САХ. В роли бомбардировщика — 33,5–35,8 САХ. При выгорании бензина она могла доходить до 40% САХ.

Вооружение — пулемёт ПВ-1 синхронный и один (впоследствии спарка) на турели, бомб на подкрыльевых держателях 256 кг для разведчика (нормальная нагрузка) и 300–400 кг для бомбардировщика (перегрузка)».

Мотор Р-5 заводился через храповик деревянного воздушного винта с помощью автостартера грузовиков БАО («полу-



торки», ЗИСы и т.д.), имел помпу, прокачивающую воду в пределах до 300 литров в минуту. Два бака для горючего стояли в фюзеляже под ногами пилота, ещё пара — размещалась в центроплане верхнего крыла. Общая ёмкость бензобаков составляла 820 литров. Если предполагалось использовать «Рэшку» в зимних условиях и на Крайнем Севере, в Заполярье, машины оснащались лыжами из ясеня, которые окаймлялись окантовкой из металла.

Разведчик с нагрузкой на крыло  $55,9 \text{ кг/м}^2$ , так же, как бомбардировочно-торпедный вариант, оснащался двумя двухгранными триплексными или целлулоидными козырьками лётчика и лётнаба. В оборудование самолётов входили радиостанции и фотоаппараты, разные прицелы согласно предназначению, динамомашинки с ветрянкой для питания фар при ночных вылетах и посадках. Разумеется, обозначенным комплектовалась определённая часть аппаратов, а не каждый Р-5, сошедший с конвейера. Забегая вперёд, скажем, что большинство покорителей меридианов и параллелей, километров и морских миль вышли в небо не своим ходом, а в спецупаковочных контейнерах, которые несказанно понравились смекалистому контингенту из многотысячного личного состава БАО. Выражаясь простецки, они стали временками, «дачами», «вагончиками», помещениями для запчастей и инструмента, короче — вторым домом тружеников аэродромов, без труда которых авиация стояла бы на земле бездейственной.

Всё, о чём сказано выше, придёт в осознание широких масс «летунов» значительно позже. На деле требовалось доказать правильность теоретических доводов маэстро авианаук Б.С. Стечкина, В.С. Кулебакина, Б.Н. Юрьева, Н.В. Гевелинга, В.П. Ветчинкина, В.С. Пышнова, С.К. Туманского, В.И. Базарова, С.И. Фролова, Н.А. Рынина, А.А. Саткевича, П.И. Гроховского, С.А. Христиановича. Доказательство теорем, версий, гипотез, изысканий достигалось только одним — воздушными испытаниями летательных аппаратов военного и гражданского предназначения.

...Незаметно, словно «слепое» дождевое облако, подошёл 1929 год, ознаменованный выпуском первого опытного эк-



земляра. Обкатку и «встряску» очередного первенца проводил штурман М.М. Громов, отличившийся в 1925-м при перелёте Москва — Пекин — Токио с М.А. Волковойновым, В.П. Кузнецовым, Е.В. Радзевичем и другими авиаторами и пропагандистами лётного дела. Помимо него, по Программе госиспытаний проводил штурмовку небес воздушный рыцарь В.О. Писаренко, ряд известных пилотов, нижеподписавшиеся под знаковым отчётом (одобрен Я.И. Алкснисом, участвовавшим 21 июля в перелёте Москва — Севастополь): «Самолёт в пилотировании прост, вполне устойчив, очень летуч, медленно теряет скорость при сбросе газа». Новинку поддержал «Вестник Воздушного флота».

Профессионалы НИИ отметили устойчивое парашютирование, терпимые сквозняки в кабине, не оставили без внимания штопор, возникавший на 70 км/ч, или при спровоцированном вводе. Импонировали в Р-5 короткий разбег и посадка, чуткость управления и положительное прохождение «акробатики». Товарищ Алкснис, недавно выучившийся на лётные «права», недаром зафрахтовал за собою снежного цвета Р-5. Командующий ВВС Страны Советов должен поспевать всюду — «Руссо-Балт», «Бюик» или «Промбронь» для него были игрушкой. Алкснис по долгу службы не раз бывал в Орле, и вполне вероятно, находил много общего при встречах с Поликарповым, передавая ему приветы с Орловщины...

Первая партия серийных Р-5 стартовала в 1930 году\*. Тридцать вооружённых пулемётами машин (спарки «Льюис» или турельные ДА в придачу со синхронизированным ПВ-1) были, с оглядкой на будущее, оборудованы подкрыльевыми бомбодержателями, благодаря которым экипажи располагали 32-килограммовыми бомбами Орановского в количестве 12-ти убойных единиц. Вскоре они были распределены по назначению в авиабригады Белоруссии и Украины, где с должным,

---

\*Тогда же была разработана модификация с разрезным крылом под руководством Л.И. Сутугина; окончательная доводка и испытания двух экземпляров были произведены инженер-сообществом С.А. Кочеригина в 1932–33 гг., омрачённых гибелью М.А. Волковойнова, так и недоиспытавшего Р-5 с поворотными стойками в сентябре 1932-го.



нешадным образом красноенлётами были проведены испытания, приближённые к боевым. В ходе их впервые были проверены делом опыты топливозаправки в воздухе и приёма с земли секретных депеш с учётом беспосадочных заходов разведчика над аэродромами и наблюдателями. В свою очередь экипажи тяжёлого бомбера Туполева № 1 остались довольны возможностью увеличения продолжительности полёта до четырёх часов.

Поликарповская новинка нашла немало почитателей. Среди них красные орлы — А. Ширинкин, Б. Куприн, Е. Татарченко, Я. Моисеев, заводской воздушный «каскадёр» А. Жуков и многие другие.

Н.М. Бахрах, главный инженер авиазавода, повсеместно повторял Поликарповскую формулу: «Наша задача — не «лепить» самолёты из готовых образцов, — подчёркивал Николай Николаевич, — а создавать оригинальные конструкции, попытаться отрешиться от устаревших понятий в конструктивных и организационных вопросах... С помощью небольших изменений самолёту можно будет придать новые свойства, которые позволят ему долгое время держаться на вооружении».

Если бы на одном вооружении, Николай Николаевич! Главный конструктор, под завязку занятый параллельной разработкой У-2 и др. машин, не ожидал того, насколько Р-5 пригодится в Гражданской авиации и сколько осуществит перелётов!

Первым месяцем осени 1930 года тройка Русских Пятёрок в составе — Ф. Широкий, Я. Шетель, Ф. Инганиус, И. Спирин, А. Мезинов и М. Кольцов — осуществила героическую воздушную вахту, пропустив под крыльями Центральную Россию, Крым, Кавказ, Иран, Турцию, Среднюю Азию и Зауралье. Целью перелёта являлось не только саморекламное открытие советских авиадостижений Миру. Ударение ставилось на... экспорт добротных аэро странам мусульманского мира и тем державам, что находились на «околице» авиаиндустрии (Турция, Персия, Афганистан).

Участники экспедиции протяжённостью 10 500 километров стали асами в глазах молодёжи, орденосносцами. Через



несколько месяцев Р-5, что были «помоложе», будут вновь задействованы на агитационном и коммерческом поприще, вылетов в Тегеран. Как говорилось, пальма первенства международного жюри была предоставлена герою этих строк. Крещение в Тегеранском небе, двигатель М-17, скорость 244 км/ч — не могли не заметить и представители пока тeneвых Люфтваффе\*.

Всевозможные «Правды», полные фарисейства и идеологической лжи под шефством Сталина-Мехлиса и пр. борцов с оппозицией, выглядели бы глупо, не включив фанфары на фоне грандиозности успехов. Вдобавок, Аэрофлот был перетянут узлом возникавших перед ним проблем. Самолётов катастрофически не хватало, а Р-5 уже работал «волшебником» в качестве незаменимого почтальона. С протекции начальника ГВФ А.З. Гольцмана и куратора «Правды» Л.З. Мехлиса формируется авиаотряд агитаторов прессы ВКП(б), которому она (партия) ставит задачу № 1: матрицы рупора пролетариев любой ценой должны быть доставлены в крупнейшие промышленные центры — города страны.

Один из биографов Поликарпова, журналист, организатор авиаотряда «Правда» А. Магид, упоминая лётчиков Янышевского, Никитченко, Добрынина, Местона и др., приводит диалог новых русских по поводу методичного снабжения народа вперекос с ним идущим чтивом:

Гольцман: «Да, но как это сделать?»

Мехлис: «Только вы и можете нам помочь».

Гольцман: «В случае чего придётся ведь садиться где попало, но раз нужно — сделаем».

Мехлис: «А какие машины вы думаете использовать для цели?»

Гольцман: «Поликарповские, особенно Р-5. Эта машина, как и Р-1, прекрасно показала себя в труднейших условиях».

Мехлис: «Надо связаться с Николаем Николаевичем Поликарповым, посоветоваться с ним».

---

\*См. книги В. и С. Рассохиных «Небесные снайперы» в первом и втором издании.



Гольцман: «Обязательно. Человек он изобретательный, может быть, предложит добавочное приспособление».

В качестве бременя с массой приспособлений на горизонт мая 1931 года вышел проект реорганизации ВВС, закреплённый печатями ведомства П. Баранова и Я. Алксниса. Пока задумывалось создание 12–13 «Эрных» эскадрилий, «правдисты» Восканов, Сосин, Шевченко, Горшков, Савченко, Водопьянов, Добрынин, Рябушенко, Янышевский, Переселени и Местон во главе с П. Никитченко и А. Куинджи с трудом осваивают ночные полёты. С начала июня начнутся «челночные круизы», во время которых под крыльями не раз проходил в туманах Оки и Орлика городок Орёл...\*

А между наслаждением населения свежешапнувшей перидикой, незаметно происходил рост производства самолётов, который вышел на рубеж — около 340 экземпляров. Все они проходили тщательнейшую проверку ОТК. Заводские мастера пилотажа А. Екатов и А. Жуков к концу «небесного» дня шатались от перенапряжения, с мечтой как можно быстрее «приземлиться» на койку. С каждым днём, наращивая качественные и количественные традиции производства, поликарповцы, к радости своей, начали получать рыбинские моторы М-17 с активом 615 л. с. При этом более мощные BMW теперь устанавливались эксклюзивно и предназначались командному составу, т.е. элите ВВС РККА.

Через год, несмотря на тяжёлую обстановку в стране и общую ненависть зарубежья, массовка расширялась с упорством и энтузиазмом. В результате поликарповцы приблизились к объёму производства в размере около 900 штук, причём увидела небеса модификация штурмовика. Тогда же, помимо активного контроля за центровкой, Р-5 получил огневое ДП — четыре пулемёта ПВ-1, с «пропиской» в обтекателях нижних крыльев\*\*.

---

\*Летать на Р-5 приятно, — говорили красные пилоты. — И скорость можно выжать до 230 километров в час!

\*\*Примерно в то же время, в Швеции трудились немецкие авиаконструкторы Герман Похлманн и Карл Праут — создатели печально известного пикировщика «Ю-87 Штука» и его модификаций.





Заматерелая эмиграция, буржуины и керзоны, соблюдая дистанцию, осознавали мощь интеллектуальных и оборонительных мероприятий русских, в связи с чем авиажурналисты престижных изданий с помощью рассадника агентуры делали объективные выводы. К Поликарпову — повсеместно — заискивающий подход и настороженное внимание, а французский «Авиасьон» вообще разразился каталогом созданных им машин. Исходя не только из Парижских «смотрин» прогрессивный авиаежегодник родом из Нового Света не преминул отметить, что «господин Поликарпов является хозяином огромного конструкторского коллектива, равного которому ещё не знает авиамир».

Николай Николаевич никогда не был склонен афишировать себя и работу КБ посредством пресс-конференций или бессистемных брифингов, создаваемых болтунами и болтушками древнейшей профессии в оправдание существования себя. Видится примечательным его признание:

«Несколько лет тому назад на международной выставке в Париже меня познакомили с французским конструктором, имеющим мировое имя. Мы долго разговаривали. Под конец беседы он с недоумением спросил меня, что питает наше творчество, если в Советском Союзе нет капиталистической конкуренции и безудержной погони за личной наживой? Я ответил ему: «Воздух, которым мы дышим. Творческий воздух. Мы живём, дышим и работаем в замечательной творческой атмосфере. Нигде в мире нельзя так свободно творить и созидать».

Боже, разве мог увидеть будущее король истребителей, когда прекрасные слова об Отчизне вернутся ему бумерангом гнусного ложного обвинения во «вредительстве»?!

...1932 год принёс мало улыбочности. Единственным, что стимулировало творческий запал, было внедрение в лётные когорты авиадвигателя М-34, представлявшего более совершенный модельный ряд, созданный на фундаменте М-17. Мотор, вышедший из-под пера выдающегося двигателялиста, племянника Н.Е. Жуковского, А.А. Микулина в тесном сотрудничестве с лидерами НАМИ — пережил массу бюрокра-





тических заслонов и доставил создателям «мешок» хлопот. В дело проталкивания мощного «бегемота» внесли большой вклад Баранов, Алкснис, специалисты винтомоторной группы ЦАГИ Розенфельд и Минкер. Попавший за решётку крёстный отец НАМИ, талантливый двигателю Н.Р. Бриллинг, в тот период, к счастью, был освобождён....

Местом серийного производства предполагался Рыбинск. Однако волокита со сборкой V-образного «ревуна» вынудила «Кулибина» пойти ва-банк: картер и блок цилиндров пришлось временно заимствовать от фирмачей Юнкерса.

Впоследствии, с организацией в 1930-м ЦИАМа (Центрального института авиационного моторостроения) воз и ныне был там, чему поспособствовал тов. Марьямов, выступавший против нововведений Микулина. В 1932-м враги поневоле вновь встретятся на заводе имени М.В. Фрунзе. Неполладки с коленвалом и личные нестыковки не помешали запуску первой партии этих двигателей мощностью 750 л. с. (взлётная — 830).

Они-то и попали под капоты Р-5. На испытания самолёта с новым мотором прибыли на роскошном, вероятно, «Паккарде», представители партийной аристократии: Сталин, Ворошилов, Баранов...

Поликарпов и Марьямов в окружении света авиаинженерии присутствовали тут же в подчёркнуто галантных костюмах. Сталин был в прекрасном (редком) расположении духа и в сопровождении Баранова после успешных полётов, источал комплименты всем.

«Большое спасибо, товарищи, за мотор и самолёт. Желаю вам новых успехов», — похвалил он собравшихся, а затем с визгом покрышек двинул на своём броневике в Кремль.

Никто, н и к т о не знал того, к а к он позднее всех их «похвалит» с помощью избежавших фронта инквизиторов...

Пока демон, жаждущий кровопролития дремал, с санкции военных решено перевести М-34 в бомбардировочную область, по причине «голода» подобных двигателей на крыльях первых мастодонтов А. Туполева. При этом Р-5 никто не собирался увольнять в запас: постройка выверенных практикой образцов



продолжалась во всёвозрастающем количестве, озаменованном выпуском более 1500 машин к финалу 1933 года.

Николаю Николаевичу, участвовавшему в испытаниях морских разведчиков, было чем гордиться. Работа, проведённая его коллективом, отразится в автобиографических заметках:

«С весны 1923 года мы начали проектировать и строить самолёты собственной конструкции — одноместный истребитель И1-М5, пассажирский самолёт П-М1, тренировочный самолёт Р1-БМВ-3, Р1-БМВ-4а, Р1-С-П, Р1-«Мерседес», гидросамолёт МР-1-М5 и другие. Подавляющее большинство их было принято на снабжение ВВС и строилось в крупных сериях.

Работами положено твёрдое начало опытного самолётостроения в СССР. А так как всё пришлось нам начинать впервые, ибо ЦАГИ, ВИАМ и ЦИАМ организовались и начали работать позже, не ранее постройки лабораторий (с 1926 года), то все вопросы научно-исследовательского порядка пришлось решать на своей базе, у себя на заводе».

Мы не случайно упомянули об участии конструктора в корне машин сухопутного склада, в водных и воздушных испытаниях его моделей и модификаций гидроаэропланов. Чувствуется, любил человек, рождённый в шаге от речки, побыть возле неё любую из свободных минут. Когда работа подразумевала контакт с водной гладью или лёгкой рябью, Николай Николаевич, души не чаял вместе с пилотом пройти щемящий по-детски восторг от простора и брызгообразования. Хобби — это не назовёшь: барсивость и глиссирование шутить не любят. Скорее, то была одна из отдушин в жизни творца, степень свободы и безмятежья до горизонта...

Кто знает теперь, не Д.П. Григорович, бесценное светило морской авиации, и не молодой ли товарищ В. Шавров привили Поликарпову увлечение гидросамолётной практикой, будучи влюблёнными в неё со времён мальчишеской мечты? Уважаемый Дейнека не спонтанно взялся за карандаш и кисть, создав позднее «Будущих лётчиков». Когда-то разработчик МР-5 (№ 10) Д.А. Михайлов был похожим на них...



Руководящему крылу нового строя охрана морских границ столь огромной державы, как наша, была далеко не безразлична.\* К слову, колыбель отечественной авиации и есть гидроавиация. Она дала Родине плеяду отличных авиаконструкторов, имена и машины которых чтут во всём Мире.

Проблем у морской авиации, пожалуй, было покруче чем у сухопутной. Недалёкость командования Советскими Флотами при сравнении с международным бумом авианосцев и палубной авиации может обуславливаться тем, что был другой бум — бум пятилеток, затем национальный шок от репрессий. Рукотворная полундра унесла немислимый «тоннаж» лучших флагманов и корабелов.

Морские разведчики и базовые торпедоносцы были созданы в союзе с конструкторами В. Шавровым и В. Никитиным. Незначительные переделки коснулись шасси (двухпоплавковое деревянное у «гидро»), хвостовой части, фюзеляжа, имелись и «навороты». Например, у Р-5а на борту монтировалось спецустройство, облегчающее пуск мотора на воде, а Р-5т 1934 года был более «косолапым»: того требовала торпеда и конструкция её держателя — ДЕР с «несчастливым номером» 13. В целом лётно-тактические характеристики машин не очень разнились при аналогии с серийным образцом. Первый «а» чуть не потерпел фиаско, ввиду маломощности производства и слабой матбазы Таганрогского завода № 31 (лодки И.В. Четверикова подверглись той же печальной участи). Фаворитам ВВС РККА подобный выверт промышленности был явно не по нутру; и без того удручали условия, высказанные на переговорах Э. Хейнкелем и А. Маркетти... Любопытно здесь вот что: почему наши лидеры и дипломаты не вышли на Р. Митчелла, братьев Шорт, Майо? А вдруг консервативные англосаксы оказались бы посговорчивее? Как никак, не раз «золотую нимфу» у Ж. Шнейдера увозили...

Впрочем, заграница была далека, а заодно и черства. Всё одно, что для пингвинов — Сахара? Со второго полугодия

---

\*Доработанный после неудачного приводнения В.Н. Филиппова в Севастополе, морской разведчик (Р-1 поплавковый) был выпущен в количестве 124 экземпляров и стоял на вооружении Флота до 1932 г.



1933-го Московский авиазавод № 1 испытал опытный образец, а затем отличился выпуском свыше сотни крыльев над морем.\*

Машина В. Никитина рационально задумывалась одной, хотя штурман, наводчик, стрелок-радист вряд ли торпедоносцу мог помешать. Не нам, право, судить; воззрения 30-х годов ни на дюйм, ни на йоту не могут быть приближены ко дню бегущему (образно — по волнам). Испытания проводились в середине зимы 1934 года: сначала на Ходынке, чуть позже пилотами НИИ ВВС. Командование Морских Сил Республики, зная про потребность машин для ВМБ Флотов, опытную партию Р-5т отправляет в Севастополь. Признаем, машин с одной из ведущих ролей во Флоте выпустили «лилипутской» серией: всего... около 50-ти единиц. Некоторые были навечно командированы на ТОФ. Со всем мизерная часть — в пользование бравым сынам КБФ. По обозначенной причине, очевидно, Северному Флоту их вообще не досталось. Остаётся сожалеть, что Сталин держал больше кабельтова от Флота и кораблестроения, в чём можно убедиться, прочитав воспоминания наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова.

Отлично, что машины часто использовались на манёврах, а, коль часто проводились флотские учения, означает, что мы были не так уж обезличенно отстающи при параллели с базовой и авианосной авиацией Императорской Японии...

Возвращаясь к самолётам суши, напомним, что существовали модификации Р-5, козырем которых было вооружение. Нашли распространение бомбодержатели поясного типа, предусматривалось применение нового класса бомб и специальных (ротационных) контейнеров. Часть машин комплектовалась усовершенствованной турелью ТУР-8 и четырёхствольным огневым «веером» пулемётов ШКАС. Серьёзной подошли к размещению бомб в центроплане. К модернизации Р-5 привлекалось ОсконБюро ВВС во главе с П.И. Гроховским.

---

\*Здесь следовало премировать заокеанским «Кадиллаком» или семейной путёвкой в Ливадию инженера-прочниста С.Н. Шишкина, и «крестного отца» летучего «куратора акваторий» — А.И. Гребенева.



Было бы несправедливо, без упоминания об опыте применения дизелей ЮМО и гусеничного шасси, турбокомпрессоров, грузо-пассажирских вариантов фюзеляжей, а также детально доработанных килей и оперения\*. «Р-5 и сыновья» оказались беспримерно вездесущими машинами, нетребовательными товарищами нового поколения военлётчиков.

Почти шести тысячам экземплярам поликарповской марки предстоит беспощадная борьба за существование, а честнее выживание в годы героизма повседневья и в жесточайшую годину Великой Отечественной. Первый экзамен на прочность и зрелость советской авиапромышленности принимал у них Крайний Север, стопорно не желавший подчиняться людскому рвению отыскать кратчайшие морские пути — связку меж двух океанов.

\* \* \*

Неприступная Арктика... Страна снегов и торосов, вечной мерзлоты и паковых льдов. Вотчина айсбергов и белых медведей, держава прапрадедушки всех дедов Морозов! Сверхшквальное королевство непредсказуемо и коварно. Никто в громкоговорящем безмолвии не застрахован от вынужденных дрейфов, цинги, макси-тоннажного обледенения и пропажи экспедиции без вести...

О, сколько ж судеб тобою перемолото, необуздаемая частица Света! Погашены миллионы глаз. Тысячи сирот-семей первопроходцев и душевных скитальцев с налётом гордого авантюризма — выплакали Горячий океан слёз, не дождавшись вас на рейдах портов и у причалов. Бесконечный поиск новых маршрутов, организация колоний «робинзонов» поневоле, отрешённость от Мира, желание сослужить Человечеству или «вмёрзнуть» в его историю — всё было с необозначенной степенью вереницы психологических, моральных,

---

\* Примеры последнего характерно запечатлены в V-образном хвостовом оперении конструктора-поляка Ежи Рудницкого (1935). Самолёт был довольно опасен в пилотировании, что отмечали И.Ф. Козлов, М.М. Громов и К.К. Попов. Ещё более печально, что русский проект типа «бабочка» убил своего автора, талантливого механика-самоучку Филатова, вместе с пилотом Гроздем осенью того же года.



идеологических и самовлюблённых пунктов. Здесь, где страшно взглянуть не на красоту узорчатых и многомильных акваторий Ледовитого, а на Фаренгейта и Цельсия, в том случае, если ты переживёшь пик лихорадки и вернёшься не умалишённым, а героем, тебе уже трудно будет вновь не вернуться сюда и любые курорты Мира тебя не обогреют и не прельстят. Ты — раб Любви к Снежной Королеве и никакая Герда от её зеркальных осколков памяти тебя не спасёт. Романтизм покорения неизвестного, случается не расшифруем, а изредка бывает и фанатичен...

Товарищ Удача улыбнулась пролетариату в 1932 году, когда ледокольный ветеран «Сибиряков», посредством усилий команды, стал рекордсменом покрытия водно-солёных толщ в одну навигацию. Эстафетчики дел С. Дежнёва, В. Беринга, Г. Седова, В. Русанова и А. Колчака, выходят на сотрудничество с датскими кораблями не без Императорского золотого запаса. В целях проведения научных работ молодой советской наукой с имперскими корнями, правительство спонсирует стапели Копенгагена. Договорно-проектное требование — грузо-лайнер 7-тысячным водоизмещением, со скоростью не менее 13 узлов, «должен» бросить якоря в Петрограде к середине июля 1933-го...

Гудок прибытия не заставил долго ждать. Морской волк, полярник В.И. Воронин вместе со старпомом и главой мотористов осмотрел каждый дюйм парохода, шутки ради, каждый из «зубов» «челюсти» «Челюскина». Корифеи природо-ведческих наук организовано собирались под флагом флагмана экспедиции — академика О.Ю. Шмидта. Практическое освоение Северного морского пути ставилось задачей № 1, плюсуя исследования Сибири.

Недолго радовал «Челюскин» гостей кают-компанией: Мурманск, всё его население уже ожидали радости встречи. Немногие мурманчане, представители других пароходств и заполярных держав сегодня могут припомнить августовские рандеву — прощание...

Тут, на бескрайнем просторе, где, кажется, где-то рядом находится пуп Земли, все почувствовали дыхание Ледовито-



го, и столь же искромётно осознали себя песчинкой, скорлупкой при виде сурово движущихся волн, с шапкой «ласкающих» ватерлинию белых гребней.

Узлы, между тем, под песнь гребных валов судовой машины мотали на счётчик навигаторов мили: прошли Охотское море, Северную землю, море Лаптевых. И вот... Колючинская губа. Чукотское море начинает сдавливать удавку ледового полона... Тут ни Сталин, ни машинный телеграф, ни радиокompас, а тем более, тюлений жир — ничего не решали. Стихия мощней всего, что вообще может двигаться.

Виртуоз кисти, сокровище мировой и русской живописи, великий маринист И.К. Гайвазовский\* оставил Миру бесценную коллекцию перемещений живой воды, контрастов цветов и теней, трагедийность морских баталий и романтическую лирику штилей и бризов. Стихия, кораблекрушения, детальное знание Парусного Флота — стержень его произведений, который не удалось повторить никому.

Есть копии и прекрасное товарищество передвижнических учеников. Внук и пилот К. Арцеулов подавал большие надежды и во многом советовался с Волошиным и Поликарповым. Но как пошла бы его кисть по полотну, явись он свидетелем трагедии на Северном коварном пути?! Связь времён — палитра непостижимая, в мольберте её не закрыть и не унесёшь!

«Челюскинская эпопея» ...Её сразу же стоило избавить от кавычек. 13 февраля 1934 года в результате сильного сжатия льдами был пробит борт подводной части и 104 челюскинца оказались на дрейфующей льдине в 150 километрах от спасительницы-земли.

А.Е. Погосов, участник похода и очевидец исчезновения парохода в 144 милях от мыса Уэллен, напомним как «это» было:

«Тридцатиградусный мороз. Метель. С левого борта на пароход надвигается огромный ледяной вал восьми-десяти-метровой высоты. Глыбы с грохотом наваливаются одна на

---

\*Истинная фамилия Геня по рождению.





другую, рушатся, опять насаждают... «Челюскин» тонул медленно. За час на лёд было выгружено всё необходимое для предстоящей полярной Одиссеи. В течение второго часа за борт сбрасывалось всё, что можно было спасти».

Ответом на призыв «Спаси челюскинцев!» выступают Р-5, пилоты которых совершили непостижимое, возведя себя и поликарповские машины в понятие бессмертная эпоха! Какими словами можно осветить Подвиг полярных лётчиков, вывозивших неудачливых мореплавателей и поднимавшихся со льда с пятью-шестью челюскинцами на двухместном, непрочном «Эре»?!

Ближне и дальнезарубежисты поспешили брызгать слюной и надрывать глотки, словно глашатаи бирж: русский дух товарищества был в расцвете. Это он, Дух — будет крушить» «красно-солнечных» азиатов, легионеров «Кондора», «Ла Кукарачча», уроженцев «тысячезёрной» страны, асов и начинающих Люфтваффе...

Чехи через рупор «Прагер Пресс» вспомнили о метеоусловиях. Й. Геббельс штурмовал печатные станки своим «Штурмом», крушившим евреев и красных. Итальянцам хватало пилотажа над Средиземноморьем и Эфиопией. Американцы тактично смолчали, помня спасение Д. Маттерна С. Леваневским, в тех же чукотских местах год назад...

Датчанам было жаль людей и пароход. Газета «Политикен» постаралась ответить едино за всех: «На льдине Отто Шмидт встретил врага, которого ещё никто не мог победить».

Неохватные расстояния Заполярья победили... одномоторные самолёты Н.Н. Поликарпова и его инженер-замов. Челюскинцы эмоционально надеялись на помощь с Большой земли. Ни одна из «Правд» не создала матрицу правды, в которой русскоязычно значилось бы первое, пока незримое сметение учёных и мореходов, в дни, когда ледовый «круиз» переступил месячный срок. Консервно-крупяная еда — она, конечно, была, тяжёлые меходежды держали телесное тепло, НЗ — соответствовал обозначению...

Пилоты Р-5 спешили. Мчались смелые ребята Совдепии на выручку, силой воли, характеров и мощью моторов проявля-



ли чудеса пилотирования в условиях непогоды. Небольшого росточка Н. Каманин ощущал шквал исторических сквозняков, прихватив блокнот, ставший дневником. В. Молоков, М. Слепнев, М. Водопьянов тоже находили кроху минут, позднее вылившихся в их мемуары. Последний и его коллега Линдель пилотировали спецлимузины «ЛП-5 СССР-Н-68» и «ЛП-5 СССР-Н-67», созданные на базе Р-5.

7 апреля Каманин оставит будущему: «...до лагеря оставались считанные километры. Я с нетерпением выставил голову из-за козырька кабины — холодный ветер жёг щёки. Впереди мелькнула чёрная точка. Через минуту я увидел дым, потом деревянный барак, вышку с красным флагом на мачте, палатки и людей, которые карабкались на торосы и махали руками.

Самолёт посадил точно. Его быстро окружили полярники. У многих на глазах блестели слёзы. Я вылез из кабины и попал в объятия Шмидта. Он сказал: «Мы знали точно, что наша великая страна спасёт нас».

Один из первых советских лётчиков, чья грудь осветилась лучами Золотой Звезды, инструктор С. Леваневского, И. Доронина, А. Ляпидевского — В.С. Молоков, редкостный самоучка, ещё ранее наставлял товарищей:

«Машину нужно знать как себя. Копайся побольше в нутре машины, ближе познаешь её, и она не подведёт!»

В своём дневнике бывший курсант Севастопольской школы морских лётчиков напишет ценные строки:

«Сегодня мне показали машину, на которой я должен лететь. Она очень старенькая и, говорят, мотор у неё уже имеет 108 часов налёта. Но это ничего. Я рад, что мне дали хоть такую машину. Мы уж с ней по-стариковски поработаем. В общем, всё, что от меня зависит, я сделаю и до лагеря (О.Ю. Шмидта. — *Р. С. В.*) долечу».

Как видим, Век Прогресса коснулся не только Матерна. «Чемпион белого пятна» начальник Северной Земли Г.А. Ушаков и летавший на Р-5 М.В. Водопьянов (его машина являлась спецмодификацией для Севера) поведают много интересных нюансов эпопеи, в том числе об американской помощи



лагерю Шмидта. Правительственная «молния» обязала Слепнева и Леваневского срочно вылететь в Нью-Йорк, а затем в Фэрнбэкс-на-Аляске, за парой девятиместных «Флейстэров» фирмы «Консолидейтед». Борьба с пургой и обледенением — сюжет исторического романа, который можно назвать «Моторы несут нас на ощупь».

Изобретательный Н.П. Каманин, как и все пилоты, штурманы и механики, проявил мужество и сметку. Его находкой следует считать использование фанерных контейнеров в качестве «пассажирских мест». Челюскинцам, кто не сбросил балагурства, распевая частушку:

*Самолёты, самолёты,  
Где же ваши перелёты.  
Самолётов не видать,  
Надоело ожидать... —*

было не до шуток — Каманин брал на борт шестерых!

А вот другая запись из дневника В.С. Молокова, смельчака из Первой семёрки Героев Советского Союза, — характеристика на «Голубую двойку» — Р-5:

«Я с ним познакомился по-настоящему и проникся к нему уважением... Честь и хвала самолёту Р-5! Он оказался прочным и допускал возможность работать при наличии неблагоприятных аэродромов. В пилотажном отношении машина обладает отличными качествами». Проходя ненавистную болтанку непогод, то же подтверждали другие лётчики, бортмеханики и крепко трусившие некомпетентные граждане пассажиры...

Пилот М.В. Водопьянов пишет, что «в июне 1934 года Леваневский и Молоков прибыли в Лондон изучать английскую авиацию. Василий Сергеевич подробно рассказывал там о качествах Р-5 и всячески хвалил неприхотливую, выносливую, послушную машину».

Михаил не ради красного словца после эпопеи выводит отзыв: «Жаль, что не дают орденов самолётам, а то мой М-10-94 (Р-5) должен был бы получить самую высокую награду».



В продолжение «туманных» разговоров на Темзе, «на одном приёме, когда Молоков кончил говорить, его отозвал в сторону тихий, скромный человек и с силой пожал руку. Это был Поликарпов — конструктор многих советских самолётов в том числе и Р-5».

А ведь у «Рэшек» многое не ладилось: то втулка мотора подведёт, то шасси при посадке подломится, или того хуже, лыжи «мёртво припаяются». Тогда выручали вековые выручатели России — лом да кувалда...

«Последний раз приземлились на льдину три Р-5 — Молокова, Каманина и Водопьянова, — рассказывает А. Погосов, один из шести челюскинцев, оставшихся на льдине. — После посадки лыжные шасси на жестокой стуже сразу же примерзали ко льду. Перед взлётом я ударял огромной деревянной кувалдой по полозьям, и самолёт уходил на взлёт. Так в последний раз я отправил Каманина и Водопьянова. Остался самолёт Молокова, на котором я улетаю с капитаном «Челюскина» Ворониным. Молоков по привычке показал жестом из кабины: «Постучи». Я ударил по лыжам, лётчик дал газ, и машина сдвинулась с места».

Мир был поражён героической работой челюскинцев. Передовые и местные малотиражные издания трубили сенсационными заголовками и текстом. Документалисты и фотографы сбивались с ног и покрышек, чтобы запечатлеть Героев и самим приобщиться к истории.

Словно в воду смотрел норвежский исследователь Арктики, верховный комиссар Лиги Наций по делам военнопленных, организатор помощи голодающему Поволжью, Нобелевский лауреат Ф. Нансен, сказав слова Истины до Челюскинской эпопеи:

«Отряд за отрядом шёл в наступление на Север — за тем лишь, чтобы потерпеть поражение. Но за ними вставали новые ряды, чтобы пробиться дальше предшественников».

\* \* \*

Успехи поликарповских самолётов, достигнутые мужеством повседневного труда, не могли остаться за полем зрения



руководства Главсевморпути и других гражданских организаций. К переосмыслению конструкции Р-5 был привлечён один из лучших авиаконструкторов завода № 39 А.Н. Рафаэлянц, сторонник роста самолётной индустрии и производства отечественных авиадвигателей. На заре 30-х годов он решил пойти путём переоборудования разведчика в гражданский «лимузин» с расчётом на четырёх пассажиров.

Лидеры ГВФ решили дать «зелёный свет» конструкции, тем более, что рассматриваемая ниша в то время не имела аналогов. Наричательный «Буратино» соответствовал «деревянному» имени, был аэродинамично благороден и поддержан Й. Уншлихтом, расписавшимся в бухгалтер ведомости на должности замнаркома по военным и морским делам. С лета 1934 года Р-5, под опекой Уншлихта, закреплённый «добром» товарищей комиссаров, был поставлен в мелкосерийный, строящийся для Арктики строй.

Осенью ас Ю. Пионтковский, дрессировщик авиеток и монопланов А. Яковлева, отрывается под облаками, мастерски пилотируя ПР-5. Рафаэлянц, присутствующий на испытаниях, рад скоростным параметрам, закреплённым «царским» подарком О. Шмидта — волчьей шубниной. Сохранилось фото: Поликарпов думает о своём у левого крыла облагороженной машины...

Следующий взлёт был откорректирован лютыми холодами над Диксоном и пилотажем В. Молокова, уже задумывавшегося об учёбе на штабных курсах учзаведений ВВС РККА. Глашатаи партии и слуги убивающего крестьянство режима были не настолько слепы, чтобы не использовать «Боливар» с прекрасным остеклением в пропагандистских целях. Техперсонал известен и высококвалифицирован, но кто мог представить участие в полёте будущего гимновиста Эль-Регистана!

Н-70 был разукрашен краше транспарантов и обладал грузовыми контейнерами, был обласкан отличным сервисом в преддверии взлёта с Центрального аэродрома. Непогода размашисто внесла своё «я» в умственные и топографические планы пропагандистов уже в Омске. Затем Красноярск,



Подкаменная Тунгуска с неизвестно чьим метеоритом, Игарка, наконец, остров Диксон...

Оказия произошла при почтовом рейсе в Дудинку, когда посадка разорвала лыжу. Мелочи лётной жизни, конечно, не наложили вето на запуск удачного Агитатора в «тиражную» жизнь.

Арам Назарович, пошедший на повышение, не ограничился бипланной заикленностью и проявил прозорливость, лишив «консерватора» верхнего крыла. Моноплан на базе Р-5 — ПР-12 был летуч. Но и она — летучесть — его не выручила. Самолёт не пошёл в серию точно, как и скоростной биплан Розателли с «Даймлер-Бенцем», устанавливаемым на первые «Ме-109» Мессершмитта.

Побывали ПР-5 и в Монголии, незадолго до схваток с воздушным самураиством подданных Императора, с земли, «где солнце проснётся» — Хирохито. Летом 36-го, после триумфа А.С. Шведовского, эти машины не раз обесточили «контакт» на пыльной Родине Сухэ-Батора. Положительный результат сыграл «первый голос в оркестре», поскольку всё, что реально и положительно, хочется перевести во множественное число. Оно — 200 пассажирских аэропланов (в т. ч. ПР-5бис), которые с успехом эксплуатировались и были прописаны в Южных мусульманских краях бескрайней Советской России...\*

Ну а главный автор — Поликарпов со всеми обходителен, суров и требователен. Благодарность вокруг Р-5 он выражал скромно и кратко: «Спасибо!»

\* \* \*

Ответить на геополитический вопрос — зачем суперземельной России был нужен Китай, что несла в недрах Монголия и затем Испания, при всём добровольчестве невозможно. Героизм отдельных личностей не подлежит забвению, сваливанию лжеисториками в кювет. Но за героизмом брошенных в пекло патриотов — не спеша причёсывается... Опасная Мировая Коммунреволюция, призрак которой бро-

---

\*ПР-5 выпускался до 1941 года. Единицы из «оставшихся в живых» в ВОВ служили в ГВФ и после войны.



дил не только по Европе. Пока В. Маяковский не без оккупации пролетарского печатного станка шпарит рваной рифмой и неологическим футуризмом чрез «Окна Роста», товарищи-революционеры молча разбили картографию мира на Советские Соединённые Штаты. Цель иллюзорного сообщества — диктатура рабства и вседозволенности. Процент укладки трупов под демонический трон наиковарнейшего из существующих «счастий» — не учитывается ни одной из статистик. Зарождение новой расы гомо убожеств, чтущих идолопоклонничество и единый желудок толпы — программа убийства чисто патриотического генофонда, без понятия «Госграница». Утомлённым идеологией гарантируются — граммы свинца, нагайка, сабля, душегубки мерзавца Исаея Берга; страхуются: донос, пряжковтирательство, карьеризм и полностью исковерканный марксизм, почитатели которого Маркса не дочитали...

Убийство религий ожидает 1000 томов; из них более половины несут обезглавливание мусульманства, величайшей ветви Веры всем известных стран. Крепко помешал «товарищам» К О Р А Н: ведь он, не желая того, превращал новоязычников в евнухов.

Зачем же Россия понеслась на эскадрильях Р-5 поддерживать Конфуцианство и Буддизм?! Что искала недоедающая страна у ещё более голодных китайцев? Была ли то попытка закрепиться среди азиатов в противовес меморандуму японского премьера Г. Танака? Что пообещал Иосифу Виссарионовичу московский затяжной гость — будущий генералиссимус Чан Кай-ши? Ответ, как эхо из бездонного колодца — в пещерах Гималаев и Тибета...

\* \* \*

История междоусобных войн Китая настолько запутана, сложна и фальсифицирована, что тысячи иероглифов, рождённых неповторимой страной, могут завести в тупик, из которого не вернёшься. Многоликость партий и течений, оппозиционная «мелочёвка» с вагонами юаней, уголовный сброд и «обкитаившееся» русское дворянство уважали и ненавидели Нанкин одновременно.





То же самое относилось и к «красной заразе», идущей с Востока — японские «стряпчие» под «коммерсантов» обожали намахнуть словесным мечом молодую Советскую Власть. Однако есть сосед — есть дружелюбные переговоры. Последние — помогают выборочным с протекции разведки «князькам» в укреплении их «малобогдыханского» влияния. Простые же смертные были по гроб рады любой дружбе: за их спиной геополитика не стоит...

Итак, Северный кусочек Китая — провинция Синьцзянь. Куда ни смотрит взор — кругом горы, кряжи, горы. Зубья гор, целующих небо, одышковая сухость безжизненных пустынь и вновь горы, хребет Тарбагатай — даром, что ли, страну кличут Поднебесной?

Провинция граничит с Россией и, как говорилось, здесь первыми осознали значимость добрососедских отношений. Были заключены договоры и соглашения на взаимовыгодных условиях по ряду проблем, особо внимательно рассматривалась торговля. Видя успехи советской авиации наяву и читая о них в периодике, хитрые китайцы попросили помочь в организации своей авиашколы — уроки Маньчжурии никто не хотел повторять.

Доброе начинание опередили далёкие микадовцы, большие профи по «казусам белли»\*. В дни, когда шла подготовка перелёта, не без участия японского «Лоуренса» (или «Николаи») — К. Доихара, мятежники со всем, чем можно убить в руках, двинули на осаду столицы провинции — крепость Урумчи. Глава не одного погрома, прояпонский генерал Ма Чжуин подавал пример штурмовщикам, жестоко повторявшим самоубийственный путь нации со времён средневековья. Абордаж крепостных стен под дикое улюлюканье и фанатичность, с каждой минутой, словно разрушенный муравейник, усугублялся непередаваемыми сценами смерти братьев по крови. Единицы из японцев лили масла в огонь, с призывами отсечь голову дубаню провинции Шэн Шицаю...

---

\*Читай — специалисты по поводам к войне.



Дружественно настроенный к русским, он давно чуял неладное и просил приграничные власти ускорить отправку инструкторов вместе с бипланами У-2 и Р-5. К несчастью, отправку из Аягуза задержала круговерть непогоды, «гульнувшая» до такой степени, что «контейнерные самолёты» оказались в снежном плену. Лётчики проявили бесподобную сноровку при раскопках машин и с оперативностью привели их в боевой строй.

Вот ведь русская душа какова! Кому горе — не беда, тому беда не горе и в родных землях. А тут ни за что бьют друзей-китайцев: извольте спешить, помочь...

И наши ребята крутили моторы курсом на Урумчи. А до него нужно не превратиться в щепки при возможном последнем полёте над 4-километровыми глыбинами Тарбагатая; нужно жалеть моторы и уметь ориентироваться без приборов; надо найти брешь спокойствия над пургой; нельзя увлекаться высотами без кислорода; помнить, что машины перегружены вооружением.

К. Шишков и Ф. Полюнин блестяще справились с задачей. Неудача постигла С. Антоненюка, пилотировавшего Р-5: в тяжелейших метеоусловиях и тигру не мудрено заблудиться в родном ущелье! Антоненок летел в заграничном пространстве, и счастье, что не разбился, вернулся на базу.

Друзей его ожидала служба китайских ГСМ в Шихо. Хлебнув авиапетролеума, самолёты бесстрашных Феди и Константина вскорости вышли на Урумчи. Внизу творилось невообразимое в духе романов любимого писателя Сталина — В. Яна...

Вид стрекочущих «птиц» с бомбовой поклажей и последующая атака в связке с огненными трассами пулемётных очередей произвели в стане ярых мятежников такое же шоковое оцепенение, как на жителей тайги падение Тунгусского метеорита. Паника превратилась в свалку, её часть — в жертвы, следующие жертвы пули не выбирали. Никто из них не мог до сего дня похвалиться рассказом или сплетней о встрече хотя бы с мирным самолётом. Теперь многие перестали говорить навсегда...



Ма Чжуин как стратег вместе с подстрекателями от самурайства допустил малую оплошность: идя на мятеж, стоит задумываться не только о винтовках «Арисака» и пулемётах «Намбу». Берясь за столь опасное дело, стоило направить «бумажку» Х. Тодзио: «господин жандармерия» не пожалел бы парочку «Мицубиси» или «Накадзима».

Месть за сочувствующих губернатору Шэн Шицаю ещё не раз обрушивалась на позиции экстремистов-повстанцев всё той же, вызывающей улыбку «силой» — парой Р-5. Стартуя вооружёнными и заправленными из Шихо, маленькие богатыри красных решили исход многолетних конфликтов.

«Погода изменчива, горы безлюдные, растительности никакой», — заново переживает опалённую молодость Герой Советского Союза Ф.П. Полынин. Потом он столкнётся в жестоких воздушных сечах со многими «хикоки синряку-какутё» (самолётами агрессии) над просторами Хасана и Халхин-Гола. Но сейчас белый, словно лунь, ас, бывший командир авиабомбогруппы вспоминал памятные полёты над горными неботочинами Синьцзяна: «Окажись один на один с этим суровым краем — мало надежды выжить... Особенно донимали ветры ураганной силы. Они бросали самолёт как пушинку, на земле поднимали тучи пыли, даже крупную гальку. В таких случаях самолёты приходилось при-вязывать».

Бешеный шквал ветров приводил и к парадоксам судьбы. Приезжает «дядя Федя» в своё расположение от командования, а самолёты... улетели! Где, что, кто, когда?! Шеф аэродрома успокоил и огорчил: тайфун «перенёс» «Рэшки» в ближайший овраг, разметав на волоски крепёжные тросы...

Потом, когда была отпразднована с большим риском заслуженная победа, группа Полынина вела преподавательскую работу по лётному делу. Китайцы удивили своей настырностью, желанием организации самостоятельных ВВС. Взаимное незнание языков не послужило преградой. Целыми днями они прилежно посещали и конспектировали лекции, однако, как у всей молодёжи, особое рвение порождали практические занятия. Представители затянувшегося феодализма не без



суеверного страха рассматривали и ощупывали поликарповские машины, неустанно восхищаясь, «почему» они так долго держатся в воздухе и, собственно, за что и каким образом? Вопросов задавалось несметное количество. Русские старались ответить доступно, афористично и образно. Случалось, все забывали про лётную «харчевню», втягивая в круговорот дебатов инструкторов, которым приходилось совершать профилактично-боевые вылеты. Радости патриотично настроенных китайцев не было предела, когда в окрестностях Урумчи появились два десятка У-2 и Р-5.

«Они понимали, что советские люди оказывают их Родине бескорыстную помощь», — подметил их крылатый учитель Фёдор Полынин.

Так мелкомасштабно и просто было положено начало Большой Интернациональной Дружбе между двумя великими и самобытными народами...

Позднее Р-5, волею судьбы и диктатуры пролетариата, были мобилизованы в помощь «исполкома» Д. Ибаррури, при эскадрильном «голоде» привлекались во всех назначениях близ Хасана, Халхин-Гола, в Финской кампании. Совсем малая часть была подставлена под Великую Отечественную войну и дислоцировалась на Флотах.

Спецсеверная модель АРК-5 участвовала в перелёте Москва — Земля Франца-Иосифа в 1936-м. Немалое число экземпляров дорабатывалось на нужды страны армейскими и гражданскими авиамастерскими\*. Несправедливо предать забвению опыты с предтечей «Катюш» и РС-82, реактивными снарядами конструкции Н.И. Тихомирова и В.А. Артемьева. К экспериментальной разработке, патронированной М.Н. Тухачевским, привлекались Б.С. Петропавловский, Г.Э. Лангемак, В.И. Дудakov, лучшие умы Газодинамической лаборатории и Реактивного НИИ. (Почти все таланты Питера и Москвы не доживут до войны: репрессированны; страна была превращена в Царство

\*Кстати, Русь ценилась не за подковки для аглицких блок: Р-5 стал прототипом семейства Р-З, последнего «могиканина» в бипланном «племени» бомбардировочной авиации СССР. Своим появлением в небе Родины, Азии и Европы они обязаны инженерам А.А. Скарбову, Д.С. Маркову, В.В. Никитину, Е.П. Шекунову, пилоту В.В. Шевченко и главе завода № 1 А.М. Беленковичу.



Фальсификаторов — часть из них праздновала... 65-летнюю Победу, которой они стреляли в спину...).

Если опустить кроваво-печальное, которое запрещено по чести национальной опускать, скажем, что секретный эксперимент, благодаря выводам В.И. Дудакова, касательно размещения снарядов, момента залпа и центровки Р-5, прошёл успешно.

По ходу повествования о творческой деятельности Н.Н. Поликарпова и его КБ мы будем возвращаться к тем или иным крылатым творениям прославленного коллектива. Обратимся к рассказам, мемуарам и воспоминаниям первопроходцев боевых и гражданских воздушных трасс, через всю жизнь до последнего вздоха не разменявших чувств Любви к Отчизне и Небу ни на какие другие блага на свете. При всём ужасе Единой гильотины, упавшей на высшее, среднее, низшее командование РККА, ВВС, ВМФ, нельзя забывать, что были у революции благородные сыновья и дочери, с молодых лет воспитавшие себя во благо служения Родине, поколению свободных от «врагов», ну и, конечно, беспримерной партии.

Испытания — всюду относились в первую очередь к людям. И потому, заключая обзор по самолёту Р-5 и его модификациям, снимем накал спирали, унижающей народ, словами В.С. Пышнова. Автор трудов по теории полётов, управляемости, маневренности, штопору самолётов дал высшую оценку КБ Поликарпова:

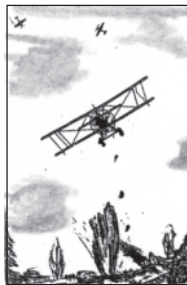
«Самолёт Р-5 обладал высокими свойствами в отношении устойчивости и управляемости. Его поперечная устойчивость при полёте на больших углах атаки была поразительна».

Пресса не без помощи Р-5 ликовала, рисуя светлый путь «в буднях великих строек, в весёлом грохоте, в огнях и звонах, здравствуй, страна героев, страна мечтателей, страна учёных!»



## В МИРЕ И НА ВОЙНЕ

---



Забежав вперёд, не грешно обернуться и рассказать о двухместном учебном биплане, долгожителе, тихоходе, «кукурузнике», «рус-фанере» — У-2, ибо он Герой Советской России.

Ещё с Гражданской войны, в авиаформированиях Красной республики в качестве вырубалочки применялся У-1, прототипом которого послужил английский разведчик-корректировщик AVRO-504, дебютировавший за год до Первой мировой. С захватом власти большевиками кое-что оставалось от Императорских Эскадр в виде «Фарманов-IV», моделей «Ньюпоров», малого числа «Буазенов», «Сопвичей» и «Депердюзенов». Разруха, оставившая немало авиадвигателей в облике всего лишь двигателей, подтолкнула лётчиков конструкторского уклада А. А. Пороховщикова и В. Н. Хиони к мысли их использования не на земле, а в воздухе\*. Однако рождение машин с бипланной коробкой крыльев, монопланым горизонтальным оперением, расчлененной фермой хвоста и элеронами в верхнем крыле не дало результатов. П-IV, П-VI-бис и «Конёк-Горбунок», обладая моторами «Рон» и «Гном», были не то что плохи — они были малочисленны, что имело тенденцию к замораживанию их «педагогической» карьеры. Дальше круче: А.А. Пороховщиков пал жертвой клеветы в период культа личности Сталина, о чём с горечью поведает его внук, актёр

---

\* На ниве моторообеспечения РККВФ бесподобно отличился красноелёт, консультант по заказам авиаимущества Л. Минов, сумевший закупить почти 4000 «Ронов» во Франции после Первой Мировой войны. Позднее большую работу провёл коллектив ЦИАМа во главе с А.В. Кашпириным.



театра и кино А. Пороховщиков, в кинофильме «Цензуру к памяти не допускаю». Так убивали своих среди своих, а чужих негласно лоббировали — ищи теперь, бабушка, ветра в поле!\*

«Делегатка» с деревянной ферменной конструкцией фюзеляжа с полотняной обшивкой и проволочными растяжками строилась усилиями питерских рабочих на заводе «Красный лётчик» с начала 20-х годов. С сегодняшних горизонтов воздушная «мотоциклетка» может показаться игрушкой для юных техников. Но в тяжкое для страны время, её современникам импонировал одномоторный двухместный тандем с бипланной коробкой, несущей поверхностью 30 м<sup>2</sup>. Оба крыла были снабжены элеронами. Икс-образные проволочные растяжки и четыре пары стоек между крыльями несли функции, обеспечивающие жёсткость конструкции. Шасси представляло стандарт «о трёх точках» — пара стоек с резиновыми амортизаторами и хвостовым костылём. При этом У-1 имел посадочный «вирус»: при порывах ветра или в случае неопытного пилотажа, он задевал аэродромные лужайки нижним крылом. Разрешили проблему установкой противокapotажной лыжи и спецпредохранителей в виде металлических дужек на концах нижних крыльев.

«Изюминкой» аэроплана с ротативным 7-цилиндровым мотором М-2 (120 л. с.) была неподвижная часть вертикального оперения. При обычном горизонтальном оперении машина не имела киля — его роль играл небольшой по размеру руль поворота, напоминающий боксёрскую перчатку.

При всей валкости и тихоходности, бывший аглицкий самолёт оказался летучим. Его 850-килограммовая масса перемещалась в пространстве со скоростью до 140 км/ч, неся на борту инструктора и ученика. В союзе с нетребовательностью в обслуживании и малыми разбегом-пробегом по ВПП, У-1 воспитал на первых порах Соввласти тысячу-другую военлётов, будучи выпущенным в количестве 800 экземпляров. Выпускался и морской вариант — двухпоплавковый МУ-1.

В связи с мировой, в том числе пролетарской авиацией и требованиями, что предъявлялись её представителями, выгля-

\*Среди них — выдающийся конструктор России, автор «Святогора» В.А. Слесарев, которого убили на Петроградской улице в начале 1921 г.





дело логичным «избавление от пут капитализма» собственными — умом, волей, силой и руками. Крылатую молодёжь, несмотря на модные течения и никакое состояние производственной базы летательных аппаратов, было невозможно переориентировать НЭПом, чарльстоном, ни ледяной красотой Веры Холодной. На фоне нехватки учебно-тренировочных машин лётчики и инженеры проявили не только желание заполнить брешь родной авиации, но предприняли конкретные шаги. Среди них — лидер Севастопольской школы морских лётчиков В.О. Писаренко, молодой А.Н. Туполев, В.П. Невдачин и А.Н. Рафаэлянец, «авиетное трио» — Л.И. Сутугин, С.Н. Горелов и А.А. Семёнов. В середине 20-х годов они разработали перспективные машины, которые проследуют в соответствии с авторами. Это ВОП-1 (построен на сбережения); АНТ-1 в «кольчуге»; РАФ-1 и «Буревестник» с английскими и штатовским моторами; 30-сильная «Три друга», а также первая авиетка юноши Саши Яковлева АИР-1...

«Прочность, простота и дешевизна — три лучших друга Воздушного Флота» — девиз конкурса ОДВФ лишил современников своего провозглашения не одной ночи. Летуче-учебное дело не имело ничего общего с лозунгами. Международная обстановка, координируемая властителями дум от монополизма и демагогами-борцами против коммунизма, диктовала раскрутку на авиапоприще, требуя профессиональных кадров. Первое, что необходимо решить, было во что бы скорее их усадить, а не разглагольствовать о господстве в воздухе и военно-воздушной мощи противников с указкой. Болтовня облачившихся от щиколотки до головы в кожу не способствовала разрешению корневища вопросов, поставленного в ненавистные крестьянству аббревиатуры.

Звезда исследования, Н.Н. Поликарпов уже имел крохотный, но практичный опыт на «учебной стезе», с угрюмым недовольством вспоминал проект 1923 года. Тогда двухместный моноплан с мотором АВС (18 л. с.) не проявил собственной тяги к будущему. Мотор, как у Невдачина («Харлей»), был не тягуч — воздушные полёты — не средство повышенной опасности для окружающих. Конструктор представлял пируэты авиеток и



трудности, что сложились в годы лихолетья в отечественном моторостроении, однако находился в расположении духа, когда механики и бухгалтеры говорят: «К Главному не подходи»...

Он предвидел, что нужна новая машина и что более важно, новая методика обучения. Его, словно кондуктор трамвайный билет, «закомпостировала» бессонница; резкому и требовательному лидеру разработок и организатору пару дней казалось, что он в тупике, хотя контуры модели виделись ему на рассвете... И продолжение мук в одну, и общую голову с коллективом, следует в размере не менее 2–3-х машинописных страниц!

Говорит Поликарпов: «Необходимо было выбрать и выставить материальную часть и создать логичную и разумную систему обучения. Имевшиеся самолёты Пороховщикова, Хиони, Моска, Анрио, Авро, Фоккера не удовлетворяли ВВС». Ко всему прочему военные и даже общественные деятели в сообществе с военными документационно наступали на пятки: «Н.Н.! Срочно необходим биплан с отечеств. комплект. и мал. посадочн. скоростью».

Профессионалы, по выражению Главного, «садились за школьную парту», и, если инкогнито из его команды интересовал цвет крылышек, означало, что молодой человек был и вправду зелёным. Некогда было юморить направо-налево: милитаристский лёд давно тронулся.

Чем располагал орловский герой в голодном 1925 году, когда «Яковы Лукичи Островновы» и пр. «Шмыгло» по границам смазывали «обрезы» и кой-чего из трофейно-интервентской пулевой мощи? Он понимал, его самолёты хлебно нужны в борьбе с басмачеством и в золото-экспедициях на Крайнем Севере; он мог противиться и осуждать братоубийство меж голью и дворянством, но это не решало ничего; госчеловеку на злобу дня-ночи ставились великодержавные задачи. Ко времени подоспели двигатели BMW мощностью 185 и 240 л.с. жидкостного охлаждения, но симпатии Поликарповского КБ были отданы менее мощному «германцу» под литером З. При этом шеф полупотдела Моисеев, ферзь винтомоторной группы Шишмарёв, «кладезь идей и проек-



тов» Яровицкий, другие единомышленники по КБ, как и Николай Николаевич, отсылали массу пожеланий группе двигателистов, работавших в НАМИ и на заводе № 4, под руководством Н.Р. Бриллинга и А.Д. Швецова. Крепко мыслящие мужчины отмечали, что без обширной гаммы отечественных авиадвигателей одноимённая авиация останется в агиткариатурах «Летуна» вкупе с штабелями урапатриотической макулатуры...

Дело после продуманных эскизно-аэродинамических и финансовых напряг оставалось за рабочими: к февралю нового года биплан должен был «взвинчен» и покрашен по принципу — «Всегда готов!»

Было много разговоров по компоновке аппарата. Велась дебата по силовой установке, конструкции фюзеляжа, крыльев, шасси, целому спектру нюансов оборудования и испытаний масштабной модели. Под углом зрения и интеллекта каждый пытался добавить положительные аргументы к характеристике пока бумажного самолёта.

Поликарпов умел ценить и уважать людей. Не товарищей по призванию и горемычной судьбине, а прохожих, шофёров, секретарш, официанток, «дядей Стёп» на перекрёстках. А какой силушкой воли надо обладать, играя роль в репертуаре бенефиса техноактёра при посещении госмужей и ряда сонливых работников наркоматов? Именно об этом, увлекшись лирикой при построении сюжетов, промолчат мастера авианаук и писатели, повисшие у них на манжетах, словно поистершиеся медные запонки...

Впереди народа шагал юбилей — 10-летие с момента выстрела «Авроры». Объявленный Управлением ВВС и ОСОАВИАХИМом конкурс 1926 года предусматривал крупномасштабность серии, с учётом учебного предназначения самолёта, и его боевого использования в качестве вооружаемого разведчика. Поликарпов, осознавая пробел и необходимость такой машины, с головой уходит в бездну мыслей, чертежей, расчётов, контактирует с мотористами из НАМИ, Н.Р. Бриллингом и А.Д. Швецовым, тогдашним директором завода № 4. Приложил руку и молодой С. Ильюшин, зани-



мавший пост главы самолётостроительной секции Научно-технического Комитета ВВС. Отличились Н.В. Окромешко и А.Д. Швецов, окончившие разработку и стендовые испытания 5-цилиндрового звёздообразного двигателя М-11 воздушного охлаждения. Ему предстоит стать самым массовым «гвоздём» программы, направленной на развитие легкомоторной авиации...\* «Сальмсоны» и «Люцеферы» отошли в ангары.

После мартовских испытаний 1926 года и январских 1928-го, проводимых М.М. Громовым в присутствии крупных чинов РККА, наступила «неделя удивления». «Двочка» не выходила из головы, поразив устойчивостью, «терпимостью» к грубому обращению, выходами из штопора и взлётно-посадочными характеристиками. Были серийно предусмотрены: регулируемые сиденья пилота и пассажира, педальное управление, рули высоты, элероны. Предусматривалось отключение ручного и ножного управлений. У-2 в том же году был признан авиакорифеями в Берлине. Кто мог представить, что вскоре «ведьмоносец» будет засыпать их сыновей и родственников бомбами в ночных рейдах на Восточном фронте?!

---

\*В этом большая заслуга коллектива Отдела сухопутного самолётостроения: зама Н.Н. Поликарпова конструктора В.М. Ольховского; контролёра чертежей Л.Д. Колпакова-Мирошниченко; специалистов винтомоторной группы М.К. Тихонравова, М.М. Шешмарёва, Н.Я. Зуева, В.П. Невдачина и прочнистов С.Н. Шишкина, А.А. Дубровина, В.Д. Яровицкого и И.А. Тавастшерна; аэродинамиков П.Ф. Фёдорова и Л.И. Сутугина. Тогда молодые инженеры, товарищи В.И. Шафров, С.О. Зоншайн (группа крыла) и аэровизажисты (общий вид, макеты) М.О. Фасолькин и В.В. Никитин отдали лёгкой мощи СССР сверхтрудодень, как и их друзья В.В. Блудов, В.П. Яценко, А.Г. Брунов (фюзеляж), а также оружейники И.В. Веневидов, В.Ф. Савельев и Н.И. Гаген. По воспоминаниям глав производства В.А. Яковлева, К.А. Петрова и лидеров проектов А.А. Крылова и С.А. Кочеригина, «общий мозг» ОСС творчески сложился к 1926 году, причём разительным отличием поликарповцев являлась их взаимозаменяемость на разных постах, независимо от больничных, будней и праздников.

На этом энтузиастском фоне были незаслуженно затёрты крючкотворами заслуги выдающегося российского ракетчика Фридриха Артуровича Цандера (он вёл проект М-11 и практически в нищете разрабатывал теорию межпланетных сообщений, но Ворошилов и пр. «товарищи» отказали «марсианину» в реализации его тандема «самосжигающего аэроплана-ракеты»). Ещё более печально, что большинство звёздных трудов Цандера, закреплённых высшей математикой, не были опубликованы, а ведь места он превзошёл К.Э. Циолковского и Р.Х. Годдарда.



Будоражит память М.М. Громов (он же испытывал Р-5 и «катапультировался» с парашютом из ИЛ-400).

«Двигатель «звезда» М-11 оказался надёжным и выносливым, простым и удобным в эксплуатации на земле и в воздухе. Его мощность, вес, габариты, экономичность и прочие данные гармонировали с характеристиками самолёта. Завершив испытания, я дал высокую оценку машине и мотору. Впоследствии к ней присоединились тысячи лётчиков. Авиация получила лучший в мире учебный самолёт, на котором поколения молодёжи прошли начальное обучение лётному искусству».

Крещение небом 7 января 1928 года отмечает свидетель А. Яковлев, прибывший с группой специалистов на Центральный аэродром. Вчитаемся в рассказ авиаконструктора, воспитанного Коктебелю — колыбелью прославленных авиаторов: «Конструктор самолёта Поликарпов стоит у первенца и разговаривает с Громовым. Громов, в лётном комбинезоне, неторопливо и уверенно готовится к полёту: прилаживает шлем, протирает очки, слушает конструктора.

Поликарпов — крепкий, плотный, с открытым русским лицом, живыми глазами — явно нервничает (Ещё бы! Сколько формул, теорем и пр. пришлось пересмотреть Главному после воздушных «встрясок» прототипа — 2У-БЗ (П-1), сколько дилемм возникало вокруг центра тяжести!\* — Р. С. В.). Он что-то поясняет лётчику перед полётом. Под конец ему хочется пошутить, вывести себя из напряжённого состояния: он похлопывает по крылу, как купец добротный товар, и, кивая на мотор М-11, смеётся.

— Моторчик-то какой? Разве лошадиные, там собачьи силы! — говорит он, подчёркивая маломощность мотора («ансамбль» модернизаций располагал позднее «балалайками» (пилотская шуточка) мощностью от 100 до 160 «лошадей». — Р. С. В.).

Громов забирается в кабину. Запускает мотор.

— Ни пуха ни пера!

---

\*Нельзя забывать и того, что «толстяк»-первенец с 14%-м профилем крыльев, как пишет В.Б. Шавров, доказал, что «не следует впадать в крайности даже при хорошем замысле» (т.е. «первый блин вышел комом»).



Через несколько минут У-2 в воздухе...»

Кем только не послужил «учитель лётного искусства», сломивший посредством таланта конструктора ш т о п о р! Специалисты-теоретики ЦАГИ, все, кто имел дело с машиной, не нарадовались приобретённым ролям труженика небес. Биплан возил пассажиров и почту, «увлекался» аэрофотосъёмкой, нёс дозор над лесами. В качестве воздушного «автомобиля службы 03» не раз выручал терпящих бедствие и раненых, стоял на «вооружении» колхозов, был отличным связистом, и всё это «почти пешачком»...

Таким образом постановление, принятое на заседании Техсовета Авиатреста в первую неделю октября 1926-го, соответствовало резюме: «...направление по проектированию самолёта У2-М12, принятое сухопутным отделом, признать правильным». С появлением М-11 июня 1927 года, оказию с бриллианговскими и серпуховскими «Сальмсоном» и «Люцифером», установленными на «летающих санках» никто не хотел вспоминать: в конце марта НТК ВВС дал «добро» на опытную партию бипланов с законцовкой оперения и крыла. Первая «шестёрка» рабочих «лошадок» была облегчена в «сбруе» и «скелете», имела прогрессивный руль направления и профиль крыла. Параллельно организовали производство в Северной Пальмире (завод № 23), где к концу осени 1929 года выпустили около 30 машин. Впоследствии в его цехах отпраздновали изготовление тысячного экземпляра этого непревзойдённого универсала.

В качестве «катапультирования» голословности приведём данные из досье серийного У-2: взлётная масса — 890 кг; длина чуть более 8-ми метров при размахе крыла 11,42; площадь крыла — более 33 кв. метров; скорость в режиме «на запаление» — 158–160 км/ч.

Самолёт обладал потрясающей планёрностью — при отказавшем или выключённом двигателе скорость снижения не превышала двух метров в секунду! К этому добавлялись — нормальное выполнение фигур высшего и «среднего» пилотажа, отсутствие штопорных провокаций, в крайнем случае лёгкий выход из них, что подтверждалось отсчётами Громова



и его коллег из НИИ ВВС. Скороподъёмность была невысока: мирянин поначалу не рассчитывался на то, что «на каждый ультиматум Воздушный Флот сумеет дать ответ». Ведь не истребитель же, с рождения — «воздушная парта»! Поликарпов сознавал, что был далёк от мысли использования «Уточ-ки» в военных целях\*...

«Собирая и разбирая» тихохода, следует сказать, что по конструктивной сути и задумке биплан не был гениальным. Всё гениальное — у Лебедева-Кумача и др. Д'Актилей. Здесь же, надо было, учитывая образцы ассортимента типов, не оказаться при ажиотаже в лаже. Мало задумать, спроектировать, построить машину — её надо довести до ума, не нагородить «гимназистских» ошибок. Наконец, важно обладать интуицией, инженерным прозрением, ибо отсутствие «третьего глаза» может привести к катастрофе.

Есть другой подпункт в жизнедеятельности советских конструкторов вооружения, да и бытовой техники. Преобразования, проводимые партией в целях строительства государства рабочих и крестьян, а также роста военной мощи и обороноспособности с техникой наступления, напоминают о сжатых сроках, в кои были поставлены авторитеты технической интеллигенции.

Сроки... Они порождают строки и склоки, вводят пик нервозности в бытие семей и единомышленников, могут расколотить коллектив на соглядатаев и доброжелателей под контролем ОГПУ. Тогда спасение подобно морали басни Эзопа. Отец дал сыновьям по прутку: — Ломайте! Сломали

---

\*Формула мира подтверждается и модификациями У-2 1934–38 гг.: Э-23, У-3, У-4, Р-23 с мотором «Райт» конструкции Н.Г. Михельсона и А.И. Морщина, а также аналогично удачными, но не вышедшими серийно — МАИ У-2 П.Д. Грушина, трёхместным лимузином «Башнефть» авторства сметливого инженера Барсука, штурвальной концепцией рационализатора-пилота Горжану и V-образным «мотыльском» не менее одарённого изобретателя Филатова. Исключение в пользу русского милитаризма — разработка НИИ ВВС от 1939 г., когда была проверена схема «лежачий пилот», испытанная Брагиным в целях выяснить возможности данной компоновки в качестве её будущего использования на скоростных и высотных перехватчиках.

(Изыскания заморожены войной вплоть до 1950 г., когда был осуществлён суперсекретный проект «346», патронируемый И.В. Сталиным и лидерами ВВС).





немедля. — Рискните надломить его в сборе! — сказал батюшка, подавая веник. Как не пыжились молодые лентяи, связка даже не хрустнула...

Копия в коллективе: нет уважения, духа товарищества и взаимовыручки, нет желания работать — читай в пролетарском и капиталистском мире подневольные граждане обречены.

Итак, о пилотажных качествах У-2 сказано, а также проиллюстрировано немало как в авиаизданиях, так в популярной и детской литературе. В.П. Чкалов проделывал на «драндулете» поразительные вещи, и что показательно, обучил его создателя пилотированию. На страницах воспоминаний лётной элиты ежеабзацно можно увидеть Гимн Похвалы «малышу», выпущенному огромной серией. Цифры производств следовало занести в Книгу рекордов мировой авиации, выход которой тормозится до сего дня. Хотите мякиш примеров? Извольте, пожалуйста: прославленный волгарь обладал настолько чётким глазомером, ощущением нахождения в пространстве и скорости, что заставил перекреститься атеистов, пройдя в 90-градусном крене меж пары деревьев. Мельчайшая ошибка «воздушного хулигана» могла привести к панихиде. А он, будучи отстранённым от полётов, сожалел, что его «уволили» и продолжал смеяться над вражьем и судьбой...\*

Остряки, будущие жертвы культа, лётчики-истребители и механики БАО, инженеры, бывало, шутили над «воздушной флейтой», как изредка называли «Умку». Шутка ли — 40 тысяч машин, выпуск которых прекратился со смертью И.В. Сталина — воспитали десятки, сотни тысяч юношей и девушек, выпускников аэроклубов и школ ОСОАВИАХИМа! Претерпев десятки модернизаций, серийная модель имела различные варианты комплектации, по мотивам и нуждам породившего их Краснозвёздного Отечества. Движущей силой являлся выносливый М-11 и его побратимы, показавшие превосходство над маломощными ровесниками «Блэкберн-Томит», «Черуб», «Анзани», «Циррус» и другими иномарками. Полотняная обшивка крыльев, сосново-фанерная основа

\*См. статью В. Рассохина «Неизвестный Чкалов», к 100-летию асса Пролетарских ВВС.



лонжеронов крыльев, нервюров и реек, облегчённый фюзеляж, с минимумом дюрала и съёмным фанерным гаргротом при объединении с взлётным разбегом (100 м) и посадочной скоростью (120 м) — ввели У-2 на пьедестал Всеобщего Почёта даже без... тормозов.

Мастер по самолётостроению, англичанин Дэ Хевиллэнд, разработавший в преддверии «Москито» массу легкомоторных «Мотыльков», признавал, как и покорительница Австралии мисс Ами Джонсон, незаменимость «Мота» из Страны Советов. Подобному распространению и любви народной, могли позавидовать лучший из бипланщиков с Апеннин — Ч. Розателли, соотечественники Наполеона — А. Лаваль и Р. Костелло, наши противники № 1 — В. Мессершмитт, К. Танк, дальневосточные соседи — Д. Хорикоси, К. Хондзо, Т. Дои и Я. Кояма. Всеохватности применения были бы поражены и в США, многообещающие лидеры авиаработок: Л. Грумман, Г. Кертисс, Л. Белл, Ч. Воут и Б. Левис, а также бывшие русские И. Сикорский, А. Северский, уроженец Грузии А. Картвели...

Судьба У-2 — история народа. Одна из её страниц сегодня, волей Божьей или собственного разума у нас в руках. С нами книга биографа Н.Н. Поликарпова «Полёта вольное упорство», с автографом его дочери Марианны Николаевны. Автор — И.В. Стражева (Янгель).

Со словами благодарности за гражданский подвиг Ирины Викторовны, не осуществившей бы задуманного без Марианны Николаевны, её мужа и сына Поликарповых-Коршуновых, позволим цитату. «Полёта вольное упорство» — оригинально продумывалось название! (Автор строки — Б. Пастернак)

«У Чкалова был подаренный Серго Орджоникидзе У-2. Не раз прилетал он в родное село Василёво. Закладывал виражи над головами односельчан, прочерчивал петлю «аккурат над родительским домом».

— Валерий Павлович к матери прилетел, — кивали головами земляки. — По почерку видно волгаря: ишь, как стрижёт над землей, ровно косить собрался.

Окружив лётчика толпой, просили:



— Покатал бы по поднебесью! Больно охота взглянуть с верхотуры на Василёво. Нам далеке не надо — до того берега Волги и обратно.

И хитровато щурились, поглядывая на разлившуюся реку.

— Всего-то? — улыбался Чкалов. — Могу и до Москвы. Первым почётным пассажиром стала мать, Наталья Георгиевна. Он спросил её, сидевшую в кабине:

— Не страшно отрываться от земли?

— Маленько страшновато, — призналась она. — Но не с чужаком лечу, а с сыном. Небось не уронишь в Волгу-то?»

Николай Николаевич тоже не был обделён вниманием правительства, по праву распоряжаясь подаренным ему покорителем женских сердец и тихоходом. В свободные минуты он не прочь пофорсить над лужайками, дачами и водным зеркалом Подмосковья. Летал спокойно, без «выкрутасов» известных ему небесных тузов. Каким он был на земле, таковым оставался и в воздухе: мечтатель и практик, джентльмен в быту и работе. Работавшие с ним женщины, не из тех структур, где вручали знак «Героиня доноса», вспоминали: Главный обожал дарить цветы. Суровый, требовательный, он порою бывал романтичным юношей. И тогда море цветов вдруг могло окружить родных «авиаторов» — Шурочку и Марианночку...

«Мироцка, болезненная ты кровинка моя», — часто думал занятый папа, государственный человек недюжинной работоспособности. — Хорошо, Шура попросила Елизавету Ивановну приглядывать за ней. Бабушка высокообразованна, а какое пейзажное место нашла под дачу в Подосиновиках! Левитановские, Васильевские места — Русь! — изредка воодушевлялся Николай.

И также редко он видел похожий сон: он уезжает в Подосиновики насовсем. Забирает Шуру от её операций лица пострадавших, когда она день и ночь может ассистировать профессору Рауэру; в заревой дымке понедельника ему видится огромный пассажирский «десятимоторник», в раз круче «Максима Горького».

...Пройдут года, ничьё богатство. Поседевшая дочь, теперь



бабушка со стоическим характером, невзначай заволнуется, вспоминая:

«Жила я преимущественно с бабушкой. Мама работала. Они с папой приезжали в свободное время».

Было, правда, мрачное Нечто, в корне урезавшее свободное время отцу и заставлявшее рыдать Александру Фёдоровну и её маму Е.И. Цыглину-Самышкину. Промолчим, дабы хоть через годы дать вздохнуть бывшему свободней...\*

Когда семья перебралась на дачу в Снегири, Поликарпову запретили летать: это были приказы авиаторемщиков школы Менжинского. Не желая примириться с несправедливостью и намёками на ценность головы, Поликарпов сопротивляется:

«У меня пилотское удостоверение с печатью. Летать меня учил мастер лётного дела Чкалов. В Америке капиталисты летают на небольших самолётах без опеки, не будучи главными конструкторами!»

Однажды певец И.С. Козловский попросил его запустить мотор — он опаздывал на репетиционные танцульки и пробы в Большой театр, известный деду Саше Яковлева, поставлявшего туда тыщи свечей. Николай Николаевич, любил искусство и, смеясь, припоминал:

— Сказал я Ивану Семёновичу, что прилетел не один, а с лётчиком и посадить его некуда. Подумал: страшновато везти знаменитость. Запоёт по дороге, а я заслушаюсь и вместо Москвы прилечу в Орёл. Мне-то от пассажира удовольствие, а репетиция в Большом театре сорвётся!

Незадолго до войны У-2, на котором летал Поликарпов, списали, — пишет Стражева. — Техник забыл с вечера привязать самолёт и положить под колёса колодки. Наутро аэродромные работники обнаружили машину далеко от места стоянки. С поломанным крылом, одноногий, он был похож на «подбитую птицу», — напоминающую, что пропеллер памяти не даст заснуть тому, кто Истину искал, несмотря на аварии режима...

---

\*После ареста мужа и его заключения в Лубянку 24.10.1929 г. мама Марианны нигде не могла устроиться на работу — она не состояла в профсоюзе. Семью защитила родня и доктор А.Э. Рауэр.



Первая из них — катастрофа, втянувшая многомиллионный народ, все нации в ужас репрессивных лет. Потом, на фоне улыбочности от успехов пятилеток с гибелью тысяч экзков, «добрая» доктрина коммунизма втянула сокращённые массы в трагедию XX века — Вторую мировую войну. К адскому явлению важно отнести факт умерщвления сограждан, до которого вряд ли мог додуматься «великий» Ленин в декретах: убийство и аресты соотечественников не сокращались во время противостояния всеми наличными калибрами и в послепобедные годы...

Не надо, друзья и недруги, рассказывать про СС, Гестапо, Холокост, Кемпейтай и прочие Сигуранцы! Россия топтала собственный народ его же ногами. Холокост наций, рас, вероисповеданий, с применением душегубок конструкции одного из сумасшедших жидов — продолжался на её территориях больше 5000 дней и ночей. Проснувшийся демон братоубийства, глумливо вуалируясь извращённым марксизмом, убирал с неба, дороги, воды тех, кто его воспитал и кормил после смерти двух своих опекунов и наместников на этой проклятой Богом земле. Будет счастье увидеть завтрашний день, мы сдержим обещание, чтобы тем, кто придёт за нами не было возможности усомниться в величайшем позоре и предательстве Родины её сынами — безвыездными зародышами и охранниками диктатуры с кандалами и без таковых. Телёнок бодался не с дубом — дубина антинародного режима поломала хребты и разум телячьему населению. Многие не успели не то что сказать последнее слово — умницы народа не успели охнуть... Изничтожающая горемычная судьбина ожидала жестоко и полнокровно тысячи семей. Конструкторские шараги — осколок зеркала, неподдающегося сознанию беспредела, режущего, словно серпом или бьющего, будто молотом, общее темячко творчески мыслящего Творца от науки, искусства, военщины — всех иерархических ступеней и каст перепартившейся державы. Какие там дети Арбата: вокруг границ внутри страны зародилась страна с колючей проволокой и кровоточащим клеймом — ГУЛАГ...



Большинство переступивших его «порог» пошли по этапу бессмертья, в отличие от инквизиторов и палачей. Массу выбросили негласной амнистией к 1941 году. Ещё большая часть погибла в том страшнейшем году, уйдя на покой с вопиющей трактовкой: «искупили вину кровью»... А если нечего было искупать? Если гении и простолюдины, карьеристы и вундеркинды, красные директора и учителя, «буржуйные» певцы, поэты, актёры — НАРОД — взялся бы за дубинушку? Вы что ж, историографы, академики словесности и шлюхообразные графоманы, не вывели реальный рассказ под утопию «Гибель столицы»?! Ссылки на ссылку и расстрел при имевшей место революционной, чисто русской, российской революционной ситуации, глупонесостоятельны. Заключим размышления мыслью, что толпе «дай хлеба и зрелищ». Авторам нет возможности перекрыть предельную по наглости ложь сталинской идеологии, изданную в мегатриллионных тиражах лакеями угодничества перед званиями, льготами, ржавеющими и тонущими благами, наконец, жалкими подачками рублёвых крошек, с переводом на счета скользкого вида золотых внучек и внучат.

Жаль одного: не родился новый мессия, пусть даже Дарвин, способный хоть на пару месяцев остановить дурь борьбы за существование в союзе с разрушением имеющегося на Планете оружия. Переоснащение им, когда им начинают давиться, приводит к убийству здравствующего поколения, без оглядки, что война между народами — путь к самоуничтожению.

Задолго до слёз и тысяч захоронений все, кто остался живым от сталинского произвола, смеялись, не зная чему, напевая от тайги до британских морей:

*Мы рождены, чтоб сказку сделать былью,  
Преодолеть пространство и простор.  
Нам разум дал стальные руки — крылья,  
А вместо сердца — пламенный мотор.*



\* \* \*

Невыносимо восстановить цепь событий, предшествовавших кошмару, последовавшему с 22 июня 1941 года. Многотоннажный пресс боли сжимает сердце и разум. Раскалённое воображение и эмоциональный «рентген» собственного зрения мысленно побывавшего всюду — от передовой до Тихого океана — кажется, не дадут проснуться. Всенациональный крик, плач, стон, потеря кормильцев и родни, трагизм многомиллионного пленения под внутридушевный смех обиженных коммунизмом теней, которые в полдень не исчезают — мизер от ноготка лапищи «Барбароссы». Знаем про сталинские «линии», «заградэшелоны», ложь ТАСС и предшествующую ей сделку века Риббентроп-Молотов. Столь циничного бросания песка в глаза под звон хрусталя с шампанским — не знала история. Прыткий Адольф, едва не ушедший в небытие от ядовитых газов Первой мировой, был не бездарен стратегически. Провозгласив «Дранг нах Остен!», сам не зная того, пошёл на цепочке у английских лордов, считавших, что «красную заразу» надо сжечь, обесчестить, повесить, пустить на дно. Покорителю Вселенной следовало, раз взял монстра войны под ручку, более прислушиваться к Г. Танака и Ф. Коноэ. Не надо перекидывать веру, словно хамелеону, чтобы понять, какие перспективы были бы у СССР после захвата Германией Африки, блокады Англии, нефти Аравии и Ирана с Ираком, при единовременном соединении с самурайством Хирохито, уже «подмявшего» Маньчжурию с частью Китая, с оглядкой на Малайзию, Индо-Китай, Вест-Индию. Война на два фронта была реальна при шатком нейтралитете дальневосточных соседей с миллионной Квантунской армией у наших границ, но Гитлер переиграл себя с камарильей, не доверяя японцам на первых порах. Он вспомнит об этом задолго до того, как был контужен взрывом бомбы из портфеля Штауффенберга, но было поздно...

Строки — авторские мысли на бумаге. На деле же, в энкавэдистский и военизированный быт страны, в дома сограждан влетела кровавая катастрофа — ВОЙНА! Не было равнодушных к тому, что большей частью подло умалчивалось





фанфарной прессой и Всесоюзным радио, вездесущностью коего «новопорядковцы» были поражены.

Разгром приграничных районов, обезглавливание командования, отсутствие координации действий, распотрошение авиации, уничтожение и захват тысяч единиц бронетанковой и автототехники, провианта и обмундирования при неподчётности потерь в главной силе — Живой — теперь вполвину пленённой и мёртвой — дали ход неопишуемому Хаосу отступления.

«Великий отец народов», любимый, предсказывающий, направляющий, гениальный, мужественный, талантливый, добрый — диктатор страны — товарищ Сталин был на лопатках, в шоке. Возможно, был миг, когда он подводил именной пистолет к голове дважды или более раз. Чего же боле?! Разве он не понимал, что политика сюсюканья с потомками Рыжебородого, возможность обмена военными делегациями во «благо мира», их учёба военделу на нашей земле, много-тоннажность судов и суперэшелонов с продовольствием и углём, нефтью, приведут к выплеску на головы и тела опекунов? О чём он думал одиннадцать дней, до 3 июля, когда Черчилль, Рузвельт, многие другие лидеры держав и эмигрантских правительств выступили перед народами?! Об этом промолчат многоликие поскрёбыватели его дверей, будь то Зубалово, Кунцево, Кремль. Об этом отомолчатся в анекдотах «народные партии»...

С этого опалённого, жесточайшего времени самолёты Поликарпова, Яковлева, Лавочкина, Сухого, Туполева, Бартини и Ермолаева, Бериева и Четверикова участвуют в беспрецедентной сече за свободу Отечества. За честь поруганной вандализмом нашествия Родины сражаются не только Герои воздушных пространств, но и лучшие умы авиации — Микоян, Гуревич, Архангельский, Самсонов, Камов, Москалёв, Шавров, Беляев, Флоров, Исаев, Меркулов, Климов, Швецов, Микулин, Бессонов, Урмин, Косберг, Шахурин, Голованов, Жаворонков и многие другие патриоты-русичи.

С этого времени в небе ежедневно по несколько раз — «ночные ведьмы»...



В годы Великой Отечественной снабжённый шумоглушителем «мирянин» У-2 почти неслышно «подбирался» к позициям немцев, летя «не выше кукурузы», производя в глубоким тылу «Ахтунг-капут», пока враги спали. А сколько спас раненых? Сколько отправил «десантов»? Как поддерживал партизан продовольствием и оружием, какую «партийную» работу вёл, разбрасывая листовки? Сколько немцев он уничтожил «малышками» от 20-ти до 50-ти килограммов — разве уместить ЭТО в энциклопедии???

Почти бесшумный ночной охотник жёг нервы «блицкриговцам», сводя с ума их ПВО настырной тихоходностью. Поделать зенитчики ничего не могли — таблицы не содержали такой цели, столь разительно отстававшей от любого боевого самолёта.

Была у биплана уловочка от «худых» и «ножниц» — Ме-109 и ФВ-190: малая скорость позволяла «тихоне» лететь с манёврами у земли, почти касаясь её шасси. Если изломы ландшафта экипажу У-2 чётко рисовались в сумеречное время суток, то покорители Европы и ветераны Северо-Африканской кампании оказывались в «клещах» туннельного эффекта. Тогда скорость — козырь истребителя — превращала их в скрюченный и обуглившийся дюралевый гроб. Коварная Русланд впитывала их жизни подобно сезону дождей, но «дождь» был масляно-бурым. Он мог быть тут же иссушен пожаром и тогда не только похоронным командам слышалось: Русланд стонет...

Помимо испытаний на прочность в прифронтовой полосе, на У-2 возлагалась нагрузка куда больше 9 кгс на лошадиную силу: организациям ОСОАВИАХИМа предстояло в максимально сжатые сроки подготовить новое поколение боевых пилотов\*. В дни, когда страна народная встала на смертельный и священный бой с оккупантами, когда число ежедневно убиенных в течение

---

\*Например, основанный 14.01.1939 г. Орловский аэроклуб во главе с уважаемыми В.Н. Марченко, Закревским, А.И. Кузнецовым, В.И. Ермоловым дал Родине довоенный выпуск курсантов и три набора для учзаведений ВВС после эвакуации и расформирования в п. Инжавино Тамбовской области. Среди воспитанниц аэроклуба — героиня Советского Союза А. Худякова и боевой орденосец К. Рыжкова, воевавшие на У-2.



суток сменялось тем же числом добровольцев, было не до ностальгии в ритмах «Летать выше всех, дальше всех, быстрее всех!» Девиз был хорош в мирное время с элементами героики и романтизма. Сейчас приходилось делать конкретные, безошибочные ходы без промедления. Мероприятия, связанные с эпохальным бипланом, включали грандиозное привлечение лётчиков-инструкторов, воздушных спортсменов, смелых мужчин и женщин, по здоровью не выехавших на фронт. Все они — сломя голову бросались в первое время к военкомам. Подавали заявления, кричали, плакали, угрожали, обманывали врачей, заради одного: свершить возмездие над фашизмом, своею рукой остановить «хоть парочку» нацистов. О, насколько ж плодovitа фантазия измученного народа, каких только выкрутасов её в те окоянные дни не увидели суровые «дядюшки» от НКВД! Глупо сказать, что не было в карающем органе мудрых и честных ребят совсем; были, конечно, с сердцем, да всё одно, как не помогали гражданам, ушли в ИТЛ и на пули.

Такова обратная сторона обороны. Кое-кому из затерянных (совсем не обязательно в Сибири) несчастных «врагов» и эков посчастливилось вырваться из лабиринта безысходности: они стали механиками, водителями, ребятами на подхвате в БАО. Были среди них инструкторы и весьма изредка пилоты. Изредка потому, мало ли что — вдруг рванёт «идеологически некрепкий» парниша курсом к геринговым «орлам», да вдобавок, документы штабные прихватит?

Предательский вопрос не находил отклика у читателей. Пресса в кандалах цензуры верстала наборы с протекции партии, которая держит их за нутро. Люди эти, больные по признаку влюбчивости в надуманную веру. Боже упаси, чтобы кто-то заикнулся, что мы симпатизируем измене Родине, хотя осознаём, что вредители, только и сделавшие за жизнь, что отбросили шлаки, могут сорваться с цепи, как собаки. Никто из них не скажет, что большинство перелётчиков были из дворян, репрессированными сиротами или детьми кулаков. Не обмолвится ни один критик, что в той когорте были герои и вправду заслуженные лица. В бытность свою авиавоенатташе в Москве господин Г. Апенбреннер, не ис-



ключал возможности формирования спецэскадрилий русских в качестве эксперимента в Люфтваффе. В основном его позиция состояла на привлечении добровольцев, что неудивительно: последнее убивало двух зайцев, — «зайцы» развязывали руки глашатаям пропаганды.

Позор явления для ВВС РККА не так уж сногшибательно любопытен. Бывший начштаба ВВС Орловского военного округа полковник Ванюшин, командующий авиацией Сибирского ВО генерал Мальцев, Герои Советского Союза старший лейтенант Анпиловский и капитан Бычков, полковник Боярский, капитаны Победоносцев, Артемьев и Ракушинский, майоры Ситникова и Филатов, а также многие другие, оказались заложниками идеалов и времени. Все они харчевались вокруг РОА генерала А. Власова, запоздало воззвавшего к свержению поднявшего его сталинского режима. Его надо было свергать русскими силами, сразу же после обжига первого кирпича Мавзолея Ильича!

Тогда бы не было ни добровольного, ни принудительного предательства. Раскол общества на два антагонистических лагеря, при дыхании старухи с косой в затылок, стимулировал смену присяги в Белоруссии и Прибалтике, в Молдавии и на Украине, в Крыму и среди национальностей Кавказа. Кто-то из «сталинских соколов» наоборот — поспешил замуфлировать У-2 крестоносной геральдикой. Конечно, видеть бомбардировку своих своей же техникой и своими было невыносимо...

Грязь Руси, как и других стран, независимо от конституций — куда прилипчивей и тяжелей банального мусора из избы. Людей, несущих свет в мире безверия и хаоса, становится всё меньше. Воспитание новых Данко разлагается до рождения. Прикрытие громкими словами и фейерическими делами в туманном обрамлении лжепатриотизма не означает, что у «водителей» мыслей в маленькой душонке имеется Вера. Сегодня они мешают говорить правду, что, впрочем, ненавистно слушать дворникам, знатокам пера, ценность которого копеечно похваливали в КГБ. Да-да, были в России бесценные проявления личностей! Вся их самосжигающая



жизнь перетягивала, и будет перетягивать канат, на концах коего находились свет бескорыстного добра и никчемность похотливого зла. Любой из читателей поймёт структуру противостояния и расставит акценты с ударениями по местам. Остальное подкорректирует Власть.

Итак, «этажерка» — стосильный У-2 стал избранником прекрасной половины Человечества, народным мстителем от лица женщин за братьев, сестёр, отцов, мужей, сыновей. В годы войны правительство, не выдержав эмоционального и физического давления дочерей пролетариата, вняло требованиям лётчиц, касательно отправки на фронты. Лётчицы, спортсменки, планеристки, инструкторы и парашютистки М. Раскова, В. Хомякова, О. Шахова, М. Кузнецова, Р. Беляева, Е. Бершанская, И. Ракобольская, С. Амосова, две Софии — Бурзаева и Озеркова, Е. Рачкевич и К. Карпунина жили мыслью и желанием — скорее сформировать авиаполк, отчеканить кадровую систему лётчиц и механиков в целях отомщения агрессору, рвавшего к Сталинграду. Городишко Энгельс принимал гостей: никому не известных девушек, московских студенток Р. Аронову, А. Еленину, Е. Доспанову и Т. Сумарокову, Н. Меклин и Г. Докутович. Вместе с ними, надев не туфли — сапоги, мечтали поскорее стать воинами Е. Руднева, Л. Радчикова, Е. Рябова, П. Гельман, М. Чечнева, Р. Гашева, Д. Пасько, М. Виноградова, Л. Тормосина, А. Малахова, Н. Комогоorceва, О. Ключева, М. Рунт, Н. Тропаревская и другие девчата, которым бы детей растить, да мужчин любить...

Кто-то из них имел немалый налёт в составе ГВФ до войны. Кто-то спал и видел себя истребительницей. Часть прошла школу аэроклубов. Другие не закончили МАИ и МГУ, но разбирались в моторах. Имелись непревзойдённые врачи, портнихи, поварахи. Не забывайте — они же были женщины! Молодые, умные, красивые, весельчущки до 1941-го, жизнерадостные и «налитые» оптимизмом — сейчас они были похожи на вчерашних — только похожи...

Когда враг рассматривал Москву в бинокль, Н. Н. Поликарпов был удивлён вестью об организации женского авиа-



полка, где движущей силой был должен послужить У-2\*. Главный набирает номер Героя Советского Союза, перелётчицы-рекордсменки М.М. Расковой. Вспоминая её колоритный русский образ в ладно подогнанном обмундировании, «король истребителей» не скрывал переживаний:

— Марина Михайловна, У-2 — безобидный мирный самолёт. Его скорость составляет 150 километров в час. Мне сказали, что формируются женские полки, в том числе на У-2. Поверьте, лётчицы, при их таланте и умении, не смогут как равные, драться с хорошо вооружёнными немецкими асами на этом самолёте...

Раскова могла мило улыбнуться, живо представляя измученное лицо Поликарпова, по-отцовски обеспокоенного судьбой не машин, а женщин. Секундно пролетел момент их мимолётной довоенной встречи. Время не ждало:

— Николай Николаевич, дорогой! У-2 — отличнейшая машина. Вспомните, как высоко оценивал её Чкалов. Самолёт приспособлен для ночных бомбёжек. Мы научим девушек сбрасывать бомбы в ночных условиях, уходить из-под огня вражеских истребителей. Поступило много заявлений от лётчиц от воспитанниц аэроклубов.

Не всё складывалось при освоении ночных полётов. Всего хватало: повреждения машин и пилотажики со штурманами, нехватка запчастей и бипланов «посвежее». Немало сил комиссарш и парторгов отнимал индивидуальный подход к личности каждой однополчанки. Авиалетопись полка, ещё до первых боевых вылетов, омрачилась трагедией: в день отправки на фронт погибли Н. Комогорцева, М. Виноградова, А. Малахова, Л. Тормосина, потерявшие ориентировку из-за плохой видимости...

Присяга и близость передовой не давали дочерям СССР опустить руки, предаться хандре, показаться перед мужчинами слезливыми школьницами. Обстрелянные смертью ребята и так напугали их близ станицы Морозовской. Это ж надо, до чего «Тёркины» додумались! — предприняли скоординированную по

---

\*Сподвижник Поликарпова по ОКБ Б.Н. Фадеев позднее вспоминал важный момент после совместного посещения авиазаводов, выпускавших У-2 на фронты: Николай Николаевич был инициатором т.н. поточной линии сборки.



всем правилам ложную атаку! Генерал К.А. Вершинин, под чьим крылом находились «сестрички», дал крепкий нагоняй бравым молодцам, с намёком на отстранение от полётов, а то и штрафбат...

Опыт приходил не за один вылет. Самолёты уходили в ночь, и, случалось, она же их навсегда забирала. Не успев опомниться от первого удара, девушки вновь скорбят по В. Тарасове и Л. Ольховской. Смертельно раненые свинцовым ливнем немецких зенитчиков, они сумели приземлиться у посёлка Красный Луч, а затем скончались, так и не покинув «Умку»...

Всего несколько месяцев назад, в апреле 1941 года, тот же «коммивояжёр» Люфтваффе подполковник Г. Ашенбреннер осуществил восьмидневный вояж, посетив Московский Экспериментальный институт авионавтики. Со свитой из десяти герров-инженеров атташе побывал на производстве авиамоторов и истребителей в столице. Затем искушённый «турист» гостил у моторостроителей в Щербакове (г. Рыбинск), у их коллег в Молотове (г. Пермь), оценил сборку самолётов в Филях. Поражённый до колик громадностью и потенциалом заводов, где одна смена при трёхсменной вахте доходила до 30 000 рабочих и служащих, Генрих убедился в правильности выводов французских авиаконструкторов Л. Бреге и Г. Потеза, «путешествовавших» по предприятиям СССР в 1936–37 годах. Оценивая индустрию авиавооружений русских, Ашенбреннер, помня слова А.И. Микояна «мы уничтожим любого, кто на нас нападёт», сформулировал сводный отчёт:

«1. Заводы практически полностью независимы от внешних поставщиков.

2. Работа прекрасно организована, всё продумано до мелочей.

3. Оборудование современное. в хорошем состоянии.

4. Высокий уровень квалификации, трудолюбие и бережливость советских рабочих».

Не было предела удивлению атташе, когда он видел глазами, а не на плакатах, русских красавиц и женщин других национальностей отнюдь не близпенсионного возраста, с любовью собиравших боевые машины, не говоря про их





«пламенные сердца». Строевой офицер не из пугливых не мог и представить, что раньше чем за год до войны, за тот же отрезок времени до всеобщей мобилизации мужчин — труженицы могли составлять около 50% коллективов авиазаводов Советского Союза. Бывало, они выполняли свою работу качественней и количественней, чем их отцы, мужья, братья, сыновья, ухажёры и женихи...

Обеспокоенный и даже обескураженный «посол миролюбивых ВВС» (фактически враг) срочно шлёт подробный рапорт «о кризисе» наци № 2 — Г. Герингу. Считается, что его передача и показ рейхсмаршалу, фюреру, Э. Мильху, Э. Удету и прочим носителям кортиков от Люфтваффе остаётся под вопросом, но то что отчёт мог взвинтить темп и ускорение сроков нападения Германии на Россию — очевидно.

Оценивая состояние военпромышленности СССР, транспортное снабжение и уроки советских ВВС в Испании, предтечу боевых действий и период от начала русской кампании до конца 1941-го, агрессоры констатируют о своей некомпетентности в отношении ночной авиаразведки противника. Им было известно, что для поставленных перед нею задач привлекались У-2, но скудность сведений о работе и результативности действий «тихоходов» не позволяла им расценивать их как тактические операции.

Участники и наблюдатели боёв на Восточном фронте недооценили возможности ВВС русских, не знали или не доверяли отчётности германской инженерии, иные не вникли в суть довоенных донесений агентуры Абвера и т.д. Однако, при крайней форме антипатии для советских ветеранов, участников Великой Отечественной войны, их немецкие современники и ровесники имели право на мнение, взгляд, размышление, опять же — рапорт, отчёт, донесение.

Так, эксперт-истребитель Г. Ралль считал информацию об авиации русских нулевой и запутанной, особо — истребительной. Массовое противостояние истребителей летом 1941-го было для него и многих пилотов Люфтваффе неожиданностью, при том, что техматчасть и военное самолётостроение Рейха оставались передовыми.



Майору вторит майор М. фон Коссарт, отмечавший, что не стоило принимать во внимание советскую ПВО, поскольку немцы перешли границу России с обманчивыми оценками структуры и мощи советских ВВС.

От командира звена 3-й группы бомбер-эскадры «Гинденбург» не отставал в объективности коллега, лидер 2-й группы 30-й бомбер-эскадры подполковник Х. фон Райзен. Он считал преступной беспечностью русских навязанное им сверху бездействие, вследствие чего его крылатые дружки разбомбили Мурманск, его порт и окрестности при малейшем истребительно-зенитном противодействии.

Пикирующий захватчик капитан Г. Пабст знал, что вражеская авиация существовала на аэродромах, максимально приближенных к границе перед реализацией «Барбароссы». Но даже он, владеец зловещего «Юнкерса-Штуки», был в ужасе 28 июня, когда не мог сесть на русский аэродром, превратившийся в кладбище самолётов.

По свидетельству генерал-лейтенанта Г. Плохера, 1-й Люфтвафлот осуществил фантастические разрушения на аэродромах противника с 22 июня по 13 июля 1941-го, превратив в металлокрошево и угли свыше 1200 советских машин разных типов только лишь на земле.

Помимо разгрома инфраструктуры ВВС красных, немцы сбили в жесточайших одиночных и групповых боях более 480 самолётов за тот же период.

Признанные в Рейхе авиаторы Г. Мальке, Ф. фон Бойст, О. Кат, Г. Кортен, Э. Купфер, Х.-У. Рудель, А. Ламберт, А. Боерст, А. Друшель, Э. Штоль-Берберих, Т. Нордман, Ф. Ланг, Г. Бауэр, О. Киттель, И. Штейнхофф, В. Шук и многие из ещё живых других отмечали превосходство немецкой авиатехники над советской, уповали на чёткость снабжения формирований Люфтваффе. Все они знать не гадали о массовом появлении У-2 над их головами, как и погибший из-за них под Орлом майор В. Краусс.

Майор Х. Яхне, называя У-2 и Р-5 примитивными, не ошибался в том, что они были лёгкими в управлении и очень манёвренными.



Владельцы «Эрликонов», «Флаков», «Бюссинг-НАГов» изнывали от приступов ярости, когда появлялись У-2 на бреющем. На все немецкие маты проклиная «кофейные мельницы», «комбайны», «ведьмин шабаш», они не давали себе отчёта в небывалой беспомощности и умудрялись складывать такие сказки для Рейха, что новобранцам прививалась привычка ходить и спать с головой, вжатой в плечи. Один из офицеров, выживший в Сталинградском аде, не мог унять дрожь папиросы, говоря, что «адская машина останавливается точно над целью, а затем лётчик, сбросив бомбы, даёт задний ход и бесшумно исчезает»...

Фольклор новоявленных «освободителей» гроба Господня был хорош под наркомовскую чарку, да изредка плачущий трофейный аккордеон. Асы и начинающие Люфтваффе, брошенные в Величайшую Битву за нефть, не упускали случая раскрутить BMW, «Даймлер-Бенцы» и «Юмо» в облове советской легкомоторной авиации, в целях уничтожения не только ночных ведьм, но и ради срыва обеспечения защитников города. Риск разбиться в карусели погони разноцветных по камуфляжу бронированных «рыцарей», к сожалению краснозвёздной стороны, их не останавливал. В Приволжских степях природа была на стороне противника — лесные массивы скудны, видимость до горизонта, ориентиры отпечатываются памятью и даже им, цивилизованным варварам... удобны. Спасали овраги, находчивость боевых пилотов и экипажей Гражданского Флота. Выручали соотечественники и земляки, возможность скоростных полётов над этой бедной складками местностью. Потери были велики и, честно, вряд ли в наши дни поимённо подсчётны. Россияне стояли насмерть. Падали и продолжали стоять...

Было у немцев изобретение, недолго радующее их под напевы «Вольга, Вольга, Муттер Флюс». Подоплёка убийств состояла в мощи действия воздушной струи, под которую У-2 попадали, маневрируя на низких высотах. Таким образом «флигерам» удалось лишить жизни пилотов И.С. Храмцова, сбить отважную лётчицу А.Я. Селиванову, ранить И.К. Филиппова и других бесстрашных защитников Волжской Твердыни.



— Фашисты боятся У-2, по ночам не высовываются из окопов, — рассказывал Николай Николаевич в семейном застолье подросшей Мирошке и любимой Шурочке. — А живуч, насколько живуч наш тренировщик авиакадров, — радовался он, рассматривая «Правду», сверяя её со сводкой Информбюро, перед обедом озвученной Левитаном. Заметно постарев за краткий период, Поликарпов боялся пропустить любую заметку или замечания, связанные с работой его ОКБ. Работа, ежедневный надрывный труд — теперь работала на всех фронтах и Флотах так же ежедневно и в тысячных измерениях.

«Пересекаем линию фронта, проходящую по реке Миус, — вспоминает боевое крещение Герой Советского Союза, а тогда черноволосая «смуглянка», укротительница У-2, девушка Маринка Чечнева. — Штурман даёт выход на боевой курс.

Повисли в небе первые сабы (осветительные авиабомбы. — Р. С. В.). Лариса сбросила бомбы — ждём взрывов. И вдруг самолёт попадает в перекрестие прожекторов. Тотчас загрохотали зенитки. Не сразу осознав, что случилось, хотела посмотреть, откуда стреляют, и тут же луч прожектора, точно бритвой, резанул по глазам. Я на мгновение растерялась и машинально отжала ручку управления. Самолёт стал пикировать...

Какая неосторожность! Нужно моментально исправить ошибку, иначе врежемся в землю. Выравниваю машину и веду её по приборам. Розанова то и дело командует: «Влево! Вправо!». Но вырваться из перекрестия лучей не удаётся. А снаряды рвутся всё ближе. В свете прожекторов мельком замечаю в плоскостях несколько рваных дыр от осколков. От напряжения сильно стиснула зубы. Самой нет ни малейшей возможности следить за обстановкой. Всё внимание приковано к приборам и командам штурмана, которые, не переставая, звучат в переговорном аппарате.

— Держи скорость! Скорость! — кричит Лариса. — Ещё вправо! Быстрее маневрируй!

Ревёт мотор, сквозь его рокот я, кажется, слышу, как остервенело лают внизу зенитки. Кругом мрак, а в центре его, в свете прожекторных лучей, мечется во все стороны наш маленький У-2.



Враг явно нервничает. Это чувствуется по всему. Высота у нас меньше тысячи метров, скорость небольшая, но снаряды идут мимо.

И всё-таки так долго продолжаться не может. Уже минут пять мечемся мы, намертво схваченные объятиями прожекторных лучей. Чувствую, как угодно, но выбираться из этого ада нужно, иначе «гостинца» не миновать. Даю ручку от себя, затем бросаю машину в крутой вираж и вдруг словно проваливаюсь в тёмную бездонную пропасть.

Перед глазами сразу же поплыли радужные круги.

— Молодец, Маринка! — слышу в трубке возбуждённый голос Розановой.

Обратный путь был нелёгок, израненный самолёт плохо слушался рулей. В довершение всего испортилась погода, видимость резко ухудшилась, а до аэродрома ещё далеко. Дотянем ли? Я смотрю на приборы. Пока всё идёт хорошо. Горючего в баках достаточно, мотор работает отлично.

— Всё в порядке, — изредка подбадривает меня Розанова, — идём нормально.

Я усмехаюсь, но молчу. Лариса не хуже меня видит, в каком состоянии самолёт. И всё же я благодарна ей за поддержку. Хорошо, когда с тобой верный товарищ и друг. Тогда невозможное становится возможным, прибавляется сил и уверенности. Но вот наконец и аэродром.

Внизу зажигаются фонари «летучая мышь», обозначающие посадочный знак. Они всё ближе. Лицо обдаёт ночной сыростью, дробно стучат по земле колёса. Заруливаю на заправочную линию, выключаю мотор и минуты две, не шелохнувшись, сижу в кабине. От сильного перенапряжения нет сил даже шевельнуть пальцем. Наконец прихожу в себя, выбираюсь из кабины. На КП нас уже ждут.

— Товарищ командир полка, — докладываю Бершанской, — боевое задание выполнено!»

Н-да... Один, всего один боевой полёт ради независимости Советского Союза! Сдаётся, не хватит жизни, чтобы живописать 24 ты с я ч и боевых вылета, которые Гвардейский Таманский авиационный женский полк вписал в свой героический актив



за три года войны. Сколько горя и радостей пришлось пережить плечом к плечу, крылом к крылу на пути к подписи Кейтеля, «пролетая мимо окон дома, когда можно было разглядеть, есть ли внутри солдаты!» — как выразился один из вражеских офицеров-инкогнито об У-2. Англичане, с великой тяжбой выдержавшие Битву за Великобританию и тысячи массированных «блицев» Люфтфлоттов Люфтваффе, сочувствовали героизму россиян, читая материал Поликарпова, размещённый на страницах авиажурнала «Флайт»:

«Этот самолёт может приземлиться на маленьком клочке земли и оказывает неоценимую услугу фронту, подбирая раненых с поля боя. Во время боёв за Кавказ он использовался как транспортный самолёт. В Сталинградской операции успешно принимал участие как ночной бомбардировщик, а позже вылетал на выполнение дневных заданий».

Вот это не «тальяночка», не «раскудрявый лист зелёный, лист резной»! Тысячи «кузнечиков» и «зелёных царевн» пропали без вести, сгорели, утонули, застрелились, разбились. Ведь они, дорогие, любимые мужчины и женщины — не брали парашютов, потому что вес грузов, пассажиров и бомб был важнее их живота — жизни, которою они не жалели...

Они ещё находили время на создание стихов, песен, маршей и, к горечи всего, заупокойных по сослуживцам. Первая «мисс У-2» И. Каширина, как и Е. Доспанова, Е. Носаль, Е. Руднева, Е. Никулина, Е. Титова, Ю. Пашкова, Л. Санфирова, П. Белкина и Т. Фролова, Е. Крутова и А. Высоцкая — все девушки полка — обожали Гвардейский марш, пера поэтессы Н. Меклин:

*На фронте встать в ряды передовые  
Была для нас задача нелегка.  
Боритесь, девушки, подруги боевые,  
За славу женского гвардейского полка.*

Так и летел 46-й Гвардейский женский полк до Победы с огнём в груди, мстя за Раскову, самих себя, народ. Такие вот были богатырши-«копуши» с кумирами — В. Хомяковой и Л. Литвяк — лучшими женщинами-истребителями. Почти все однополчанки стали орденосносцами, вступили в партию,



перелетели 500-й рубеж по количеству вылетов, вслед за И. Себровой и Е. Жигуленко, Н. Поповой, М. Смирновой, Р. Гашевой и другими патриотками.

Двадцать четыре ре будущих и существующих мамы, по кровно заслуженному праву стали Героинями Советского Союза. Многие, к невосполнимому и незабываемому сожалению, — **п о с м е р т н о...**

«В бой идут одни старики» ...Печально, что сегодняшние обладатели «Тэффи», «Ник» и «Оскар» далеки от кинематографического светила Л. Быкова, вдохнувшего жизнь в тех, кто погиб. Пропустив хотя бы частицу сердечных тактов через душу, посмотрите, он не играет, а плачет! Потому и надорвался «доброволец Максим Перепелица». Не выдержал сухарьной чёрствости нации, издёргался в поисках лучшего и людей с национальным понятием; потому, спеша на новые горизонты — погиб, как его герои, в машине. Кто же в наши дни ответит, что ещё классического мог создать незабвенный Лёня, человек, с радостью отдавший свой приз Шукшину, считая его новым явлением в русской прозе и кинематографе? Быков не успел на войну — он остался в ней навсегда...

\* \* \*

Возвращаясь к ратным подвигам У-2, надо быть дилетантом, чтобы не понять, что его безжалостно эксплуатировали смельчаки, не сталинские, а народные соколы. Бесчисленное количество ярких и трагических эпизодов боевой карьеры бипланов живёт в мемуарах счастливых, кто выжил. Завершая рассказ о труженике войны и будней, маленьком самолётике, заправлявшемся несколькими ведрами низкосортного горючего, машине, садившейся и взлетавшей отовсюду, рассмотрим несколько примеров Боевой Славы, которой он покрыл себя на века.

...Зима 1939–40 годов выдалась лютой на морозы и снежной. Советское правительство под прикрытием демагогических оснований, а попросту доктринного абсурда, ввергло народ в «тихую неизвестную» войну с Финляндией. Лига Наций не раз заявляла протест. Но «что» СССР протест,





когда любой ценой было необходимо раскрушить линию Маннергейма, с последующей организацией промосковского правительства марионеточного лидера О. Куусинена? Тысячи людей были тогда убиты, ранены, обморожены и насмерть заморожены, попадая в ловушки финнов и под шквал пуль невидимок — кукушек-снайперов. Пропоеёт пуля — знаешь, в ёлках ахнуло. Оглянёшься — нет товарища. И так по всем «неделькам» и «трёхнеделькам» без перемен — гибли мужи российские на лыжах и без лыж. «Правды» же писали неправдивые известия. Зачем им «какой-то» Эмиль Веса, добившийся 29 побед за карьеру лётчика-истребителя?

Положение усугублялось тем, что родная пропаганда создала миф о слабости ВВС Финляндии. Занижалось мастерство «белокурых рыцарей», не признавался за опасный самолётный парк, состоявший из машин зарубежных фирм Европы и Америки. Докладное шапкозакидательство военных лидеров РККА ослабляло бдительность «низов», что вскоре обернётся для большинства расстрелом. Ощутимо сказывались — незнание местности, поворот погоды в сторону обороняющихся, отсутствие поддержки местного, заматерелого в одиночестве хутурского населения.

В опровержение инфантильной боеспособности Финских ВВС, плативших баснословные гонорары за кражу и уничтожение советских самолётов, отметим, что «рыболовы» под оком фюрера были далеко не безобидны; они сыграли роль в генеральной «репетиции» накануне «Барбароссы». Несколько фактов с учётом воздушных схваток Великой Отечественной обязывают задуматься об опасности «снегирей».

Кавалер двух Крестов Маннергейма Эйно Илмари Юутилайнен («Иллю») («Фоккер Д-21», «Брюстер-Буффало Б-239», «Ме-109»Г2, Г6) уничтожил 95 самолётов; в одном из боёв — две «Аэрокобры», Ил-2, Ла-5 и два Як-9, закрепив славу семьи, начатую братом, лейтенантом Аарне, прозванного до войны «ужасом Марокко»...

Уроженец Тамисаари, лидер эскадры «снеговиков» Ганс Хенрик Винд («Хассе»), владея «гробом» — штатовским «Буффало» и позднее Vf.-109 в модификациях, уничтожал само-



лётцы Поликарпова и Лавочкина, сбив «тет-а-тет» более 73 машин за 302 вылета; шесть из них в группе при прикрытии истребителей из состава эскадры «Рысь»...

Майор, «король пилотажа среди снегов и льдов» — Эйно А. Луукканен боготворился Родиной и стал третьим по результативности асом, сбив 56 наших соотечественников в ходе 441 вылета на аналогичных «осевых» и трофейных моделях истребителей...

Ойва Эмил Туоминен, перелетая тридцатилетний «порог», воевал на «Фоккере», «Глостер Гладиаторе», «Фиате» и «Мессершмитте», причём превзойдя самого себя, украсил грудь множеством орденов и недавно введённой высшей наградой Суоми — Крестом Маннергейма за 43 сбитых советских самолёта...

«Полосатый туз» под № 2 из эскадры «медведей» 2/LeLv — Э. Киннунен до своей гибели в последнюю неделю апреля 1943 года совершил 300 боевых вылетов, 22 раза становясь в них победителем...

Лейтенант, позднее капитан Йорма Сарванто, сбивший шесть ДБ-3 из восьми в течении пяти минут, едва не разломав нагрузками пилотажа свой «21-й Фоккер», обобщит здесь подвиги соотечественников: «Любой из моих друзей сделал бы то же самое, представься им такая же прекрасная возможность...»\*

В ужасающей обстановке, когда ВВС и ПВО Финляндии сбили не менее пятисот советских самолётов, героически отличился пилот ГВФ А.Н. Яковлев, доставлявший почту и грузы, а обратным рейсом раненых. Верный дружище У-2 неоднократно выручал его и семью от душераздирающих криков по потере кормильца. Сегодня, прижимаясь крыльями к земле вдоль линии фронта, он возвращался к своим, доставляя к врачам раненого бойца. Прямо по курсу раздался оглушающий взрыв, самолёт тряхнуло волной и лётчик увидел вспыхнувшее строение. Горстка красноармейцев, словно букашки на ивовом листочке, упавшем в реку, отчаянно

---

\* К друзьям относились (в скобках — число побед): У. Лехтоварра (43), Р. Пуухакка (39), Н. Катаайнен (36), К. Пуро (35), О. Туоминен (35), К. Кархила (29) и Л. Ниссинен (28).



жестикულიровала, прося забрать их, садиться. Яковлев, с мучением найдя пяточок среди сугробов, пошёл на отчаянный шаг, решив приземлиться, а противник не прекращал ни на миг обстрела...

Увиденное поразило его: четыре артиллериста были ранены осколками воспламенившей дом вражеской мины. Ему пришлось в этом остановившемся времени собрать все силы, чтобы оттащить их от пламени. Они стонали, ругались, просили свалившегося с небес спасителя вывезти их с собой. Для габаритов У-2 — это было не реально, обидно для людей и умопомрачительно в глазах видевшего всё противника.

Юноша-резервист Аэрофлота свершил геройством, чувством долга, товарищества, патриотизма — чудо из чудес. Одного раненого он привязал к нижней правой плоскости, второго — к креплению лыжного шасси, третьего — разместил на левом нижнем крыле у задней кабины, а четвёртому предоставил место в кабине. Вообразить и продумать «такое» тогда не мог ни один из каскадёров из арсенала кинофирм и авиазаводов. А товарищ Яковлев стартовал в небо...

Неприятель позабыл про курки и мушки — глаза и разум отказывались переосмыслить картину сверхмужества в миг взлёта «этажерки», перегруженной обрадовавшимся счастьем экипажем.

А.Н. Яковлев сумел пройти пули и снаряды, но когда сел на Петрозаводский аэродром, потерял сознание от психологически-нервного истощения, причём в бессознательном состоянии ему удаётся сесть безаварийно!

К этому не найти нужных слов. Счастье, что остались живы. Награда нашла смельчака, не задерживаясь в руках тыловых: парень стал первым Героем Советского Союза в ряду лётчиков Аэрофлота, награждённых за подвиги в экстремальных боевых условиях фронта...

\* \* \*

ГВФ, ОСОАВИАХИМ, ОДВФ, Дюралюфт при руководстве Главного Управления Воздушного Флота воспитали большое число прославленных авиаторов, представить боевой и гражданский путь которых в рамках книги не представляется



возможным. Летая на безоружных самолётах в начале войны, им приходилось оттачивать тактику бреющих полётов, пересмотреть технику пилотажа при пролёте зон ПВО, изучить групповое и одиночное маневрирование вражеских перехватчиков, действия коих поначалу были тенденциозны. Они профессионально держались в небесах не только на У-2 (к удивлению многих, по желанию лётчиков, летавшего с отпущенной ручкой управления). В их руках были лицензионные «Валти» и «Дугласы», ХАИ И.Г. Немана и самолёты К.А. Калинина, транспортные модификации бомберов и летающих лодок А.Н. Туполева, С.В. Ильюшина, Г.М. Бериашвили, Д.П. Григоровича и других конструкторов, под патронажем недавно заступившего на должность Наркома авиапромышленности А.И. Шахурина.

В воспоминаниях «Крылья Родины» Алексей Иванович уделяет внимание формированию НЛБА\* по ноябрьскому Постановлению ГКО от 1941 года. Он пишет, что в боях за оборону Сталинграда, где другие машины не подходили к методам городской войны, У-2 не имел промаха не только по домам, но и по отдельным квартирам!

Его же перу принадлежит один из портретов «короля истребителей» в глазах современника и друга. Отвлечёмся от боёв. Ведь все знают, что фронт людей советской науки проходил через КБ.

«С Поликарповым в предвоенный и военный период мне приходилось общаться часто. Несмотря на всемирную известность, он был чрезвычайно скромен. Другого такого человека я в ж и з н и не встречал (разрядка — Р. С. В.). Скромностью Николай Николаевич выделялся среди молодёжи — конструкторов, которые делали первые машины. Всегда говорил негромко и как-то по особенному складывал руки вниз. Если мне приходилось давать ему отрицательный ответ, он тихо соглашался:

— Хорошо, хорошо.

Но не уходил, а тактично, но настойчиво начинал снова мотивировать просьбу. Шла ли речь о расширении завода,

\*Ночная легкомоторная бомбардировочная авиация.



увеличении штата конструкторов, усиления станочного парка или проведения испытаний в ЦАГИ, в Лётно-исследовательском институте, он был неизменно одинаков. Поражали работоспособность, чёткость и дисциплина Поликарпова, который был исполнителен в выполнении решений, принятых по его самолётам.

Я любил общаться с Николаем Николаевичем, — подчёркивает Шахурин. — Эрудиция, знание лётного дела, теории авиации, богатейший опыт в создании самолётов — всё это отличало Поликарпова и способствовало его авторитету в отечественном и мировом самолётостроении».

С первых дней войны самолёты светила мирового авиастроения в небе, защищают себя, владельцев, страну. Так, пилот Минского авиаотряда ГВФ С.П. Степанов возил медикаменты и проявил храбрость при спасении раненых в прифронтовой полосе, нашёл наши окружённые танковые группы под Гродно и Барановичами. Опытный лётчик П. Иванов, на второй день войны пролетел сотни вёрст на У-2-разведчике, в поисках обливавшихся кровью, отступавших частей Красной Армии. В тот же день его самолёт был превращён в зияющее пробоинами решето. Иванов получил тяжёлое ранение, но с честью выполнил боевое задание.

В сентябре того же года страна узнала многих своих сынов, только вчера помогавших мирным колхозам, медикам, геодезистам, всему мирному населению. Пришлось теперь забыть про хлеб: немцы планировали ссыпать его в закрома со свастикой. Однако, не удалось — русские мешали «тевтонцам», с каждым часом и днём сокращая живую и бронетанковую единицу, несмотря на боль отступления и стыд перед беженцами...

Смелые манёвры под вражеским носом проделывал искусный бипланщик Н.Н. Рожнов. Уходя от кинжальной атаки «бюргера», он использовал чкаловский приём — пролёт меж арок железнодорожного моста. Ещё бы чуть-чуть и готического парня завязало бы на узлы, будто рельсу при взрыве, но голова под фонарём была не дурна — ушёл, подлец, восвояси, не солоно не хлебавши. Рожнов был счастлив в медлительном отрыве: его У-2 не имел повреждений, плюс мастерством он спас двух командиров!



Прослыл виртуозом маскировки в лётной среде гражданский лётчик И.И. Троепольский. Пилотируя У-2 над руслом речушки и прикрываясь редким ивняком да раkitами, он разыграл «кошки-мышки» с одним из покорителей Европы, хозяином «худого киллера» — «Месса». Ни одну минуту тот визжал оборотами «Даймлер-Бенца», так и не поняв, каким образом почти нащупанный им красный биплан «провалился» сквозь землю. Дав для проформы несколько очередей по лесочку, пират двинул к своим капонирам, тогда как Троепольский, замаскировав У-2 на поляне, со смехом пожёвывал мундштук «Казбека»...

На всю оставшуюся жизнь запомнят выжившие вермахтовцы «огненный дождь» Подмосковья — спецбомбы конструкции молодых инженеров НИИ ГВФ Л. Копылова и Я. Островского. На войне — как на войне, и там всё гениальное просто. Бойцы ВОХР и БАО начинали мешки горючей смесью. После чего У-2 храбрецов А.Г. Барышникова, Г.М. Схаба, В.Н. Клыкова, А.И. Тюленя, М.А. Мещерякова и В.А. Шипилова, В.М. Потёмкина, С.А. Коверинского, П.П. Сидорова и Е.Э. Кирша ночью и днём атаковали позиции мотострелков и пехоты. После разрыва «огненных бурдюков» на малой высоте смесь возгоралась и заливала траншеи с мелочью «бэ-эмвушно-цундапной», производя панику в стане противника, уже начинающего обмерзать. Защитники наши шутили: «Знай, немчура, русскую буржуйку! Мы отогреем вас скорей фюрера, кондукатора и дуче!»

Вновь покрыли себя Славой девушки-таманки, или как посмеивались молодцы-истребители — «сестрички-атаманки». В начале февраля 1943 года великая братва — морская пехота закрепились недалеко от посёлка Станичка к югу от Новороссийска. Неописуемую отвагу и выносливость выжимали из себя, словно соль, ратоборцы майора, проявившего себя взаправду Цезарем, только он был наш — Куников. Быстроходные «скутеры» Кригсмарине, надрывая побережье эхом двигателей и наворачивая под себя медузы и жизни, не давали возможности кинуть якорь «москитному флоту», посланному в помощь морпехам. Ребят нужно было выручать — каждая пядь бывшего



курортного Черноморья давалась нам морем крови и слёз. Командованием было оперативно решено выручать смельчаков силой... женщин во главе с флагманом поликарповских бомбардировщиков Е. Бершанской. Жизненно важная помощь десантникам пришла вовремя, и это лишь штрих из миллионной диорамы Бессмертных Подвигов Российских Наций. Диорамы, которая ждёт своих художников от Выборга — до Курил...

Случались, не раз и курьёзы (да и то курьёзами их можно назвать по прошествии более полувека). Но как бы не иронизировали пилоты-истребители, бомбардиры, стрелки-радисты, штурмовики и владельцы «гидро», называя соединения У-2 «королевской авиацией», на её долю выпала четырёхлетняя поддержка и спасение партизан. Вот один из тысяч эпизодов, представляющий момент, когда лётчикам приходилось воевать не только в небе, но и на оккупированной земле.

...Выпускникам московских аэроклубов Н. Панину, М. Царёву, И. Ладария, авиатехникам Л. Колеватых, А. Буравлёву и штурману А. Шумакову передали три У-2. Пилоты имели опыт, участвуя в доставке донесений, грузов, офицеров штабов, почты, которую с нетерпением ждали с Большой земли отважные лесные земляне.

Трудность поставленной задачи заключалась не в сложности маршрута Москва—Киев, куда следовало перегнать «кукурузники», а в его «малом» подпункте. Дело в том, что после прибытия в Киев, начштаба Управления партизанского движения на Украине генерал-лейтенант Т.А. Строкач дал ориентировку на Гродек-Ягелоньский, где, по запросу партизан, У-2 были нужны как воздух. Маршрут полёта проходил вокруг Львова. Командир звена лейтенант Ладария акцентировал внимание на отсутствие промежуточных посадок в пути, которые следовало отметить по причине небольшой ёмкости баков тихоходов.

Партизанский генерал нашёл выход из бензинового положения: недалеко от Житомира был секретный аэродром «подскока». Подхарчившись, шестеро офицеров к закату солнца поспешили в иронично названный населённый пункт — Скомохи.





Аэродрома, конечно, не существовало в природе. Неподалёку от Бродов У-2 Ладария ожидали партизаны с трофейной или припасённой бочкой авиатоплива. «Глаза» звена — штурман А. Шумаков мастерски привёл его к лужайке на опушке леса. Тихо, словно летучие мыши, сели. Сразу же по приказу лейтенанта заняли круговую оборону. Мало ли что — предателей что шишек на соснах...

Незаметно рассвело — момент один из сонливых. Вдруг Колеватых — а зори здесь тихие! — услышал отдалённый говор на берегу, затем к воде подошли тени, покляцывая оружием железом. Умылись и начали о чём-то спорить — говор вроде как местный, а платье семнадцати призраков гражданское. Оружие вокруг тел — всё сплошь из Рейха.

Наши молчат, лежат: шесть ТТ, ПППШ и турель У-2 уже без предохранителей. Насторожило, почему у них нет ожидаемой бочки с горючим?!

Опасения оказались не напрасны: на хруст ветки, заливаясь, начал голосить «шмайссер», очереди начали метаться рикошетом и отсекали многолетнюю девственную щепу. Заявляла о себе «лесная армия» убитого полковника Коновальца и сменившего его «батько» Бандеры.

Шумаков не собирался выслушивать их в одностороннем порядке и, стиснув зубы, начал дробно, отрывисто молотить пулемётными очередями. Фьют — фьют — тра-та-та! — пели пули и отдача свой загробный репертуар. Банда перешла на пластунскую «стратегию» и несмело пыталась приблизиться к бипланам, видимо, с целью запалить хотя бы один из них...

— Орлы, держаться, беречь патроны! — раскатисто прокричал Ладария. — Наши должны быть поблизости. Не пушай шайку к самолётам!

Через несколько минут зарокотало эхо ручного пулемёта, из леса короткими перебежками бежали партизаны. Видя бессмысленность борьбы, националисты сложили оружие, хотя знали, что в СМЕРШе и лагерях их вряд ли пожалеют...

Лидер группы, тёзка Бульбы — Приходько, смеялся как ребёнок при разговоре об «аэродроме и службе ГСМ». Изви-



нившись за опоздание и рассказывая, как они шли по следам банды, ожидая момента для нападения, он гикнул хлопцам с подвод. Там, прикрытые соломой с брезентом, булькали немецкие канистры с кровью войны и её рычагом — топливом. Расщедрившись на табачок, лётчики долго обсуждали житьё-бытьё с партизанами.

Они — могучая тыловая армия — поразили их зарядом Веры в скорую Победу; они — пилоты и авиатехники — удивили «безаппаратных» изящным взлётом навстречу Ей — Победе. Когда же она придёт? — никто не мог предсказать. Каждый хотел видеть её своими глазами, а более кратко, — **д о ж и т ь !**

Качнув крыльями береговой сцене прощания, тихоходы вышли на курс выполнения боевого задания. Пройдёт много времени, прежде чем седые дедушки — горстка оставшихся в живых, будет улыбаться курьёзу, который, опоздай партизаны, стоил бы им жизни...

\* \* \*

Да, Поликарповский биплан — Герой СССР — У-2 не имел равных, и мы рады повторить святую истину. Он спас партизан и вывозил тяжелобольных из глухомани Зауралья и Крайнего Севера; он был внезапно появлявшимся разведчиком и малым ночным бомбером; проявил себя в роли «малыша»-транспортника и штабной машины командования Красной Армии. Удачный, «умный», уязвимый, ушлый и управляемый У-2 крепко помог пароходствам, корректируя рыболовные суда на косяки рыбы. Он выручил при подъёме страны из пепла руин. Примитивную, удобную в обслуживании машину боготворили асы и начинающие авиаторы, сами спасённые и их семьи\*.

Центральный архив Министерства Гражданской Авиации, анализируя обстановку первого полугодия Великой Отече-

---

\*Производство и эволюция конструкции У-2 (ПО-2) во всех модификациях подтвердили пророчество идеолога воздушных батальонов Джулио Дуэ: «Гражданский самолёт, способный в момент начала войны немедленно превратиться в военный, представляет потенциальную ценность, равную ценности боевого самолёта. Он представляет сверх того действительную ценность в периоды мира, поскольку в состоянии нести гражданскую службу».



ственной войны констатирует, что «учебными эскадрильями и центрами ГВФ подготовлено 11 720 (! — *Р. С. В.*) пилотов на самолёте У-2, из них 8 080 человек передано в ВВС». Это уже не охота на волков — перед вами слагаемые общей мощи населения, ковавшего титаническим трудом Великую Победу над силами порабощения, дикости и варварства, зародившимися в германской нации. Увы, нация свернула с пути благочестия: большая её часть была опущена в могилы и пропала без вести, вольно или невольно присягнув свастике, ставшей для неё общенациональной Гильотиной.

Частично освещённая боевая и трудовая биография У-2 — бесконечная сага Подвигов, предмет фундаментального труда. Однако нас ждёт целый «ангар» не рассмотренных самолётов. Поэтому номинальный финал заключим тремя отзывами.

Полотно-расчалочное деревянное чудо Н.Н. Поликарпова, обладавшее резиновой амортизацией осевого шасси и хвостовым костылём отмечает в «Записках конструктора» А.С. Яковлев: «У-2 — легендарный самолёт, на нём обучались летать тысячи пилотов. Лёгкость в управлении, доступность и безопасность — за эти качества мы полюбили машину. Самолёт был создан к 10-й годовщине Октябрьской революции и оказался подарком для авиации, прослужив в ней свыше тридцати лет». Хвала работникам краснозвёздной авиапромышленности: за эти годы построили около 40 тысяч машин!\*

После войны на «второго Поликарпова» из Великобритании пришёл отзыв подполковника разведуправления Королевских ВВС Э. Ли:

«Это один из самых ценных уроков, полученных из опыта из опыта русских по оказанию войскам тактической авиатехподдержки в ходе Второй мировой войны».

Автор книги «Воздушная мощь» не представлял, в каких условиях работали советские конструкторы, в их числе — Поликарпов. Творческий подход к проектированию, анализ

---

\*Вернувшийся на Родину русский бард А.Н. Вертинский летал на одном из тех тысяч По-2 в период Всесоюзных гастролей.



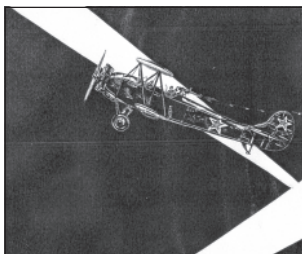
данных по зарубежным успехам и несчастьям в самолётостроении, переосмысление и ревизия работы под контролем ОГПУ-НКВД, поддержка молодых талантов КБ и всё «это» при переездах, — способствовали рождению авангардных конструкций прежде всего истребителей. «Этого» не знал Эшер Ли и не учёл генерал-историк Люфтваффе Вальтер Швабедиссен. Не было у них поводов и желаний поднять чарку за военный провод, за У-2, за «эмку», за успех.

Предателей и врагов Отечества поставил на место выпускник Орловского аэроклуба 1941 года, участник Битвы за Сталинград, пилот 8-й Воздушной армии, затем шеф-пилот, заместитель санитарного Управления ВВС Ю.В. Косарев. Боевой орденосец, отличник курсов ускоренной лётной подготовки, рассказывал:

«За каждый сбитый У-2 немецкий лётчик получал высшую награду Германии. Вот и приходилось летать у самой земли по балкам, оврагам, по лесным просекам. Часто летишь и волнуешься в полёте больше не за свою жизнь, а за безопасность раненых, которых должен доставить в госпиталь. Поэтому и прозвали трудягу У-2 «кукурузником», «огородником».

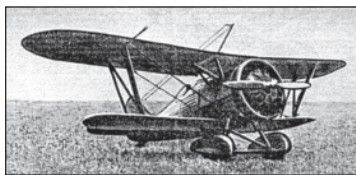
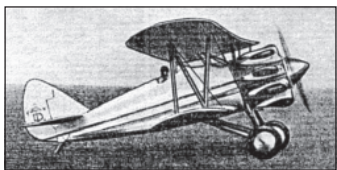
Но я бы сказал любителям юмора, авторам глупых кличек: — Зря смеётесь, друзья. Хотел бы видеть, каким бы было ваше состояние, когда бы на вас пикировал фашистский истребитель и мог одной пушечно-пулемётной очередью отправить вас на тот свет».

Такова правда войны из уст не писателей-земляков, а из памяти израненного воина, бившего неприятеля в пехоте, кавалерии, в кресле воздушного стрелка штурмовика Ил-2, одного из первых послевоенных инструкторов Орловского аэроклуба, Мастера спорта СССР по высшему пилотажу, лично отмеченного председателем ЦК ДОСААФ Н.П. Каманиным.



# ИНЖЕНЕРИЯ ПОД КОНТРОЛЕМ

---



Сверхмрачным ноябрём 1929-го в ржаво-цементных застенках московской Бутырки спешно организуется Особое конструкторское бюро, где ключевые посты займут люди, стоявшие у истоков авиации — Д. П. Григорович и Н.Н. Поликарпов. Честный георгиевец был кощунственно опорочен как «вредитель». Жизнь его висела на волоске, словно Дамоклов меч, — был шаг до расстрела...

По чести, именам и деяниям настоящих врагов народа нет места рядом с Николаем Николаевичем. «Король истребителей» в силу обстоятельств, внутренне никогда не был рад работе на военщину. Поликарпов, человек обожавший жизнь, с начала карьеры больше мечтал о машинах, служащих мирному покорению Пятого океана.

Кому он мог высказать в с ё наиболее? Отцу Николаю Петровичу, супруге Александре Фёдоровне, Мирошке, новому поколению конструкторов или друзьям-моторостроителям? Ответ виснет в пространстве и тяготит разум и сердце, видимо, аналогичными переживаниями, высказать которые и в наши дни очень непросто.

Григорович, лидер разработок самолётов моря, находился в шоке, что сократило ему жизнь, однако что самое мрачное, был не один в ОКБ воин. Тяжкую лямку арестантов, под чёрным ярлыком чуть ли не «шпионов», владчили к 1930 году — помощник директора завода № 1 И.М. Косткин, конструктор авиационного стрелкового оружия А.В. Надашкевич, ветераны поликарповского бюро В.А. Тисов и Е.И. Майоранов. Бдительная партия не отличалась склерозом и в отношении



многоопытных сотрудников Отдела морского опытного самолётостроения, товарищей Григоровича — А.Н. Седельникова, Н.Г. Михельсона, В.Л. Корвина. Сокрушающую пудовую пощечину, а вернее, удар под дых приняли на себя семейства бывшего директора завода № 25 Б.Ф. Гончарова, инженера по испытаниям П.М. Крейсона, многих других передовиков авиации вплоть до подмастерьев столяров. Единственным подконтрольно «помилованным» от общака СИЗО был оставлен «свободный» инженер С.М. Данскер, которому вменялась обязанность связного между заключёнными и функционирующими ветвями производств...\*

Таким бесчеловечным образом и волею судьбы будет рождён биплан И-5 (ВТ-11), первенец скоростных машин Н.Н. Поликарпова. Рассмотрим «выпущенную из клетки птичку» подробно, в отличие от её современников, уделяющих истребителю не более пары абзацев. Исходя из кодекса уважения, не забывайте, любой нюанс конструкции и её будущее проходили параллельно беспрецедентной постановке спектакля «Объятья Лжи» или, как шутили немногие выжившие специалисты, «Вредители — трудящимся!» Они, бедолаги, ещё «крокодильничали», горько иронизировали, веря, что Справедливость восторжествует. Однако капель её совсем немного промочит российскую землю в оттепель 1953 года...

\* \* \*

История создания И-5 необычайно сложна, частично запутана авиаисториками по тюремной «причине». Все причины не умаляют того, что продуктивность самосжигающей работы Н.Н. Поликарпова и его команды поражает до сих пор. Первоначально (летом 1927 года) разработка «подгонялась» под великобританский двигатель «Бристоль-Юпитер», обла-

---

\*То, что в ангаре № 6 авиазавода № 39 хорошо кормили, давали читать периодику и вернули отобранные в тюрьмах вещи, вряд ли можно назвать «приличностью шараги», когда её членов лишили конституционных прав и гражданских свобод. За исполнением режима бдительно следил чекист от ОГПУ Горяинов.



давший козырём по удельной мощности. Требования к истребителю — скороподъёмность и манёвренность — имели право на сосуществование при заграничном моторе и его КПД. В остальном лёгкий и белоснежный биплан, созданный в содружестве с Д.П. Григоровичем, концептуально представлял «ассорти» применяемых материалов и новинок на уровне мировой авиации. В нём было заложено всё, как говорится, мечта кустарей: стальной каркас фюзеляжа и дюралюминиевые капоты, полотно, фанера и деревянный воздушный винт, но главное — часть души 20-ти помощников-инженеров, без которых краснополосый «И» остался бы в модели да на бумаге.

Поликарпов знал это ранее, признаваясь: «Всех требований, которые предъявляются к конструкторской работе, один человек удовлетворить не в силах... Целой жизни может не хватить, чтобы индивидуально сконструировать сложную машину».

Герою строк придётся бороться не только с логарифмической линейкой в руках, но и на дискуссионных заседаниях Техсовета Авиатреста. Однажды, выступая с докладом относительно компоновки «маленького свирепого зверя», Николай Николаевич разложил по «полочкам» формулу истребителя.

«Выбор двигателя и удельный вес его, — обращался он к боготворившей его аудитории, — оказывают влияние на полётный вес истребителя, на его горизонтальную манёвренность и, при той же геометрии самолёта, определяют инициативу в бою». Действительно, проблемы с силовой установкой неоднократно подводили и по жизни преследовали конструктора... На этот раз английский аналог М-22 не подвёл. Благо бензина, масла и воздуха, поступавшего через воздухозаборник карбюратора ему «хватало».

Главный инженер ЦАГИ, ученик Н.Е. Жуковского, молодой А. Туполев, узнав о возможном включении И-5 в серию по планам Управления ВВС и предложениям Авиатреста, выразил желание продублировать машину в своих «апартаментах», для чего планировалось подключение инженер-группы





П. Сухого\*. Поскольку в 1928 году кризиса власти, в отличие от сельского хозяйства не намечалось, руководство оставило резюме за критиками, предоставив ЦАГИ изыскивать на пути переоснащения ВВС отечественными машинами. Задумка была не бездумна: иномарочный хлам Первой мировой, покорёженные Гражданской аэропланы, не отвечающие требованиям времени И-2 и И-2бис — подлежали утилизации, в лучшем случае, «распотрошению» на запчасти.

Григорович и Поликарпов, зажатые сроками конструирования (от разработки до испытаний — год (осень 1929 — октябрь 30-го)), уже имели базовый фундамент — истребитель 2И-Н1 с мотором «Нэпир». Считалось, машина авангардна по лётным качествам, конструкции и внешнему виду. Двухместный защитник Отечества от буржуинов оказался на удивление скоростным (до 270 км/ч), чему немало поспособствовало филигранное и ответственное отношение рабочих при сборке. Прототип И-5 нашёл приверженцев по мотивам тщательной отделки и лакировки всех поверхностей, а также получил «отлично» за особую чистоту крыльев, покрытых тонкой фанерой вместо полотняной обтяжки.

Читатель не забыл про трагедию с этой машиной, когда выполнявшие сдаточный скоростной полёт В.Н. Филиппов и В.Е. Михайлов разбились из-за разрушения фанерной обшивки крыла. Поликарпов, анализируя происшедшее и советуясь с товарищами, не раз выступал с докладами «О манёвренности мощных истребителей», акцентируя внимание на взаимосвязанных сторонах проблемы — технической и аэродинамической. Главный нередко вспоминал преподавательскую и общественную деятельность на рубеже 20-х годов с тридцатыми. Теперь же Новый год был удручающе омрачён «бессрочной командировкой» — переездом ОКБ из Бутырки на авиазавод № 39, где под «шарагу» был отведён одноэтажный ангар № 7, в окружении цепи кон-

---

\*Параллельно созданию И-5 (АНТ-12) велась разработка металлического истребителя с полотняной обшивкой ЦАГИ И-8. «Жокейский» проект И.П. Толстых, А.И. Путилова и В.М. Родионова почил в бозе из-за нехватки штатовских моторов «Конкверор» с активом 625 л.с.





войных-часовых, да овчарок с оскалом, не похожим на пуделей...

Год назад, в мае 1929-го, поликарповская бригада была загружена допзаказом Авиатреста — конструированием манёвренного биплана И-6. Самолёт нёс в себе ту же деревянную схему и был «сводным братцем» И-5. Отличие состояло в том, что его «сердцем» должен был стать облегчённый и современный «Юпитер-VIII». Желание умно и практично идти в ногу со временем столкнулось с вопросом поставки «Юпитеров» в СССР. Авиатрест, НТК УВВС при РККА и его действительный член Поликарпов пошли опытным путём и разрешили проблему установкой «Юпитера-IV», либо почти аналога под индексом «VI». А.Н. Туполев, зная, что с «Бристолями» можно выйти на новые высоты и в крупную серию, нашёл общий язык с представителями Авиатреста, давшими «добро» на дублирование И-5 в АГОС ЦАГИ. Первостепенными задачами ставились: увеличение максимальной скорости на высоте и у земли; высокая скороподъёмность с оглядкой на европейские достижения; высокие пилотажные свойства нового самолёта с возможной модификацией в виде моноплана, и, наконец, короткое время прохождения виражей. Всё это соответствовало пятилетнему плану развития авиационного строительства, подразумевавшего объединение сил ведущих КБ страны в целях освобождения самолётного парка от зависимости поставок комплектующих из-за рубежа, а также закупок дорогостоящих машин признанных в авиационном мире марок. За исполнением заданий чётко следили не только Поликарпов и Туполев, но и Баранов, Алкснис, Озеров, Петренко—Лунев, Горощенко.

«Прошибание» изначальной дубовости ряда гослиц никогда не ставилось Поликарповым первоосновой работы. Прекрасный организатор ясно представлял, что «конфискация» проекта И-5 в пользу туполевцев имеет плюсы и для его единомышленников: их силы разгружались на творческий подход к И-6 и др. самолётам\*, а также к широкой гамме существу-

---

\*Одним из них был двухмоторный тяжёлый бомбер ТБ-2 — подкосный полутороплан с эллиптическими законцовками верхнего крыла. Он не пошёл в серию из-за конкурента АНТа-4 и требований времени (весна 1930 г.)



ющих модификаций на базе серийных образцов. Ан нет! Всё сложилось по-другому: Туполев, также зажатый в хомуте массы проблем, внимает настойчивым просьбам Сухого отослать документацию по И-5 коллективу ЦКБ, по привычке именуемому ОКБ. Павла Осиповича легко понять — талантливый специалист по аэродинамике при ЦАГИ, инженер-проектировщик, не желал вести плагиативную работу по сложившемуся проекту. Туполеву пришлось покорпеть над деликатной формой изъяснений, минуя соблазн «выбить» для ЦАГИ около 150 000 рублей.

Подключив раньше времени свой непререкаемый авторитет, он понадобился ему вновь, чтобы не обидеть поликарповское творческое начало. Материалы проекта были оперативно возвращены по авторскому праву. Андрею Николаевичу оставалось сожалеть — «проект АНТ-12» приказал долго жить...

Закрытое содружество Поликарпова и Григоровича по понятиям узревшего «вредительство» руководства было расколото надвое: оба коллектива под их контролем работали день и ночь, делая ставку на одну и ту же модель истребителя. Довелось ли им кое-что из «секретного» оговорить с глазу на глаз — определить сложно. Дмитрий Павлович, приверженец оснащения истребителей пушками (что относилось и к его летающим лодкам), настаивал на конусообразном фюзеляже и задумывал хвостовую часть сложнее, чем Николай Николаевич. Позднее задумки морского авиастроителя отразятся на сухопутных боевых машинах ИП-1 и И-2. Кое-что было использовано в массовом проекте будущего, так и не вышедшего в свет разведчика и лёгкого штурмовика ДГ-38, в рамках конкурса «Иванов». Но это только в будущем...

В унижительных для творчества условиях, когда околышёвая братия наложила вето на контакт разрабатывающего перспективный вариант поликарповского «отделения» с коллегами по Военно-Воздушной Академии, ЦАГИ и МВТУ, когда было невозможно общаться с моторостроителями, союз «вредителей» выручила наработка по И-3, И-6, И-7. Энтузиастский творческий поиск и продуктивность, царившие в свободном пространстве гражданской жизни до чёрной полосы



в жизни конструкторов, дали скачок очередной разработке, во многом заимствованной от прежних моделей. Не потерявшие оптимизма люди опирались на опыт и интуицию при ограничении не только свободы, но и материалов, без которых костяк работы мог пойти по ошибочному пути, либо вообще, по вине зрителей, мог быть халатно нарушен. А яблоко Ньютона падает не чаще, чем раз в столетие. Надеяться на помощь партийной аристократии было реально и не реально. Масса настоящих защитников общего дела ВВС, ГВФ, авиации ВМФ и учебных авиаформирований, умственно-морально чужла неладное, исходящее Сверху, и следовательно, прозябала в загоне. Попробуй, что не так скажи! Речи с головой охлаждаются сразу, в «лучшем» случае курсом на лагерь...

«Прошло много лет, как всё коснулось Николая Николаевича и нашей семьи, а кажется, что всё случилось только вчера.

Я всю жизнь живу под страшными воспоминаниями детства», — с горечью пишет в письме авторам дочь авиаконструктора — Марианна Николаевна Поликарпова.

Да простит читатель за наблевшее. Вернёмся к становлению конструкции полутораплана более 80-летней давности, поскольку назначение исследования служит авиации, а не философии, какой бы чрезмерно чёрной её история не была. Внутренняя тюрьма, ставшая вторым домом конструкторов, выводила создателей в ряды скоростных КБ Мира: от полномасштабного макета до первого полёта И-5 прошло 30 дней! Это было вне понятия любых по дальности зарубежных. Ибо большинству грандов самолётостроения пришлось посидеть не только над чертежами, но и сократить жизни в поисках госинвесторов, в придачу с «армией» заинтересованных в проектах частных лиц. И-5 следовало обсыпать премией вместе с «отцами», но куда там. Быть бы, как говорится, живу! Правда, и ОППУ было суеверным — приказало сменить код машины с ВТ-13 на ВТ-11.

Поликарпов настоял на двухлонжеронной конструкции крыльев, уделял немало внимания сортам казеинового клея. И правильно, что уделял: коробчатые деревянные лонжероны несли в полёте большие нагрузки, а за ручкой управления сидел не



плакатный персонаж. Тогда он задумывается о значимом для пилотов — улучшении обзора, снабдив верхнее крыло с элеронами чисто поликарповским вырезом в виде полукруглости, что облегчало пилотаж в бою. При размахе 9,63 метров «скелет» верхнего крыла имел 20 нервюр, а нижнее составляющее бипланной коробки — «малыш» размахом 7,02 метров — 15. С ростом мощностей металлургической промышленности и приобретением опыта производства дюралюминия, к одобрению проектировщиков, он начал занимать обширные места в их крылатых детищах. Так, основа аппарата — центроплан выполнялся дюралюминиевым. Тот же материал шёл на обшивку передней кромки крыльев, что обеспокоило металлостроителей города Дюрена и Г. Юнкерса, получивших процент бессонницы, после «кольчугинских» опытов А. Туполева. Впрочем, германское влияние нашло место в аэродинамическом профиле крыльев полутораплана, в т.н. профиле «Геттинген (Прандтль)-436». В те годы профиль был «модным», и в союзе с лучшим полотном и спецаэролаками не означал тупого копирования. Страна Советов, гордо держа голову при закрытых границах, с каждым днём наращивала индустриальный потенциал, неведомыми Миру способами и масштабами...

Дюралюминий шёл на каркас хвостового оперения и трубы каплевидного сечения в N-образных подкосах кабана и стойках между крыльями истребителя. Было гармонично продумано сиденье пилота, имевшего функцию «чемодана» для парашюта. Определилась и ориентировочная цена И-5 в серии — около 31 000 рублей\*.

Моторы, моторы, дорогие «товарищи» авиадвигатели... Они доставили поликарповской команде неподсчётное количество хлопот, унесли винтами не восстанавливаемые нервы творцов легучего оружия. Выход, хоть и частичный, находился с помощью английских двигателей «Бристоль», иногда обкатанными, но свежими движками из аэропланного состава ВВС. Высотные и низковысотные модификации «Юпитеров» признавались в числе передовиков. Николай Николаевич

\*По иным данным, истребитель обошёлся народу и промышленности в 56 500 руб.



оказался на высоте, выступив ещё в предрестанское время поборником контактов с французской моторостроительной фирмой «Гном-Рон», строившей «космические сердца» по лицензии. Он признавал, далее так продолжаться не может. Неоднократно встречался с А.А. Микулиным, Н.Р. Брилингом, А.Д. Швецовым и А.А. Бессоновым, в лекциях и на приёмах у госперсон говорил о первостепенном значении моторостроительной отрасли в общем деле строительства красновозвёздной авиации. Мнение «короля истребителей» ценилось, было весомым и компетентным. И вот... внутренняя тюрьма. Сначала Бутырка, затем «тайная» часть цеха на авиазаводе № 39...

Разговоры с Поликарповым не прошли бесследно. Знаковый пример — достижение конструктора авиадвигателей А.А. Бессонова. Ему удалось приспособить лицензионный «продукт» с Родины Наполеона для производства на территории победивших его земель. 480 лошадиных сил «Гном-Рона» под аббревиатурой 9ASB вскоре звучно «топтали» небеса СССР, обзаведясь русским лаконизмом — М-22. Хотя «поршень» идеологии, случалось клинил, будучи неомываемым сознанием определённой касты былых и здравствующих сословий, в пользу усилий партии прошли стендовую и воздушную встряску моторы М-15 с модификацией 2М-15, и не увидевший серии М-36. Все двигатели предусматривались в качестве конвейерных, с учётом установки их на И-5, И-4, И-6\* и целый модельный ряд самолётов начинающих конструкторов.

На опытном экземпляре был прописан «Гном-Рон» «Юпитер-VII», «обласканный» капотом сложной формы и спецобтекателем головки каждого цилиндра. В соответствии команды «От винта!» — двигатель запускался пилотом с помощью кислородного баллона, оборотисто оглашая аэродром и вращая деревянный двухлопастный винт постоянного шага. Объёмистый кок, символизирующий линии капота, прикрывал его

---

\* Опытный экземпляр этого биплана преждевременно покинул пилотирувавший его ветеран Первой Мировой и Гражданской войн А.Д. Ширинкин. Машину не восстанавливали и не приняли на вооружение, не без влияния вредителей от ОГПУ.



массивную втулку. Количество её оборотов в воздухе напоминало лётчику, что ёмкость бензобака (165 литров) обязывает к своевременному заходу на посадку-заправку. Предвидя воспламеняемость машины в бою и будничном оборонном быту, бригада Поликарпова предусматривает противопожарную перегородку и закрепляет заботу о безопасности установкой авиаогнетушителя, с выходом его смеси к патрубку, карбюратору и бензиновой помпе.

Доработке подверглась силовая конструкция фюзеляжа: сварщикам было некогда увлекаться пивом, когда они сваривали из стальных труб четырёхугольную пирамидальную раму. Стремление инженеров создать жёсткую в полёте конструкцию, обязывало к детальному рассмотрению «хитросплетений» внутренних проволочных растяжек вкупе со шпангоутно-стрингеровым «набором» каркаса, изготовлявшегося из дюрала и крепившегося на раму. И-5 являлся одним из первых советских истребителей, имевшим листовую металлическую обшивку. В целях увеличения безопасности, а также в защиту двигателя похвально отметить «спасательный жилет», крепившийся к передней части фюзеляжа стальными булавками и пружинными защёлками вплоть до целлулоидного козырька пилота, снимавшего с него шквал воздушных потоков.

Хвостовая часть также, исходя из прогрессивных суждений, претерпела ряд «трансплантаций». Казалось бы, ну что особенного? Обтягивай полотном, пришнуровывай к каркасу из дюрала и стартуй, сталинский сокол! Но это дилетантское зрачковое восприятие. На деле был усовершенствован и смещён немного левее киль (того требовал момент инерции при вращении воздушного винта) и внесены металлические панели, которые, будучи съёмными, облегчали механикам работу при ремонте амортизатора костыля.

Оба последних важнейших элемента полёта не осуществимы без шасси, которое состояло из пары стоек с резиновой амортизацией, а также расчалок, подкосов и единой оси колёс со спицами. Поликарповцы, зная о широте страны родной, где так вольно (!) дышит человек — уже на опыт-



ном образце И-5 предусмотрели взаимозаменяемость колёсного шасси с лыжным. Таким образом, механики могли производить быстрый демонтаж. Причём тот же костыль теперь не был «тормозом» навряде палубного гака: и по его росту подобрали лыжицу. В летнее время спицы «колобков» комплектовались дисками практичного, а не декоративного предназначения.

Результат принимаемых решений сказался на данных «борца за ВКП(б)»: снаряженный вес — 1260 кг; площадь крыльев при размахе крыла 10,24 м — 21 м<sup>2</sup>; максимальная скорость, благодаря 480-сильному мотору — 286 км/ч; дальность полёта — более 500 км; «ограничитель» высоты — 7300 метров.

Час испытаний подарка «Вредители — трудящимся!» настал 29 апреля 1930 года. Обкатка первенца ВТ-11 и его девятицилиндрового «товарища» была произведена морским лётчиком-испытателем К.Б. Бухгольцем. Друг Д.П. Григоровича и других создателей крыльев над морем, имел многолетний опыт борьбы с гидросамолётным штопором и разного рода «купальными выкрутасами» поплавковых машин и летающих лодок.

Первое «общение» на равных — человек-машина — показало практически полное отсутствие «метаморфоз», присущих «младенческому» возрасту истребителя. Бенедикт Леонтьевич не скрывал восторга, рассыпая новой машине столько лестных эпитетов, что суеверные арестанты скромно замахали руками и прикладывали палец к губам: «Не сглазь!» А сглаживать, по сути, было поздно: ранее отработанный «каталог» идей позволил создателям воочию наблюдать, какова Воздушная Виктория. «Белоснежка» И-5 стал легче предшественников. Он завораживал и воодушевлял присутствующих на испытаниях манёвренностью, высокой скороподъёмностью, лёгкостью при выполнении фигур высшего пилотажа. Да, это была машина, которую не чаяли увидеть и владеть ею лётчики истребительных сформированных ВВС РККА...\*

\*Истина подтверждалась рапортами испытателей А.Ф. Анисимова, И.Ф. Козлова, И.Ф. Петрова и В.А. Степанчénка (НИИ ВВС РККА).





В соответствии с программой, в целях выявить наилучшие качества истребителя, собрали три экземпляра с различными двигателями. Последовавшие за ВТ-11 — ВТ-12 «Клим Ворошилов» и ВТ-13 «Подарок XVI партсъезду» — оборудовались, помимо «Юпитера», двигателем М-15 конструкции А.П. Островского и А.А. Бессонова. Главное отличие последнего от первого состояло в большей высотности при мощности около 600 л. с. Правда, мотор был «сыроват» и требовал повышенного внимания на финальном этапе. «Подарок XVI партсъезду» соответствовал странному имени: проигрывая собратям в автономности полёта, он на «отлично» управлялся с виражами и потолком, проявив себя рекордсменом, достигая 8200 метров.

После доработок, улучшающих охлаждение и защиту двигателя модным кольцом Тауненда, предпочтение отдали кумачовому «Климу» (ВТ-12), имевшему более перспективные характеристики благодаря «юпитеризации». Испытания подтвердили, что конструкторы на верном пути. Мало того, что «Ворошилов» проявил себя высокоманёвренным и скоростным — он выходил в лидеры, что виделось при «соцсоревновании» с И-3, И-4 и старшим «братцем» — И-5.

Работая над внедрением И-5 в жизнь, Поликарпов продолжает изыскивать пути улучшения сходного по конструкции истребителя И-6. Творчески привлекая задел предшествующих разработок, конструктор понимает, что проект 1929 года, не родившись, начинает устаревать. Помня, что в авиации редко выручает банальное «новое — хорошо забытое старое», Николай Николаевич вносит изменения в «сигару» фюзеляжа, вместе с товарищами пересматривает аэродинамические постулаты. Была пересмотрена схема шасси, в преддверии испытаний, проходивших в единое время с И-5, приходит «посылка» из ЦАГИ. Поликарповцы с нетерпением ожидали сюрприз, имевший назначение открыть новый путь в истории отечественной авиации. Содержимым подарка цаговцев являлся воздушный винт переменного шага — авангард в освоении воздушных просторов как на Родине, так за рубежом. И, хотя И-6 не претендовал на пьедестальное золото ввиду меньшей манёвренности и скороподъёмности при





аналогии с И-5, Поликарпов настойчиво штурмует высоты, беспрестанно экспериментируя с этой машиной.

Дело мало-помалу начинало ладиться, но «первые блины» повсеместно «обожают» тушиться или жариться комом. Поликарпову было тяжело работать в ритме «попрыгучести» (в тисках масштабности многоликих проектов). Выяснилось, что переменный шаг воистину изменяем и главное, способен придать пилотам не то что хромоты, а запросто выступить в роли убийцы из-за недостаточной тяги. Если на горизонталях И-6 вёл себя терпимо, то сложный пилотаж был на нём недопустим. Хорошо, в середине июля 1930 года, в день очередных испытательных полётов, пилота спас парашют! Неизвестно, как сложилась бы судьба конструктора и его мощного на задумки КБ, если бы, не приведи Господи, случилась катастрофа... Главному было абсолютно всё равно, заморозят опытную партию И-6 в количестве 30-ти единиц или разогреют; для него вошла в привычку забота о людях. Летающие «болванки» в ответственных случаях всегда отходили (вернее отлетали) на второй план. Риск потерять опытную машину был велик ежедневно. Был и другой риск: можно было потерять голову, семью, ненароком поставить под удар семьи горячо преданных единомышленников. Ему болезненно горько смотреть на труху самолётного хлама. Однако жизнь и быт соратников были для него превыше всего на свете. Но ещё пятикратно тяжелей ему было видеть и осознавать фактическую и висящую на волоске возможную потерю кормильцев...

Недремлющему оку госбезопасности эмоции были откровенно чужды: его интересовал окончательный результат. Как он будет достигаться, какими потерями и человеко-часами, родная нация узнает не скоро. Никто из сытно-наглого общества не соизволит понять, что в 30-е годы величайшим счастьем виделся нашим соотечественникам С О Н. Перенапряжение не одного, а коллективного мозга, работа, образно говоря, навзрыд, ощущение многотоннажного пресса, оказываемого властью давления, ожидание икс-удара в неизвестном месте в неизвестном часу икс-лакеем режима — это



было уму не постижимое строительство государства рабочих и крестьян. Многодневный тупик безысходности, боязнь всего живущего перед насильственной безвременной смертью, стрессовая неизвестность, связанная с полным вакуумом переписки с роднёй, цензура мышления и маниакальный образ подхалимствующего единовластию (культу) хамства его цепных собак — это, современники, «цветочки» с подноса диктатуры, на котором, словно в рассказе Аверченко, подавалась крыса. Воспитание и стимулирование межнациональной трусости перед картузом сына горийского сапожника — наипечальнейшая трагедийная книга в истории всех времён и народов. Но пока жители страны ни в одном из кошмарных снов не представляли того, какая **Ф А Л Ь С И Ф И К А Ц И Я** грядёт в будущем и сколько людей она сметёт в никуда...\*

Надо помнить, что помимо сказанного и подстрочно подразумеваемого, ОСС ЦКБ Авиатреста под патронажем УВВС, НИИ ВВС, ВАО планировало постройку истребителя И-7 как модернизированную замену устаревавшему И-3. Он задумывался для ВВС РККА под 600-сильный «Паккард» и должен был нести пару «Виккерсов». По расчётам создателей, стремившихся облегчить машину и добиться лучших результатов в её пилотировании, самолёт мог строиться в полуторпланном и бипланном вариантах.

Проект, который поликарповцы вели с 1927 года и доводился инженерами во главе с С.А. Кочеригиным уже после заключения первых под стражу, не получил чисто русского развития. Летом 1930-го, в связи с роспуском авиазавода № 25 под руководством Горшкова, группа Кочеригина (врио помощника директора), хотя и представила три варианта И-7 с мотором BMW-VI, потерпела полное фиаско. В дальнейшем на смену многообещающему И-7 избрали германский аппарат HD-37, который с копией того же мотора изготовлялся по лицензии в Москве. На авиазаводе № 1 истребитель получил имя И-7, где был «растиражирован» в количестве свыше 130 штук.

\*Читай работы В. и С. Рассохиных «Свободная зона», «По шпалам режима», «Встречный мой», «Дело №», «ЗиС» и др.



Ещё одной неудачей Поликарпова и Кочеригина являлась разработка скоростного моноплана И-9, предпринятая ими на рубеже 1929–30 годов. По замыслам, истребитель претендовал на звание малого штурмовика, поскольку мог нести до 100 кг бомб и вооружался четырьмя пулемётами ПВ-1, которые по необходимости, могли заменяться одной 20–30 мм пушкой. Самолёт предполагалось оснастить 600-сильным М-32 или «Кертисс-Конкверором», затем он рассматривался в бипланном исполнении с мотором М-19. Так или иначе, И-9 остался в бумажно-макетной стадии, хотя, по требованиям, должен был преодолевать 800 км на высоте 5000 м с максимальной скоростью 261 км/ч по приблизительным расчётам аэродинамиков. Более повезло в плане «рождения» двухместному учебному биплану на базе И-5 — УТИ-1. Однако, несмотря на переделку кабины, установку второго сиденья и двойного управления, «педагог», выпущенный в количестве 20 штук, не нашёл широкого применения среди инструкторов и курсантов учреждений ВВС Красной Армии.

Исследуя развитие конструкций самолётов в годы социалистической индустриализации страны (1931–1933 гг.), авиаконструктор В.Б. Шавров не обойдёт стороной перипетии вокруг коллектива ЦКБ. Говоря об организационной перестройке опытного самолётостроения, о попытках сосредоточения «мозгового треста» на одном авиазаводе, Вадим Борисович отмечал:

«Весной 1930 г. такое ЦКБ организовали на «Авиарботнике» им. В.Р. Менжинского. Идея единого КБ здесь не реализовалась (АГОС и ГРОС в ЦКБ не вошли), но почти весь персонал опытного самолётостроения был собран там. Ядром были конструкторы и расчётчики из КБ Н.Н. Поликарпова, с завода «Авиарботник», из КБ П.Э. Ришара, из группы, построившей самолёт И-5, а также пополнение с других заводов. Штат ЦКБ к концу 1930 г. составляли 300 человек, к осени 1931 г. — около 500 человек.

Главконструктора ЦКБ не имело — были консультанты (до середины 1930 г. — Д.П. Григорович). Эскизные проекты самолётов делались в отделе общих видов, после чего рас-



сматривались и утверждались решающей инстанцией — Техсоветом ЦКБ. Далее чертежи разрабатывались конструкторским отделом. Параллельно работали группы и отделы по аэродинамике, прочности, по моделям и макетам, контролю чертежей, вооружению, по морским самолётам, по подготовке производства, по статическим и лётным испытаниям...

В этих условиях в октябре 1931 г. была попытка присоединить к ЦКБ и опытное самолётостроение ЦАГИ, но слияние не состоялось. АГОС, с 1932 г. названный КОСОС (Конструкторский отдел опытного самолётостроения), получил свой завод опытных конструкций ЦАГИ (ЗОК), а ЦКБ было реорганизовано. Централизованное проектирование было заменено системой сквозных бригад, специализированных по классам самолётов. Так были образованы бригады: истребителей (Н.Н. Поликарпов), разведчиков (С.А. Кочеригин), самолётов дальнего действия (П.О. Сухой), морских самолётов (И.И. Погосский, И.В. Четвериков, позже — Г.М. Бериев), винтовых аппаратов (А.М. Изаксон), вооружения (А.В. Надашкевич), воздушных винтов (В.Л. Александров), колёс и лыж (А.И. Машкевич), стандартов и нормалей (П.А. Дудукалов) и др. Позже образовалась бригада по дальним бомбардировщикам (С.В. Ильюшин) и Объединённое бюро стандартов (ОБСА).

Бригады оказались жизнеспособными, благодаря им с конца 1933 г. вышли новые самолёты. Бригады Ильюшина, Кочеригина, Бериева, Поликарпова перебазировались обратно на завод им. Менжинского и завод № 1. Их самолёты всё ещё носили название «ЦКБ», хотя у них были авторы — руководители коллективов. Бригады Сухого, Надашкевича, Погосского и другие вошли в КОСОС на территории ЗОК.

Реорганизация опытного самолётостроения, проходившая с большими осложнениями (арестами не только авиаинженеров. — *Р.С.В.*), привела в конечном итоге к крупным успехам, которые особенно сказались в последующие годы».

Нельзя доподлинно сказать, что послужило авиаруководству или «кузнецам» карательных органов поводом для отстранения Поликарпова с должности в мае 1930 года. При мягкости характера, уважаемый преподаватель мог быть резок по вопро-



сам разрешения конфликтных ситуаций с властями. Безоружное балансирование оголёнными нервами и телом было для него и друзей очень опасным. Он нашёл силы сдержаться не потому, что так было надо, а потому, что чувствуя незаменимость КБ, обязан был его сохранить во благо важного дела, коим считал рождение самостоятельных Советских ВВС. Унижавший перевод в расчётный отдел на срок более года не решал ничего ни в его глазах, ни в умах товарищей, считавших его Главным, что доказывалось дискуссиями по новым машинам и важными профессиональными советами.

А работы было — вчера, сегодня, завтра — невпроворот. И-5 был не «кукурузником» и не «почтальоном» ГВФ: истребитель без оружия подобен старой, беззубой пудовой щуке. Уже просматривающийся враг — самураи и крестоносцы — не располагал к «крокодильным» пасквилям и прочим «перцам». Следовало решить, чем бить «мальков» — пушками или пулемётами, а также злободневность обороны ставила проблему количества огневых точек на борту истребителя.

Свою «скрипку» в арестантском «оркестре» взял незаслуженно обиженный пролетариатом, конструктор авиавооружения товарищ А.В. Надашкевич. Учитывая пулёмётный опыт Джона Максима, он добился успехов, приспособив станковый пулёмёт под ВТ-11, снабдив его синхронизатором ПУЛ-9. Применив интересную конструкцию пружинного буфера, увеличивающего скорострельность, автор обошёл по параметрам английский «Виккерс». «Максим» потерял в весе около шести килограммов и в «надашкевичской» компоновке охлаждался не водой, а воздухом. Это тоже была победа ввиду того, что получивший «фирменное» обозначение ПВ-1, пулёмёт вытеснял с развёртыванием серийного производства ранее закупаемые пулёмёты иностранных марок. Грозный калибр 7,63 мм был утверждён в количестве двух огневых точек по бортам фюзеляжа. Несмотря на малое сопротивление аэродинамике, в боевой обстановке он покажет себя с наилучшей стороны. Боезапас в 600 патронов при скорострельности 750 выстрелов в минуту оставлял противнику маловато шансов на благополучное приземление.



Бомбы, хотя и утяжеляли И-5, имели право на «место жительства». Поначалу пара 10-килограммовых «штучек» размещалась под креслом пилота. В ходе серийного производства, составившего около 800 экземпляров, первоначальное решение пересмотрели в пользу подкрыльевого крепления, функции которого выполнял держатель под литером 5.

После испытаний с элементами нещадности, И-5 был тепло отмечен руководством ВВС РККА. Первые опекуны — «отцы» советских ВВС, авиашкол, друзья учёных по аэродинамике и авиаконструкторов, товарищи Баранов и Алкснис провели большую организационную и общественную работу, патронируя первую серию, собранную рабочими завода № 39 с августа по октябрь 1930 года. Я.И. Алкснис, кровный заступник за Общее дело — не раз встречался с Николаем Николаевичем, в целях быть в курсе всего авианасущного. Одним из значимых стержней в работе с рассматриваемой, да и с другими машинами, он считал скорейшее производство советских авиамоторов. По мнению Алксниса, сделавшего максимум для совершенствования и обучения профессиональных кадров, будущее национальной истребительной авиации было бы бесперспективным, с надеждой на всякие там «СПАДы». Он был прав и далеко не одинок в своём патристичном мнении.

Герой Советского Союза М.М. Громов, знал, что говорить о флагманах и талантливых организаторах, при создании шумевшей в своё время книги «Через всю жизнь»:

«Я.И. Алкснис умел окружать себя способными, инициативными и одарёнными людьми всех специальностей, так или иначе причастных к авиации. Он умел находить их сам, а не только через службу кадров.

Вникая в суть работы, Алкснис изучал людей. Подхалимство, бахвальство, формализм он снимал как стружку.

Яков Иванович был вездесущ и не только приказами, но и личным участием, руководством, контролем... Он увлекал всех энтузиазмом, энергией и трудоспособностью. Начинал Алкснис свой день в пять часов утра на аэродроме, обучался полётам.



При этом он общался с передовыми лётчиками, штурманами, инженерами, техниками... Он обладал тем типом мышления, который формируется не только из чужих мнений и докладов, но, главным образом, из личного опыта, наблюдений и изучений...

Особенно он заботился о перспективном развитии авиации — интересовался строительством баз, аэродромов, институтов. Я уж не говорю о совершенствовании и организации боевой подготовки военных авиачастей и подразделений...

Яков Иванович помог В.П. Чкалову. Когда Чкалова уволили из Воздушного Флота за недисциплинированность, то сколько мы с Юмашевым не просили начальство, получали ответ: «Хороших лётчиков сколько угодно, а недисциплинированных нам не нужно».

— Нас ведь тоже можно упрекнуть в таких нарушениях, за которые поплатился Чкалов, — обратились к Алкснису Громов с Юмашевым на одном из аэродромов. — Но делаем мы всё, что диктует нам молодой темперамент, поодаль, не на глазах. Пусть это будет хитростью. А Чкалову скучно в части. Он полон энергии и не знает, куда её деть (И.В. Сталин планировал направить чкаловскую энергию на должность наркома НКВД, но получил отказ. Одна из причин гибели? — Р. С. В.\*) — Дайте ему работу испытателя. Вот там ему придётся голову поломать.

— Аргумент убедительный, — согласился Алкснис. — Он же храбр и любит летать, — продолжали мы.

— Правильно, вы меня убедили.

Чкалов был возвращён в авиацию и получил работу лётчика-испытателя в КБ Н.Н. Поликарпова, где позднее испытал почти все его истребители с мировым именем и заслугами\*\*.

Первые месяцы эксплуатации дюжины И-5 не принесли Григоровичу с Поликарповым головокружения от успехов, как впрочем, и испытательной бригаде лётчиков. Мелкая

\*См. телесериал НТВ «Сталин.Live», 2007 г.

\*\*Позднее Валерий Павлович испытывал машины замечательного авиаконструктора, военлётца и парашютиста П.И. Гроховского и его ОКБ — Г-37 и «Куккарача». Изобретателю ощутимо помог соратник И.В. Титов.



«вредительская» дефектность закономерно посещала большинство конструкторов, пытавшихся вырваться из объятий мирового кризиса, который аукнулся на СССР. Дефектность имела общую печать в «больничном листе» истребителя, споро поставленного в жёсткие условия войсковых испытаний, проходивших осенью-зимой 1930–31 годов в Украине. Рекламации тогда не подавались. Однако сжатый и сухой по слогу перечень недостатков, подлежащих изучению и устранению, выглядел следующим образом:

- а) ограниченный вырез верхнего крыла ухудшал обзор вперёд;
- б) вибрация планёра сказывалась на капоте двигателя и полоторапланной коробке крыльев (особый дисбаланс при режимах свыше 1100 оборотов в минуту);
- в) требовали усиления амортизаторы, обтекатель осей шасси, кок винта, тяги и пол кабины по мотивам сомнительной прочности;
- г) слабая искроёмкость свечей зажигания и их повышенная загрязняемость «отработкой»;
- д) топливный насос подвергался критике за неудобное место «под ключ» механиков;
- е) указывалось на необходимость доработки системы газораспределения — пилоты угара не любят;
- ё) недостаточная прозрачность козырька, ухудшающего видимость;
- з) теснота кокпита для зимнего времени и его слабая жёсткость;
- и) ещё не менее трёх десятков рекомендаций, наставлений и замечаний, при упоминании которых не только конструктору может стать дурно.

Итак, после подключения моторостроительных мощностей харьковского завода № 135 и поставщиков оборудования, И-5 занял фаворитную нишу в ВВС РККА. Игнорируя недостатки, указанные в отчётах ЦАГИ и НИИ ВВС, первые владельцы истребителя были не лишены объективности при оценке новой машины. Пример — более поздний «поединок» Павлушов — Чкалов (И-5 цепко держался на





хвосте И-16). В качестве положительных аргументов конструкции лётчики отмечали высокие взлётно-посадочные характеристики, отличное поведение истребителя в пикировании. Без внимания не остались: малая нагрузка на рули, в связи с чем облегчалось управление; манёвренность в сочетании с неплохой устойчивостью на планировании и с работавшим двигателем. Были довольны механики — И-5 не отличался эксплуатационной вычурностью, хотя демонтаж капота отнимал десяток минут.

Следует заметить, что поликарповцы в поисках лучшего, надёжного, мощного и красивого, высокоаэродинамичного варианта самолёта подошли к новому рубежу, или, как говорили в 1930-м году, к «чуду техники» и «самому быстроходному самолёту». Это доказывалось «тайво неулыбам» и «почемучкам» не только при сравнении ВТ-11 со «Спадами-51С1», И-3, И-4, И-6 и «бисом» Григоровича, но и превосходством первого в учебных боях с этими машинами\*.

Показатели обеспечили И-5 успех как среди «кузнечиков», так и в рядах ветеранов Первой мировой и Гражданской войн. Беспрецедентная всеохватность известных событий, взрастивших гибелью и мозолями народа небывалую мощь сталинской индустрии и в целом, страны, — диктовала скорейшее внедрение истребителя в массы. В результате умственных и физических напряг лидеров авиации и авторитетных авиапромышленников, в соответствии с печатями партии последовала организация производства И-5 на заводе № 1, уже обладавшего завидной репутацией сборки истребителей И-3. Заказ 1931–32 гг. не единое из лиц, работавших на заводе не отпускал из тисков дисциплины, а тем более не подталкивал к скулежу «где наши деньги?» при лентяйстве и опоздании на работу. Чётко поставленная цель — «Даёшь 270 бипланов родным ВВС!» — исключала минутное опоздание даже после овощных котлет, навроде тех, что с трудом усваивали ильфо-петровские персонажи в забегаловке «Бедный друг желудка».

---

\*Плюсом манёвренного истребителя была и продолжительность полёта 2,5 ч.



Научно-техническая интеллигенция не забывала об этом, но и подвергаться самоистязанию разума и семей, ей было совершенно не к о г д а. Следовало решить, каким образом в оперативном порядке свернуть производство истребителя И-4 П.О. Сухого в цехах завода № 22. Пока шла утряска документационных, организационных и финансовых вопросов, оказалось, что внедрение И-5 аннулируется по причине «захвата» первенства стапелей туполевским бомбером ТБ-1. Часть машин продолжала проходить стадии сборки, но четырёхмоторник мешал развороту мощностей производства истребителей, которых планировалось собрать не менее 200 штук.

Оборона завоеваний пролетариата от посягательств извне диктовала сугубо национальные доктрины не без штудирования Рожера, Дуэ, Геринга, Фуллера и Триандафиллова, стратегов наступательной тактики. Правительство, являясь могущественным патроном военизированных начинаний, со смертью карателя Менжинского, увы, не сворачивает с пути, на котором пристреливают загнанных и здоровых «лошадей». Некоторое ощущение сплочённости конструкторских коллективов привнесло объединение их в упоминаемое ЦКБ при заводе № 39. Однако подсознательный кризис перспективы любого из инженеров, не способствовал юмористическому отношению к возникавшим перед ними проблемам...

Оптимизм пришёл с началом серийного производства моторов М-22, хотя на части первопартийных И-5 монтировались лицензионные «Гном Рон», фирмы, укреплявшейся с помощью «Бристолей». По мере освоения истребителя выяснилось, что серийные экземпляры не могут тягаться с опытными из-за ухудшения лётно-тактических данных. Сюда входили: потеря скороподъёмности и потолка, уменьшение скоростных параметров на горизонталях и временных при разворотах, наконец, перетяжелённость конструкции. Последний нюанс выступал в роли воздушного «стоп-крана». С учётом «тюканья по мозгам» вышестоящих инстанций, требовавших всё или ничего, вырисовывается зримая панорама, показывающая, почему и как тормозилось серийное производство осенью 1931-го. Казалось бы, планово-экономическая политика, дер-



жа количественно-бухгалтерский вопрос за узду, предвидит сбой массового завинчивания и пр. составляющих сборки. Куда там! В течение года увидело облака и ВПП не более 70-ти И-5. Да и то, очевидно, с натяжкой: лишь около полусотни приняли на ГСМ-ное довольствие в авиабригадах.

Нельзя сказать, что краски на палитре судьбы Н.Н. Поликарпова и его товарищей были максимально черны и коксообразно неразводимы. Жизнь, какой бы печальной она не была, приукрашивалась празднованием Первоя того же года, олицетворяющего начало старта в репрессивную эпоху тридцатых. Отрезвлённые подвигами общественности трудящиеся могли с упоением лицезреть демонстрационные полёты «вредительских» самолётов над не покрасневшей от тяжб совести Красной площадью. Новые кожаные русские из числа приземлённых, дудели клаксонами чёрнолаковых ландо с фирменной геральдикой лучших мировых автопроизводителей и «руссо-балтскими» остатками, вкупе с новыми машинами пока единично-ручной сборки. «Рекламная кампания», проведённая Я. Алкснисом посредством матриц суетливых «Правд», делала своё дело: народ с его руководством не понаслышке знали, что означает самолёт в руках А.Ф. Анисимова, А.Б. Юмашева и красно-крылых, блистательных по пилотажу коллег. Поликарпова, видимо, там не было, как и разбившегося при загадочных обстоятельствах начальника ВВС РККА П.И. Баранова...

«Пётр Иванович Баранов был госдеятелем крупного масштаба, — читаем воспоминания М.М. Громова, покоровшего небесные просторы Европы, Китая и Японии. — Всегда спокоен, очень прост в обращении с людьми и, главное, ровен как с занимающими большие посты, так и с подчинёнными — лётчиками, штурманами, механиками. Но если что-нибудь возмущало его, то он приходил в сильно возбуждённое состояние и распекал крепко... Его настроение мы угадывали сразу: если он начинал разговор с «дате-с», «нуте-с», это означало — «всё спокойно».

Он выслушивал причины происшествий очень спокойно и относился к людям с большим доверием (но не смог облегчить участь поликарповцев и др. богатырей авиамысли, хотя



и прошёл все пути власти. — Р. С. В.) — Правда, к людям, которые были проверены временем и на деле. Это доверие его однажды и погубило. Баранову с комиссией нужно было вылететь в Харьков. С ним полетела его семья. Стояла почти сплошная облачность. Р-5 был плохо оборудован для полётов в облаках, да и пилот не имел опыта подобных полётов. Тем не менее от полёта он не отказался и сел за штурвал. Баранов, как всегда, спросил:

— Можете лететь?

— Могу.

В нашем деле мужество требуется не только для того, чтобы сказать «да», но и для того, чтобы ответить «нет». У лётчика не хватило мужества отказаться. Полетел он не по приборам, а просто прижимаясь к земле. И, в конце концов под Лопаснёй самолёт зацепился за макушки деревьев. Произошла одна из тех катастроф, которые совершались не раз в таких условиях. Баранов и все летевшие с ним погибли».

...Эстафету, словно Данко, принял у Баранова Алкснис — друг Поликарпова и любитель прожиганить над страной на кумачового цвета «Климе Ворошилове», т.е. прошедшем опрелелённый сервис И-5. Машина ему понравилась. Она стала его «лимузином» для инспектирования лётных формирований, иногда использовалась для души. Промолчим, с какими оптимизмом и радостью встретило истребитель сообщество лётчиков-испытателей НИИ ВВС во главе с кумирами В.П. Чкаловым и А.Ф. Анисимовым.

Постепенно И-5 входил в будни красноармейцев, будущих защитников Отечества, из ряда тех, кто не будет убит им до 22 июня 1941 года. Назревал вопрос о создании УТИ — учебно-тренировочного истребителя в целях повышения пилотажной квалификации и ради «привыкаемости» молодёжи к новой машине. Таковая имела право на существование в виде не одного У-2\*. Попутно заметим, что в значимом для

---

\*«Комсомольский проект» вели (с подачи Я.И. Алксниса) А.А. Боровков и И.Ф. Флоров, поддержанные директором нижегородского авиазавода № 21 Е.М. Мирошниковым. С этого момента почти все серийные советские истребители имели учебно-тренировочную модификацию, без которых авиация не стала бы массовой.



кадров ВВС направлении успешно и с усердием работал «кроватьный» коллектив А. Яковлева и К. Синельщикова.

По мере освоения более полусотни И-5 и экспериментов с ним в авиамастерских НИИ ВВС, к июлю 1931 года партией планировался смотр авиации, подразумевающий выявление наиболее удачных её образцов. На Центральный аэродром Златоглавой, потерявшей голову Веры с падением купола Храма Христа Спасителя, — съехались госдеятели, партийные лидеры, военачальники, герои Гражданской войны. Среди выступавших докладчиков и сгорбленных гидов отчётливо выделось их желание возвеличить роль в авиации присутствующего Сталина. Он был, как обычно, молчаливо мудр с трубкой и без неё, видя заранее где пан, а кто пропал. Могучий властелин собственного народа ростом немногим более полутора метров был глубоко заинтересован в мощи авиастроительства, понимая, что «буржуины» рано или поздно попытаются поднять СССР на штыки. Приехал посмотреть достижения авиаторов и революционер Серго Орджоникидзе, заступник людского начала и опытных кадров, за что он поплатится жизнью, как его брат Папулия, спустя короткое время. Тут же присутствовала бюджетная богема, не устававшая выдумывать новые артикли, наречия и аббревиатуры Вэкапэбэшной словесности.

Иосиф Виссарионович был, мало того, что хитёр, ума у него также не занимало. Интересуясь ходом разработок самолётов и наращиванием выпуска авиадвигателей, он по праву Хозяина видел, что без детального понимания и рассмотрения проблем самолётостроительной отрасли успеха не будет. Здесь заслуги перед Родиной будущего генералиссимуса неоспоримы. В остальном же... В истории И-5 остался его вопрос: «А вас здесь не угнетают?»

Случались в жизни всемогущего Кобы недели всесоюзной доброты. Июльские смотрины пилотажа Чкалова и Анисимова, сопровождение фаворитов авиапарадов И-5, смягчили сердце пламенного революционера. Предполагаем, он вмешался в «дело конструкторов» и надавил на коллегия ОГПУ, способствуя освобождению арестованных до начала августа. Немалую лепту опекунства вынесли на плечах нарком тяжёлой промышленности Орджоникидзе и товарищи с «потолка»



наркомата авиапромышленности. Возможно, имело место массовое ходатайство за Поликарпова обожавшими его пилотами и двигателялистами.

«Счастье» сверкнуло «королю истребителей» тем, что взамен расстрела его предполагалось осудить на 10 лет ИТЛ. Никто не мог гарантировать Николаю Николаевичу н и ч е г о. Но должно, есть на земле во все времена хорошие люди — после смотра авиации ВЦИК постановил «дать воздух свободы». Правда, приговор так и остался в силе...

Напомним формулировку коллегии ОГПУ от 18 марта 1931 года. Участники заседания, недостойные упоминания по фамилиям и должностям, постановили:

«Поликарпова Николая Николаевича — заключить в концлагерь сроком на десять лет, считая срок с 25/X–29 года. Имущество конфисковать». Профессионалу и пионеру авиационных наук, оставшемуся верующим и беспартийным, инкриминировались шестая, седьмая и одиннадцатые статьи УК РСФСР, под обречённым номером «58». Это означало, что патриот, отдавший себя без остатка делу становления и вооружения Пролетарских ВВС, гражданин России, не съехавший за границу в труднейшее для неё время, обвинялся в «шпионаже, подрыве государственной промышленности в контрреволюционных целях, в организации деятельности и участии в организации для подготовки преступлений, предусмотренных 1-й главой УК «Преступления государственные»...

Орловец избежал ГУЛАГа благодаря собственной значимости и необходимости ежедневного творческого процесса в «авиашараге». За Н. Н. П. ходатайствовали «адвокаты» от промышленности, наркоматов, партии, военных ведомств, руководство ВВС РККА в полном (не репрессированном и живом) составе. Бесчеловечный поступок заседающих карателей аукнулся на Александре Поликарповой и дочери Марианне, вынудив супругу авиаконструктора работать бесплатно в Институте сложного челюстного протезирования в Тёплом переулке, лишь для вступления в профсоюз.

Ветеран поликарповского коллектива В.Л. Корвин, попавший под недремлющее око надзора в ЦКБ, вспоминал, как



одна из важных деталей, выверенная математически и чертёжно, не стыковалась в конструкции после её изготовления. Николай Николаевич не на шутку перепугался. Одной детальки, не работающей в «организме» самолёта, было достаточно, чтобы открыть новое «Дело о саботаже и вредительстве».

28 июня вышеназванного года ОГПУ «проявило милосердность», постановив переqualифицировать приговор в условную меру наказания. Спустя чуть более недели коллегией «контрольщиков» решено исполнить постановление Президиума ЦИК СССР (от 7/VII-31 г.), по которому Поликарпов был освобождён по амнистии.

К печали и обиде Николая Николаевича, родни и друзей, клеймо «помилованного вредителя» преследовало его до конца жизни. Никакие премии, должности, победы и неудачи, многообещающие проекты и знакомства с высшей элитой Советской России, не позволили флагману истребительной авиации реабилитироваться при жизни. Каким эпитетом и смыслом русского языка «сие» можно назвать? Полная реабилитация придёт... в сентябре 1956 года...

Воздух свободы, хоть и с подконтрольной подачей — опьянил не одного Поликарпова. Осунувшийся, почерневший от раздумий за семью, за родственников друзей и помощников, он спешит к Шуручке и Марианне вне себя от переживаний о настоящем и будущем. Он думал, не замечая прохожих и новостроек, насколько трудно будет творить в условиях антитворческого экстремизма. Знаменитый фильм В.А. Шнейдерова «Великий перелёт» ему показался неудачной карикатурой над его авиационными планами и перспективами.

Инженер ясного реалистического ума понимал, что с этого времени спрос с него будет велик и задания партии окончательно подавят его романтизм и суеверие. Ему не хотелось терять оптимизма и расстраиваться. Мысли об отце Николае Петровиче, сёстрах и братьях, Александре, перегруженной операциями у А.Э. Рауэра, и конечно, Мирошке, слабенькой шестилетней дочурке, растущей без отца — ни на минуту не давали покоя. Не стоит удивляться — авиаконструктор — не свободный художник...





После радостной встречи — он погружается в мир знаний, книг, чертежей, документов, расчётов и рисунков. Среднестатистик без определённого рода занятий, или как тогда выражались, «тунеядец» — мог бы завалиться на печь не хуже Емелюшки и... спать, спать, спать. Поликарпов не таков: он ищет отдушину в работе и её совершенствовании, видит пути объединения проектов в единое целое. Ещё — рисует, часто помногу и совершенно на отвлечённые темы.

Шура приходит домой заметно усталой. Мило отругивает супруга за безостановочные ночные разработки, которые «хочешь, Коля, не хочешь, вызывают в тебе перенапряжение и заставляют нас беспокоиться о твоём здоровье».

«Слава Богу, вернулся живым и любимица-дочь теперь под крылом», — в который раз размышляла Александра Фёдоровна, смахнув слезу при виде отцовской ласковой «возни» с Марианной в отсвете лампы северского фарфора.

Иногда, что было редко, улыбалась Поликарповым жизнь, независимо от «гороскопа» их судеб и повсеместного фона торжествующих побед трудящихся. Это случилось в долгожданный, словно День Рождества, выходной, совмещённый с прогулками по Москве, сердечно обожаемыми семьёй. «Живчик» Марианна с белым бантом в первых рядах. Отходящий на глазах папуля — под руку с миловидной Шурой, спешат жить, уделяют дочурке море внимания. Родители рады перевести дух от того, что сегодня ни одна из семей не может представить...

Николай Николаевич часто рассказывал дочери бесчисленные случаи и факты из истории державы. Порой был не прочь окунуться в Москве-реке, любил побродить по Воробьёвым горам. Однако проблемы, бесконечные нюансы доводки, серийного производства И-5 и новые, пока умственные разработки жмут из него жизненный сок так, что он не успевает оглянуться. А как хотелось по-простецки набрать навозничков, сдобрить тесто и хлеб постным маслом, разбить лещовую сижу или поплавать с дорожкой на лодке! Должны же на зорьках гоняться за мелочью щука и судачки? А впрочем, Москва — не Сосна...





В качестве традиционного «ручника» выступили двигатели М-15, которые планировалось запустить в производство взамен М-22. Ввиду того, что М-15 разрабатывался и испытывался в ускоренном темпе, ритм привёл создателей и рабочих к низкому качеству сборки. Первая дюжина опытных моторов повела себя «на отлично». А вот последующие истребительные «сердца» оставляли желать лучшего, несмотря на заказ — более 120 штук. Не всё складывалось аплодисментно-мажорно у сборщиков М-22: приходилось гонять паровых «пыхтичей» из бывшего Императорского и пр. железнодорожных парков в Германию за немалым числом комплектующих. Вскоре, после вмешательства Я.И. Алксниса, решили передать М-15 в цеха «фирмы» гражданских аэро К.А. Калинина.

Прозорливо повёл себя авиаинженер из НИИ ВВС И.Ф. Петров, внёсший лепту в передел конструкции шасси. Маневрирование на ВПП оказалось для красных лётчиков нештучным делом, поскольку высота стоек шасси методично способствовала созданию аварийных ситуаций. Особенно склонность к неуправляемым разворотам, капотированию и др. «родео-выкрутасам» проявлялась при затяжной непогоде, размытых аэродромах и безветрии. Петров действует по-русски: «осаживает» И-5 путём сокращения габаритов шасси, подкоса и основной стойки, сдвинув таким образом ось к хвосту.

Н.Н. Поликарпов по-отечески поддержал начинающего специалиста. Шутки с шасси были более чем чреватые: тем же летом на своём «Климе» едва не убился Алкснис...

И.Ф. Петров последовал на повышение, был награждён правительством. Конструкция его шасси с доработкой амортизаторов и хвостового костыля нашла достойное место в очередной серии И-5, выпущенных заводом № 1. 803 машины, вышедшие из цехов Республики Советов, ещё ожидали смертельные встречи с противником в Испании, у Хасана и на Халхин-Голе. Им предстояло выдержать сокрушительные удары Люфтваффе и Вермахта в Великой Отечественной войне. В довоенный период, когда мало кто видел войну даже во снах, когда Финская позорная кампания была в умах единых, истребитель Поликарповского КБ претерпел ряд модер-



низаций от А до Я. Можно было бы создать книгу, сравнивая один из первых массовых первенцев ВВС РККА и авиаформирований Флотов с аналогичными и не очень самолётами дружеских и враждебно настроенных стран. Имея на руках библиотеку материалов по международной авиалетописи и многолетний архив, авторам не хотелось бы отягощать читателей тяжёлой спецификой и апеллированием бесконечных цифр, тем более что конструктор морских машин и авиаисторик В.Б. Шавров создал «досье», которое не удастся повторить никому (подло унижен редакторами и цензорами Эпохи Страх).

Никому не пройти и нашим путём, раскрывшим античеловеческую дьяволищность диктатуры. Летающее железо и дерево прошлого «чепушинки» по сравнению с тем, что сделала с людьми сталинская камарилья. Читая авиафундаменталистов того периода и более поздних, «кукурузных» времён, приходишь к выводу, что за гобсековой скрупулёзностью и документальностью повествований кроется антианалитическое бездушие, загодя прикрытое договорами на многотысячные тиражи, повернувшие часть мозгов нации набекрень.

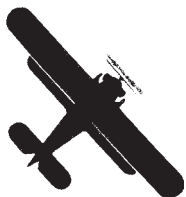
Трагедия Н.Н. Поликарпова, мн. его учеников и друзей есть трагедия народа накануне ужасного 1937-го. Тысячи арлазоровых, магидов и пр. бюджетная богема, пережившая исследуемых личностей, с пафосом, заносчивостью, прямой наглостью и полной некомпетентностью, не смели ни намекнуть, ни сказать про направление Правды, или указать место, Г Д Е начинать искать. Многие из платных товарищей позволили себе неподражаемо безапелляционно лгать, думая, Коммунизм вечен, а Главные Цензоры — ровесники Джомолунгмы.

Опровергаем их всех. Счастливы, что в годы якобы демократии пишем и говорим по велению сердца и интеллекта. Мысль до последнего дня Человечества будет идти вперёд пресловутого стилизма, ибо рождается и живёт без гонораров и предательства.

Вот почему личности тех, кто истинно навредил трудящемуся пролетариату, до сих пор вуалируются теми, кому выгодна политика угнетения народов по всей территории бывшего СССР...

## НА АТАКУЮЩИХ КУРСАХ

---



Летом 1932 года семейству Поликарповых повезло. Николай Николаевич получил отпуск и едет с родными на юг, в Гагры. Знаменитый курорт, близкий по климату к Средиземноморью, чистый горный воздух, режущие глаз пейзажи, повышенная влажность и чистейшее море, мелководная и кристальная речушка Бзыбь — реабилитировали организм нашего земляка.

Эти светлые, быстротечные дни набожный и в то же время практичный, талантливый авиаконструктор не забудет до конца своей патриотичной вахты во благо СССР. Никогда не сотрутся они из памяти и у М.Н. Поликарповой, положившей десятилетия с мужем и сыном в союзе с десятком друзей, безуспешно пытавшихся через крючкотворный Моссовет создать Музей-квартиру Николая Николаевича. Отчего ж так?! Школьник поймёт: одних фото мало...

...Наступивший 1933-й год не мог позволить увидеть обозначенное будущее, прикрытое святостью «Никто не забыт, ничто не забыто!» И если медузы исчезают, после того, как их вынесет волна на берег, то «Длинные ножи» в отсвете фанатичных факельных шествий под антиюденский речитатив рупора «Бычка» Й. Геббельса уже послужили предтечей межконтинентальной трагедии.

Германия, или Госпожа Свастика, оплодотворила почву для рождения понятия «инженерия войны» со всеми вытекающими отсюда катастрофическими последствиями как для неё самой, так и для Мира.

И.В. Сталин проявил себя прозорливым политиком и общественным деятелем, строя Великую Империю на костях



родного народа с многонациональными ответвлениями. Он лично, да горстка одарённых выживших стратегов, отчётливо понимали, что означает рост и строительство Люфтваффе, и немало способствовали их развитию не только обменами фарисейскими делегациями, с проверкой авиакалибров «красных» машин «готическими» пальцами.

Размышления над преступным советским попустительством при железных границах для простого люда позволяют прийти к выводу, что кремлёвская диаспора знала в какое время жила — в предвоенное. Известно, войну начинает дипломатия и уродливое антинародное политиканство. Их первой жертвой становится Правда, которая насилуется зримой или завуалированной Ненавистью.

Не понимает наш народ, что рост самосознания в массах ревновал массы далеко за кордоном. Ярую толпу, которой не нужно зрелищ, надо было усмирять любым кукишем — демократиями, консерватизмом и нацизмом, ку-клукс-кланом и жесосоциализмом. В двух полушариях вызревали и др. «фрукты», ратовавшие за торпедирование дум вне колеи — Гарсиа Лорка, как и мн. др. Апостолы Мысли и Чести, поплатился за Истину жизнью...

Лидеры советской тяжёлой, автомобильной, тракторной, авиационной, мотоциклетной, металлургической, судостроительной, лёгкой и НКВД-шной промышленности ставили свои отрасли на предохранитель. Ибо мало было фюрера и дуче — на Дальнем Востоке поднимался миллионный меч Хирохито, первой жертвой которого стала Маньчжурия.

Аккумуляция событий была многообещающе-кровавой. Компартия разразилась наиглобальнейшими задачами и поправками, иглы которых воткнулись в без того выжатое Тело страдальца-народа. Между тем, А. Гитлер, проповедуя «господство или крах», открыто глумясь над Версальским договором, неустанно повторяет отцам Люфтваффе Г. Герингу и В. Веферу об ускорении темпов строительства бомбардировочных флотов, истребительных эскадр, летающих лодок и гидросамолётов...

Поликарпов, как большинство здравомыслящих людей, видит, КУДА катится колобок истории. Нужно быть не толь-



ко конструктором, но и политиком интуитивного плана, чтобы решиться погнаться за «двумя зайцами» — разработкой и постройкой двух истребителей — биплана и моноплана.

На этот раз излюбленный приём «фирмы» Поликарпова — модификация, улучшающая параметры основной модели — отпадал. В погоне за скоростью предстояло решить дилемму: как её объединить с манёвренностью бипланной схемы? Обе — скорость и манёвренность — необходимы для машины и лётчика-истребителя, для защиты себя и захвата преимущества над противником. Аэроклубное баловство с пилотажем (нередко с несчастными случаями) запрещено не так Уставом ВВС, как жизнью. Поликарпов жарко спорит с единомышленниками по только что сформированному ЦКБ, основанному Глававиапромом 25 января 1933-го. Прения-трения частенько достигали невидимого накала общей и не совсем умственной спирали. Все помнили: В. Мессершмитт, Э. Хейнкель, Ч. Розателли, Д. Хорикоси, Л. Бёльков и К. Танк, К. Дорнье и Р. Фогт не упустят шанса ударить русских формулировкой «Ваши машины стары!»

Разговоры и эмоции осаждал неумолимый «штурман» — время. Совмещая опыт коллег, пожелания командования ВВС РККА и замечания лётчиков, Поликарпов развивает кипучую деятельность, направленную на новую модель биплана с изменённой формой верхнего крыла, что улучшало обзор из кабины.

В начале февраля 13 авиационных инженеров под опекой Главного выехали к новому месту прописки ЦКБ на один из засекреченных заводов. Поразительная для Европы и Запада вещь: всего сутки и защитники Отечества мыслью — приступили к обязанностям! Патриот В. И. Тарасов руководил проектированием моторных установок, тем самым начав отчёт своей деятельности от ЦКБ-3 до реактивной «Малютки»...

Дома не до сна: Александра волнуется. Супруг в вихре вдохновения не замечает её взгляда и слов, не обращает внимания на разговор о здоровье — пишет, считает, чертит, рисует. Творческий процесс в разгаре. А ночь... она творцам не помеха!

Одновременно рождаются внешние проекции и «рентгеновские» намётки двух самолётов, с виду братьев, но не похожих — полутораплана и моноплана, оба — под мотор



М-22. Продумываются варианты шасси, оперения, материалов и вооружения, оборудования и даже аэродромного обслуживания. Техники не могут обидеться на конструкторов — всё должно быть доступным и удобным при сборках-демонтажах.

На заводе им. Менжинского, где разместилось ЦКБ, работали не одни поликарповцы. «Крылом к крылу» с ними изобретали свои детища две отдельные бригады: С.А. Кочеригина и В.А. Чижевского. Любили товарищи пошутить: мол, нет ничего скоростней партии. ВКП(б) постановила: к 1937-му дать ВВС истребитель со скоростью 500 км/ч! И «это» с учётом госиспытаний с участием опасных «документалистов», с пересмотром теории и тактики воздушных боёв, с нехваткой комплектующих и доводкой моторов без профиля Сталина на блоках цилиндров...

Боевая задача в мирное время разрешалась творческим подъёмом и энтузиазмом, верой в преодоление заслонов. Финансовая сторона «тандемной» разработки при баснословном рублёвом фонде покрывала гигантоманский размах, имеющий подрасстрельное вето на растранирование.

Надо отдать Мастерам должное: хотя конструирование отдавало рандеву со «старухой с косой», труженики ЦКБ с достоинством выходили на новые горизонты. Поиск альтернативных решений привёл создателей к переосмыслению при выборе силовой установки — её роль взял на себя двигатель воздушного охлаждения. Исходя из понятия «моторесурс», инженеры не прогадали в «кроссворде» и, несмотря на увеличение лобового сопротивления, как окажется, выиграли в пользу лётчиков. Мотор защищал их от пуль в лобовых атаках, был менее уязвим в случаях нефатальных попаданий. В роли «сердца» выступил штатовский «Райт-Циклон SGR-1820 F-3».

Ещё до совещания Всесоюзного авиаобъединения, прошедшего в начале декабря 1932-го под патронажем товарища Алксниса, где рассматривалось параллельное изготовление биплана И-13 и моноплана И-14, решили отдать предпочтение «Райтам», не глядя на их конкуренцию с британскими «Бристоль-Меркурами». Штатовские авиамоторы заслужили уважение авиаторов во всём Мире, особенно после поездки



элиты Красных ВВС и советских двигателистов в Сан-Луи в январе 1930-го. Трезвая оценка продукции моторостроителей, выставленной «на смотрины» на Всемирной авиавыставке, поездки по моторозаводам США позволили А.В. Петрову, П.И. Баранову, А.Д. Швецову, Е.В. Урмину, Н.М. Харламову, Б.С. Стечкину, А.Н. Туполеву приобрести ряд освоенных в производстве «сердец».

«Райт» вела родословную с 1916-го, пережила объединение с «Мартин», выпускала движки «Испано-Сюиза» по лицензии, отличилась их удачной доводкой в виде «Торнадо», выпуском звездообразных «Уайрлвиндов». Фирма поставила дело на серьёзный и качественный конвейер, обеспечила Победу Ч. Линдберга над Атлантикой и в конце 20-х, имея знаковую разработку — «Циклоны» мощностью 345 и 435 л. с. воздушного охлаждения, полнокровно влилась в авиасиндикат «Кертисс Райт Корпорейшен».

Команда Поликарпова изначально, как говорится, с дебюта, ревностно отслеживала успехи янки в моторостроении, а по сему не могла не знать и не обсуждать схемы и мощности радиальных «Райтов» авторства сэра Лоуренса — J-1, J-3, J-5, J-6, R-1 и R-2, «Циклона R-1750». Результатом взаимовыгодного сотрудничества с ведущими концернами США для России явится закупка стапелей предприятия по производству авиадвигателей и лицензии на сборку 625-сильного «Райт-Циклона SGR-1820 F-3». Оборудование и оснастку доставили, установили и пустили в действие в уральском городе Молодове. Вскоре не только пермяки с завода № 19 будут гордиться своими «звёздами» М-25 в доработке А.Д. Швецова, сродни нижегородцам, запустившим конвейер из «Русских Фордов» на заводах «Гудок Октября» и ГАЗ.

Впереди их ожидала сборка более 650 М-25, многие модернизации, модификации, но вернёмся к детищу конструкторской бригады № 5 — одноместному биплану ЦКБ-3. Его фюзеляж выполнялся из стальных труб, которые, как и деревянные крылья самолёта, обшивались полотном со спецпропиткой. Основываясь на опыте И-5, небопроходцы улучшили шасси и его амортизацию, ввели пропеллер из метал-





ла, продумывали различные формы козырька лётчика, возможность внедрения в серию закрытого фонаря кабины. «Изюминкой» новой машины поликарповцев была «геометрия» её верхнего крыла с горизонтальным изломом по типу «чайка». Помимо уменьшения «враждебных» аэродинамических сил, действовавших на ЦКБ-3, применение крыльцевого авангарда позволяло пилотам более уверенно чувствовать себя в будничном патрулировании и в последующих небесных «свалках». Видимость, короче — обзор, его обдуманность или «сырость», как покажут известные события, не раз спасал или убивал лётчиков воюющих стран, без поправок на мастерство пилотажа и глубокие виражи...

Настало время «крестить» летучего «Поликарпова» воздухом. Испытывавший опытный экземпляр, лётчик-испытатель НИИ ВВС В.П. Чкалов отметил красоту октябрьского листопада рекордом, пройдя с умиротворённым рёвом вираж на высоте 1000 метров за 8 секунд. Эти дни послужили фундаментом крепкой дружбы фаворитов авиации — конструктора и испытателя. Пресловутой «звёздной болезнью» работяги небес не страдали. «Яканье» в державе Джугашвили было не принято, и новому поколению вносились запреты оные через кровь и сосок матери.

Говорят, двигатели мёртвые и бездушные создания. Опровергнем: смотря где, как и в какой ситуации. Люди, прожившие жизнь верхом на моторах, с удовольствием, иногда с бравадой, расскажут, как слитием человека, умеющего думать и управлять собой и машиной — можно спастись от гибели в миллиметровом понятии. Больше всего это относится к асам, экспертам, каскадёрам, профессионалам. Есть смысл прижать тему объективней: и омашиненную элиту моторы косят так, что не все успевают уйти под фанфары...

Парадоксально, но страх и печаль плохие попутчики авиации. Чуть перегнул внимание к той или иной составляющей самолёта, — противник выпустил модификацию с турбокомпрессором.

И-15, вероятно, был «вне себя», выдавая «двадцать пятой эмкой» 715 лошадиных сил, когда он, «чувствуя» Валерия,



поднимался на пятитысячную «планку» за шесть минут. К тому осеннему дню его первый хозяин был настолько знаменит лихачеством и профессионализмом, что слава, летя на легендарных крыльях, превратила его в обоготворённого кумира. Частично в том вина прессы, его самого, власти, окружения. Он был достоин почёта — миллионы российских мальчишек спали и видели себя летающими «как Чкалов»\*. Мало кто помнит, что испытательную карьеру он начинал с моноплана ЛАКМ. Никому не нужно знать, какой он в быту и как может проявить себя в мотокроссе на «Индианах», «Элах», «Ижах» или «Нортропах». Чкалов! Основоположник пилотажа на бреющем, испытатель от Бога. Чего он только не «вытворял» с друзьями, вокруг авиаматки В.С. Вахмистрова на И-5! Сколько «детских болезней» машин Поликарпова ему ещё предстояло выявить? И всегда он чувствовал большую ответственность, ибо ошибку заводского пилота исправить некому, кроме... него самого.

Народ уважал его за скромность, за правильное понимание славы. «Великий отец народов» крепко уважал его, обнимал, ценил и как-то по-отцовски поцеловал. Но в лицо кумира, изредка, но всё ж крепко зашибавшего по градусу (русский же!) — бросались недвусмысленные намёки «рулевых» из Особого антинародного комиссариата. Цель давления — сметение души, насаждение трусости, желание очернить семью, нагадить ей до скончания века.

Позднее, вспоминая былое трюкачество с опасностью для окружающих, герой признается:

«Я думал, это и есть риск. Только позже, когда стал овладевать искусством испытания машин новых конструкций, понял, что настоящий трезвый риск не имеет ничего общего с лихачеством».

ЦКБ-3 душевно импонировал Чкалову: скорость — около 370 км/ч, мощный двигатель, хорошая манёвренность и устойчивость, удобен в управлении и прекрасно держится при разбеге и посадке. Он умел обнаруживать то, чему другой не придавал бы значения. Его прозорливость нужна Н.Н. Поликарпову, точно

---

\*Под его обаяние и влияние попал и будущий пилот 16-го ИАП В.И. Сталин — хулиганистый балагур и насмешник, уничтоженный «хрущёвщиной».



воздух. Правда, ему не раз приходилось «остужать» воздушного «фокусника» по причине — жизнь людей дороже машины...\*

Чкалов так бы и остался просто лётчиком, если бы судьба не свела бы его с педагогом и ветераном авиации, А.И. Жуковым. Он подчёркивал, что сила ученика в игнорировании трусости, с ударением, что это же качество характера может внезапно его погубить.

Уроженец Василёво на Волге смеялся, но в душе задумывал превзойти учителя, совершившего на И-15 рекордных 60(!) витков в штопоре. Считая, что только медведь не сможет стать лётчиком у инструктора Жукова, уже потом, после аттестации выданной ему им же, Валерий не прочь подковырнуть крёстного отца: «Ну, кто у вас медленно схватывает, но хорошо усваивает? Признайтесь, Александр Иванович, — говорил будущий «хулиган» при слушателях Московской школы высшего пилотажа. — Разве я не упорно поработал по Вашей двенадцатибалльной системе?»

«Шельмец Валерьяшка» — как называл его друг, виртуоз пилотажа А.Ф. Анисимов, напомнил Поликарпову И.И. Сикорского, который перед отплытием в США говорил: «Николай Николаевич, дорогой Кулибин! Вы непременно должны научиться летать. Классно летать, самостоятельно»...

Радостный Чкалов, имевший организаторские способности, знал, что вкус победы придаёт человеку силы. Силы, чтобы быть смелее страха, крепче железа, сильнее неба, для его покорения. Он повторял соратникам, что полезно испытать безумную опасность, испугаться, а затем разозлиться, выложиться до предела возможностей. Напрячься так, чтобы каждый нерв, каждая клеточка кричали, и — победить в борьбе с воздухом, «подлыми неполадками и случайностями»...

Возвращаясь к ЦКБ-3 (И-15)\*\*, отметим, что при «протаскивающем» участии Чкалова его карьера развивалась стремительно после испытаний. С 1934 года начинается его массовый выпуск

\*23 ноября 1933 г., в ходе лётных испытаний оборвались ушки переднего крепления левой лыжи. При аварийной посадке ЦКБ-3 скапотировал и разрушился.

\*\*Второй экземпляр построили в декабре 1933 г., а конкретно на Новый год приняли «Акт госиспытаний И-15 РЦ-3» за подписью Я.И. Алксниса.



на авиазаводах. Производители освоили 11 модификаций, собрав 674 И-15 и 2410 И-15бис до начала Битвы англичан за свой остров против «морских львов» и геринговских «орлов».

«Зажигательным» моментом в эволюции модификаций «И» были двигатели. Перестановка «сердце» в целях улучшения лётных характеристик выглядела так:

- 1933 год — ЦКБ— (И-15) с М-22;
- 1934-й — ЦКБ-3бис (И-15) с М-25;
- До 1937 года без изменений;
- 1938 — И-15бис и И-152 — М-25 с турбокомпрессором;
- 1938–39 — И-153 с М-62 и 153В с герметической кабиной и турбокомпрессором;
- 1939–40 гг. — И-190 с М-88 и И-195 с М-90 (последний остался в стадии проекта, уступив пальму первенства моноплану И-16).

За указанный период растущей советской авиационной промышленностью было построено 6500 И-15\* и его наиболее удачной и любимой лётчиками модификации И-153. Инженеры КБ, заботясь о быстроходности истребителя, соблюдая передовые аэродинамические черты, добились появления традиционно-фирменных качеств, которые способствуют развитию высоких лётно-тактических характеристик в союзе с конструктивными и эксплуатационными параметрами. Были пересмотрены: конструкция верхнего крыла и его крепление к фюзеляжу, множество «мелочей». Позднее (И-152, И-153), в пользу повышения скоростей полёта, уменьшения расхода топлива и общей аэродинамичности биплана, отказались от неубирающегося шасси, поскольку снабжённое обтекателями, оно «сжирало» немало лошадиных сил и драгоценных рублей. Нашли массовое применение новые материалы — листовой электрон, хромомолибденовые трубы. Впервые в истории отечественной авиации монтировалась броневая защита, не раз спасшая спину пилотов. Если И-15 располагал прямым верхним крылом

---

\*«Лёгкий по весу, хорошо управляемый самолёт, поразительно устойчиво держался в воздухе едва ли не в любом положении!» — резюме искусного пилотажника М.Л. Галлая.



для улучшения обзора, то сохранившая «лицо» «бисов» «Чайка» превзошла все ожидания конструкторов.

К тому времени Поликарповы переехали на новую квартиру в Большом Пионерском переулке, позднее переименованном в «лототроне» идеологий то улицей Адама Мицкевича, то религиозным Патриаршим. Вспоминает безвременно поседевшая дочь, Марианна Николаевна: «Папа составил альбом эскизов наиболее удобной расстановки мебели». Однако вернёмся к истории отцовской «Чаячки».

Её «моральная молодость» при раскрытии характеристик такова: длина, площадь крыла и его размах соответственно — 6,18 м, 21,8 кв. м и 10, 20 метров. «Звезда» М-62 мощностью 1000 л. с. позволяла манёврному биплану перемещаться со скоростью около 450 км/ч и подниматься на высоту до 10 700 метров. Почти двухтонный истребитель (1858 кг и выше в зависимости от вооружения) обладал 9-мм бронированной плитой позади пилота и при наличии дополнительных баков мог курсировать расстояние, равное 945 километрам. Вооружение оставляло потенциальным врагам желать для себя исключительно новых машин. И-153 превзошёл многие аналоги зарубежных фирм: 4 пулемёта 7,62 мм или тоже число синхронных БС калибра 12,7 мм; бомбы: 4 по 25 кг или 2 по 50, которые позднее заменялись 6-ю реактивными снарядами РС-82; 2 пушки ШВАК в модификации И-153П, пошедшего в серию с 1939 года...\*

Читатель вправе заметить, что мы нарушили хронологическую схему творческого пути Поликарповского КБ: мол, вперёд был спроектирован и испытан «Ишачок» И-16, получивший «путёвку в жизнь» в 1933-м. Да, невидимые и внимательные собеседники, это так. Здесь видится показательным замечание авиаконструктора, личного референта Сталина А.С. Яковлева. Спустя тяжелейшие годы в истории Отечества, он заметит в мемуарах: «...В то время считалось, из-за недостаточной горизонтальной манёвренности монопланов они в бою должны действовать совместно с бипланами: первые догоняют и сковывают действия противника, вторые

\*Эксперименты с ПВРД и гермокабиной А.Я. Щербакова не нашли применения в серии.



уничтожают его. Концепция оставалась в силе до проверки её в Испании и на Халхин-Голе, показавшей трудность организации взаимодействия разнотипных истребителей в быстро меняющихся условиях воздушного боя...»

Будущий академик прав. И мы ещё вернёмся к ратным подвигам первого советского биплана с убирающимся шасси, на прототипе которого, рекордном ЦКБ-Збис, В.К. Коккинаки достиг высоты 14 575 метров, побив достижения француза Лемуана («Потез-50», 13 661 м) и итальянца Донати («Капрони-114», 14 433 м).

Высший пилотаж в десятилетиях позволяет не только видеть, но и услышать тот визг, что был оставлен, словно экстренным торможением на полосе, тот звук, что озвучил чёрный для Мира 1933 год. Поликарпову, было не до ностальгии, как бывало, он вспоминал посещение семинарии. Европа, где нагло, а где «странно»-хитро качала права. Невзначай приснившиеся куговые поплавки и поклёвки подустов и рыбцов у острова близ моста, что пересекал Сосну в двух шагах от его дома — показались ему неуместной странностью.

Теперь у его КБ были враги, ставшие под штандарты каудильо Франко. Враги в «лице» — «Фиатов», «Капрони», «САНТов», «Саэтт» и «51-х Хейнкелей, звена «Ю-87» «Иоланта» и дебютных «Vf.-109».

То был зловещий период чёрного двухлетия. Испанская фаланга Хосе Антонио Примо де Ривера и генерала Санхурхо, ездивших в конце октября в Берлин, дала старт войне сроком в 32 месяца\*.

«Война слишком важное дело, чтобы доверять её военным», — афористично изрёк Ж. Клемансо. Самое невероятное, что «невоенные» поликарповцы, Николай Николаевич, успевают к концу 1933 года завершить к л ю ч е в о е д е л о жизни, создав новый, передовой в мировом понятии истребитель. Незацикленный творческий поиск, анализ успехов и неудач, пыл исследователя нарушили стереотип мнения авиаграндов, заключавшийся в том, что биплан является традиционной и незаменимой схемой самолёта. (Первой жертвой крылатого

\* Г.А. Боровик прав, сказав в телеэфире 18.07.2011 г. о том, что данный период мировой истории важно знать и изучать не только гражданам РФ.



консерватизма падёт руководство Королевских ВВС Италии, потянув за собой неподсчётное число апеннинских экспертов).

Важным для государства рабочих и крестьян стало завершение разработки и постройки ЦКБ-12 (И-16) в том же году. Главное — один из первых истребителей с убиравшимся в полёте шасси, юркий моноплан, получивший позднее целый ряд более мощных моторов — был оперативно запущен в крупносерийное производство.

Первым, кто испытывал самолёт, безжалостно рискуя собой, был Мастер пилотажа Чкалов. Почерневший после гибели «народного лётного артиста, кинозвезды Фролыча», как он называл друга, А.Ф. Анисимова (погибшего из-за отломившейся педали управления рулём поворотов на И-5), он не находил места ни на земле, ни в воздухе. Ас отрывался среди облаков — кровь закипала в жилах, казалось, лётчик убьёт взрывом сверхоборотов двигатель. Этого метеорного перемещения в небе, неопишуемого надрыва души испытателя и «потусторонней души» машины не сумел красноречиво показать друг лётчика, писатель Л. Кудреватых. Сотни полётов, выжимающих, словно ветошь, человека, виртуоза-испытателя и крылатый болид — очень трудная работа, большой труд и может стоить ему головы. А машину трепетно ждут «кузнечики» и «старики»! Нужно цивилизованно подать отчёты конструкторам и техперсоналу. Надо дойти головой до того, как ускорить обучение сотен, затем тысяч лётчиков. Важно не увлекаться Серовыми, Окуневскими, Орловыми, Целиковскими — ВВС Отчизны не должны быть сиротскими. Им ежедневно необходим как топливо, учебно-тренировочный моноплан, близкий по параметрам ЦКБ-12...

Риск — благородное дело — символ, красивые слова, за которыми скрываются не желающие рисковать флюгерманы, т.е. представители гибрида «господин-товарищ-барин». О Чкалове и целой плеяде советских штурмовщиков небес созданы тонны литературы, кинофильмов, телеверсий — тема не имеет границ, минуя хамство слуг контролируемых архивов.

Это были не просто испытания. Это была напряжённейшая борьба содружества ЦКБ Н.Н. Поликарпова, начавшаяся на заре становления бипланов И-15, И-15бис, всех их модифи-





каций и экспериментов с ними без исключения, отмеченная «королём» в переписке с Главным управлением авиапромышленности. Не имея производственной базы, творя в неблагоприятных условиях, борясь за право постановки аппаратов в серию в том виде и схемах, в которых они задуманы и рассчитаны, поликарповцам довелось бороться за них с М.М. Кагановичем, представителями ВВС, с директором авиазаводов, выпускавших истребители крупной серией.

Николай Николаевич, в большей степени, чем его окружение, сталкивался с бескомпромиссным противостоянием верхов, не дававших ему (как, впрочем, и его КБ) ничего, кроме душевных травм, головокружения и морщин. Так, в схватке за судьбу И-15, который пытались дискредитировать не только конструктивно, но и в плане полётной эксплуатации, он «врезался в стену» противодействия со стороны НИИ ВВС, хотя его «чаечный» замысел служил уменьшению интерференции, т.е. лучшей манёвренности биплана при исполнении пилотами глубоких виражей. Наоборот, начальство института, игнорируя в основном тёплые оценки машин от имени летавших на них Чкалова, Николаева, Премана, развернуло дискуссию о неустойчивости И-15 в полёте из-за схемы «чайка», называя последнюю препятствием при прицельных стрельбах и пилотаже бипланов в тесном строю.

Из-за отсутствия безынерционного прибора, предназначенного для исчисления колебаний истребителя и, кстати, не выпускавшегося в Стране Советов, Н.Н. Поликарпов и его правая рука В.К. Таиров не могли доказать «формулу устойчивости» И-15, при том что он считался чувствительным в пилотировании и шустрым в маневрировании.

Разумеется, у истребителя были недостатки — тогда на руках небопроходцев не было не то что компьютеров — калькуляторов! Снижалась скороподъёмность, увеличивался вес, шло огрубление конструкции в целом. Отмечались вибрация элеронов, ослепление пилотов при использовании «ракет Хольта», выполнявших функцию посадочных фар, «гулянье» хвоста при приземлении, что побудило оппонентов Поликарпова требовать от него возвращения к центропланным традициям, без «революционной альбатросности».



Представленное — крупницы полемики, штрихи борьбы. Она не ослабнет и в будущем, будь-то серия, войсковые испытания, высотные рекордсмены, неохватные «бисы» с турбокомпрессорами, гермокабиной, подвесными баками, будь-то учебный ДИТ, эксперименты с двигателями, фотоаппаратурой, ПВРД, наконец, венец эволюции — И-153 «Чайка».

То же самое относилось и к моноплану ЦКБ-12 в колёсном и лыжном вариантах, исполненных, по настоянию Я.И. Алксниса, с моторами «Райт-Циклон» и М-22.

При создании И-16 — нового по аэродинамическим формам, тупоносого и короткокрылого истребителя, — история не учитывалась: медлить было нельзя.

В ходе испытаний получили превышающие заказ данные. Однако летучий «бочонок» с низкорасположенным крылом, несмотря на потрясающую скорость и изворотливую манёвренность, проявил «гонор», поставив перед КБ вопрос о возможности выхода из штопора. Это потом И-16 станет любимцем лётчиков за счёт лёгкости, чуткости в управлении, высокой скорости и манёвренности. Чтобы полноправно владеть мощным шестиметровым истребителем, многим лётчикам придётся пересмотреть технику пилотирования. «Шестнадцатый» весом 1680 кг\* ошибок не прощал. Никакого пилота не выручало превосходство в скороподъёмности при сравнении с «братцами»-бипланами. К глубокому сожалению, случались катастрофы даже среди «стариков». Многих тогда бросали в дрожь и мурашки отписки комиссий по расследованиям несчастных случаев: «не справился с управлением», «мал часовой налёт», «потерял ориентировку, вследствие отсутствия опыта полётов на большой скорости»...

Но скорость, 454 км/ч, достигнутые В. Чкаловым — вселила веру в победу, заочно обнадёживала. И-16 волею судьбы будет предписана небесами яркая на события и трагедии долгая боевая жизнь. Опасения А.Н. Журавченко, В.С. Пышнова и других авторитетов от лётных наук не оправдались. Морозным январём 1934-го василёвец искусно разделался с ко-

---

\*Первенец ЦКБ принимал «стрижку» аэродромов весом 1354 кг.



варным штопором. После этого, как пишет авиаинженер, автор книг по теории и истории самолётостроения в СССР А.Н. Пономарёв, «ни у кого не осталось сомнений, что И-16 можно вывести из штопора».

Так встреча за столом переговоров известного нарушителя воздушного пространства и завсегдага гауптвахты с пожизненно измотанным конструктором взрастила крепкие, налитые жизненным соком, плоды. Поликарпов сильно уважал аса, доверял Чкалову. Чкалов — боготворил Поликарпова, ибо всю жизнь мечтал о дружбе и работе с ним задолго до «невского трюка» под Троицким мостом и смертельно опасных штопоров с выходом у земли. Жена, Ольга Эразмовна, немало слёз выплакала в дни полётов взрывоопасного мужа, настоявшего на укреплении шасси И-16.

Работа, патронируемая Я.И. Алкснисом с августа 33-го, не у всех конкурирующих КБ вызывала положительный резонанс. Было немало споров о том, что малогабаритная кабина, «карликовые» размеры, и пр. нюансы конструкции законсервируют будущее «твёрдолобого» с первоначальным моторилом М-22. Поликарпов действует по-пушкински, прихлопывая недругов и завистников эпиграммой, вернее, излюбленным афоризмом: «Не надо в машине возить воздух».

Если с пешей оппозицией дилеммы можно было решить безболезненно, то техника не будет таковской, ежели хоть раз не совершит удар прямо или исподтишка. Поколение, видевшее фильм о Чкалове, помнит эпизод, когда в одном из полётов на И-16 отказало шасси. «Брюшное» приземление, и девчонки поймут — штука, отдающая холодком смерти. Этот близкатастрофичный момент достаточно рассмотрен во всех материалах и книгах о пилоте и конструкторе. Даже для детей имеются издания, «отшлёпанные» «Малышом» и «Детской литературой». Чкалов не был бы сталинским соколом, если бы не спас тогда опытный экземпляр и себя жуткой воздушной акробатикой, буквально выдавив из «брыкающегося» моноплана его «заболевшие ноги»...\*

---

\*За легендарное будущее истребителя пришлось бороться с самим Серго Орджоникидзе, запретившим испытания И-16 из-за рассмотренного случая.



Нельзя не упомянуть в данном случае «бродячую» поговорку героев и фанатов мировой авиации: «Превосходные лётные данные дела не решают».

Н-да! Каких только эпитетов не удостоится поликарповский моноплан с движком воздушного охлаждения и четырьмя пулемётами калибра 7,62 мм в Мире: «курносый», «ишачок», «рата», «москас», «арбайт швайн коммунистен» и просто «Поликарпов-16». Круто достанется пилотам Франко, итальянским «Ла Куккарача» и немецким лётчикам из легиона «Кондор» — многие дружки погибли в небе Испании, после смертельных укусов «красных крыс»...

Представленная псевдонимия придёт к главному защитнику российских и дальнезарубежных просторов позже. Летом 1934 года, следуя традициям Всемирной авиавыставки, проходившей в 1929-м, Великобритания созывала на «Королевский смотр авиации» представителей отрасли родом из великих держав. Николай Николаевич, настояв, чтобы Шура с Марианной уехали жить на дачу, не без хлопот получил штамп английского посольства в Москве. Вместе с ним в Туманный Альбион, на берега Темзы выезжал цвет авиамысли — инженеры-проектировщики, конструкторы, лётчики. Они находили общий язык — Туполев, Микулин, Поликарпов, Леваневский, Молоков. У всех работы было по горло. Партия ставила задачу приобщиться к нововведениям на международном уровне. Ведь в Англии, как у нас Левшей, так у них Джонов...

Делегация с вниманием и интересом вникала, без иронии, совсем не в многовековую архитектуру: цели поездки исключали туристические головокруженья. На фоне авиановинок, созданных фирмами монархии, следовало без прикрас сделать чёткие выводы и предвидеть направление развития индустрии. Поликарпов понял, что он на правильном пути. Любопытствовал, над чем работают Р. Митчелл, Дж. Смит, Р. Чедвик, Б. Уоллис, спросил про французов Девуатина и Костелло. Образованнейший профессионал знал, пусть не лично, многих магистров и фаворитов прославленных КБ, фирм, авиационных и моторостроительных заводов союзников и врагов.



Едва ли размах строительства новых машин англичан мог поразить русских, ни на дюйм не отстающих от своих перспективных коллег. Встреча с И. Майским, дипломатом, счастливо избежавшим ИТЛ за подписью Молотова — номинация, фото на память. Более интересовали замыслы конструкторов, реакция на всёвозрастающую мощь только вчера секретных Люфтваффе. Обуревала зависть — джентельмены творят в рамках нормального трудодня — неподконтрольно.

Встречался ли Николай Николаевич с будущим автором «Москито» Дэ Хэвиллендом, машина которого выручила его при проектировании У-2 — нам неизвестно. Ну а потомки поэтов, драматургов, изобретателей, пиратов, колонистов не находили слов для похвалы первопроходцев Арктики. Челюскинская эпопея ещё была у всех на слуху. Героизм советских лётчиков, выживаемость самолётов «варварской» марки в тисках лютого Заполярья было нельзя не заметить и не обсудить подробнее...

Главный конструктор истребителей русских зримо скромн, галантен, с удовольствием ходит в кафе на побережье, где кушает жареный картофан, посмеивается над специфической приготовления ростбифа. Он здесь один. Россия — Русь для него — Родина, её крылатая оборонительная мощь. Там, наверно, не спят, души не чают его возвращения Шура, Мирошца, так незаметно подросшая, отец, мудрый русский священник, понявший сына, когда его надо было понять...

Николай Николаевич купил патефон «His Master's Voice», пластинки мирового звучания, плед приятной расцветки. Себе — добротную кожаную куртку, недорогие мелочи-вещицы супруге, баночку мандаринового варенья и бананы для родинки-дочери...

Вернулся. Тот же замкнутый круг: стальные трубы, фюзеляжи, нервюры, дерево, полотняная обшивка, шасси, мотор, «небоскрёбы» формул и очень редко — отдых, быт, семья. Здорово поддержал вернувшийся из США А.Н. Туполев. Выступая на правительственном заседании с докладом о плюсах и минусах мировой авиации, о том, что стоит впитать отечественной, он подчеркнул, что среди истребителей И-16 п о к а на вершине пьедестала по скорости...



Параллельно проектировке И-16, перед туполевцами (бригада А.И. Путилова) стояли не меньшие проблемы вокруг всё той же истребительной теории и практики. На повестку не дня, а года выносилось проектирование истребителя И-14 — самолёта с небольшим горизонтальным оперением. Во главе проекта стоял Туполев, защитник технической интеллигенции перед режимом. Разносторонне подкованный лидер, выдающийся организатор не избежит протаскивания своей жизни через поднадзорное узурпаторство «шараг», будет выпрашивать у Берии 200 человек с семьями, нужными для работы, а на самом деле для спасения...

И-14, несмотря на творческий запал, не пошёл: лидерство заработали поликарповцы, доказавшие аэродинамикам необходимость усиленного горизонтального оперения. Стиль, интуиция, работоспособность, логика, искромётность и непредсказуемость хода мыслей Главного строителя истребителей, подход к работе в антирабочих (завтра могут забрать!) условиях «буравят» сознание и по прошествии времени.

Это он, Поликарпов, настоял на установке «Райт-Циклона» и приобретении лицензии на их производство. За ним — их прикрытие цилиндрическими капотами НАСА, ввод в конструкцию пропеллера «Гамильтон-Стандарт», изучение аэродинамических качеств машины после продувок в ЦАГИ и первых полётов, поиск и формы устранения недостатков, кастинг пилотов. На старте карьеры ЦКБ-12 оставался для многих красноелётов загадкой. Причём и со штатовским, и с отечественным мотором, машина требовала большой осторожности при взлёте и посадке. В «каталог детских болезней» первых машин лётчики и инженеры внесли неудобство привязных ремней, недоработки по топливной системе, хрупкость фонаря кабины, неудобства при посадке и выходе из неё. По соображениям аэродинамики и вследствие погони за скоростью, все виды стремянок и подножек, облегчающих доступ в кабину исключались, аналогично шаткому креплению прицела.

Отказ создателей истребителя от стоек, расчалок, подкосов, дизайнерско-художественный подход к капотированию



авиадвигателя, стремление к уменьшению габаритов придали машине не только запоминающийся и ставший знаменитым облик, но и аэродинамичность. Поликарповцы, изучавшие (совместно с умницами из ЦАГИ) аэромеханику по законам движения воздуха и сил трения, возникавших на поверхностях обтекаемого ими тела, в данном случае — И-16, не прогадали в борьбе с трением воздуха. За счёт уменьшения длины фюзеляжа и его площади, а также общей площади крыльев удалось повысить удельную нагрузку на них. С фюзеляжем крыло 16%-ного профиля сопрягалось сильно развитыми зализками.

Испытания ЦКБ-12, проводимые Чкаловым и накоротке — Чернавским и Юмашевым, закрепили авторитет советских моторостроителей, выпускавших 480-сильные М-22. С этим двигателем истребитель проходил вираж за 16,5 секунд, имел скороподъёмность до 5000 м — 10,9 минут. Вёрткий «бочонок» разогнался на той же высоте до 283 км/ч, а на километровой «планке» развил 303 км/ч. Пока ждали из США «Циклон F-3», на втором опытном самолёте с его «тёжкой» — F-2 покорили скорость 360 км/ч на 1000 м, прошли вираж за то же количество секунд, что и с М-22. Хотя выявились опасные вибрации, американский мотор дал возможность для преодоления скорости свыше 310 км/ч и сократил время скороподъёмности до 5000 м, которое составило около 8 минут.

Чкалов, отсчитываясь перед авторами машины, говорил, что И-16 не штопорит, если не давать ноги при работе педалью и ручкой управления, отмечал, что при этих действиях выходит на крутую спираль. Выворачивая наизнанку новый самолёт до 1935 года, ас хитрил, рвал внутреннюю обшивку, чтобы смягчить разборки вышестоящих инстанций из-за отказа управления. Валерий считал самолёт хорошим, достойным продолжения испытаний, боролся за И-16 с самим Серго Орджоникидзе.

После перегона пары ЦКБ-12 в землю и воздух «всесоюзной здравницы трудящихся», Поликарпов, памятуя облом бокового подкоса шасси и заваливание на крыло, спорил с Чкаловым, настаивая на соответствии шасси нормам прочно-





сти. Импульсивный и эмоциональный Чкалов расшумелся — не усилим шасси, увеличится аварийность машины в ходе её освоения в истребительных формированиях ВВС РККА. Поликарпов разошёлся не на шутку и не уступал испытателю своих машин. Жёсткий спор профессионалов закончился тем, что Валерий вскочил в И-16, облетел аэродром и специально допустил ошибку при посадке, которая, по прогнозам, могла иметь место среди «кузнечиков». Сломав шасси на приземлении, одарённый испытатель доказал свою правоту в споре с конструктором. Поликарпов приказал изменить нормы прочности для усиления шасси «шестнадцатого».

Поборов силу аэродинамического сопротивления, работавшую против движущегося в ней истребителя, не исключая из поля зрения аэродинамическое нагревание, усовершенствуя ЦКБ-12бис капотом Уоттера и усилив крыло, Поликарпов, довольный отчётами Коккинаки, летавшего в окрестностях Севастополя, не останавливается на достигнутом. Вслед доработке шасси его команда прикрывает рули и элероны щитками из дюрала, тот же металл идёт на забивание передней кромки консолей. Кто знает, не о том ли истребителе в руках Чкалова кричал глава МИД Англии А. Иден? Прибыв по указанию советского диктатора на авиазавод, увидев воочию «выкрутасы» Чкалова в небе, жжённый дипломат изумился: «Никогда не видел ничего подобного!»

«Чкалов не мог прилаживаться, делать что-либо наполовину. Он был цельный, сильный, широкой натуры человек, — вспоминал его наставник, искусный пилот А.И. Жуков. — Летать смиренно, точно по параграфам наставлений он не мог. Могучая смелость и спокойная сила толкали его на поиски нового в пилотаже. Как лётчик-истребитель, он всей душой понял: в воздухе победит тот, кто будет владеть самолётом так же свободно, как своим телом».

Вряд ли знал лётчик от Бога, что на Родине на него и его семью уже состряпали донос за подписью «бдительного партийца» Парнякова, где его называли «сыном пароходчика, старающегося к обогащению за счёт нетрудовых доходов». Тогда же, в середине апреля 1931-го, постановили исключить героя



из РККА, ибо он мог «получать нетрудовые доходы по квартирной плате и с фруктового сада» (цитата из протокола № 2 заседания фракций Васильевского Поселкового Совета).

Виртуозность и оригинальность Поликарпова, за которым, не поспевали его замы, заключалась в отходе от традиций, «грунтовавших» взлёт и полёт инженерной сметки, фантазии. Одним из ходов конём «короля» необходимо назвать стремление к укороченному фюзеляжу, внедрение которого, зажгло «зелёный свет» многим боевым и спортивным машинам.

Да, он пошёл сложным и дорогостоящим путём. Проектировка, доводка, постройка, испытания двух истребителей разных компоновок — чрезвычайно сложная стезя на Олимп конструктора. Николай Поликарпов, униженный и оскорблённый правительством, был вовремя им колоссально поддержан, замечен, безгранично субсидирован. Крутанись судьбинushка по-другому, к чему бы она привела ВВС Страны Советов?!

И так всегда: хочешь сказать о добром, нужном и хорошем, а получается о злом, ненужном и подлом. Виновен КУЛЬТ...

Вырываясь из его почти осязаемых цепей, вновь перейдём к самолётам. Исходя из кодекса неповторимости, о конструкции истребителя «всех времён», ставшего ускорителем, этапом для многих авиаторов эпохи, надо сказать особо. Сказать и сравнить И-16 с его ровесниками-иностранцами.

Можно понять нетерпение юного конструктора, стремящегося закончить работу в короткие сроки, из-за сжатости «нагородившего» две-три ошибки, которые при первых полётах аппарата губят начинания на корню. (Один из отрицательных примеров — дилетантская разработка ОКБ под шефством авиаавантюриста А.В. Сильванского, не сумевшего развить замыслы Н.Н. Поликарпова, несмотря на опекунство проекта И-220 («ИС») главой ГУАПа М.М. Кагановичем). Николай Николаевич был уже не юноша: в 1933-м, в окружении лётной элиты он отметил День рождения — 41 год. За плечами были крупные неудачи и первые успехи, годы «войны» с бафтингом (срыв потока), плоским штопором, флаттером, в общем, с целым каскадом проблем авиации.



Работая над «тупоносым коротышкой», он интуитивно предусмотрел его будущность, сместив назад центр тяжести истребителя, одарил его коротким крылом, что аэродинамически «сфокусировавшись», привело к «нежному» обращению, которое отмечали «красная пятёрка» и рядовые пилоты, впервые взлетевшие на пахнущих краской, клеем, шпатлёвкой зелёно-голубых «И».

Особенностями скоростного истребителя были: полумонококовый фюзеляж с филигранно выклеенной обшивкой из тонких слоёв древесины и обтянутый тканью; металлические оперения и двухлонжеронные крылья с полотняной обшивкой; жидкостно-газовая амортизация шасси пирамидального типа, которое убиралось вручную из кабины пилота («шарманка», как шутили лётчики); удачные «колобки» Ярославского резинокомбината и управляемый костыль с резиновой амортизацией и тросовым приводом; полированный (равно как и весь самолёт) воздушный винт изменяемого шага; аккумулятор и дверца по левому борту кабины, освещаемая приборная доска и нервюры из дюралюминиевых профилей...

Не устали? Это далеко не всё из «паспорта» «Ишачка», с 9-метровым размахом крыла и его площадью, равной 14,5 м<sup>2</sup>!

«Голосистая» девятицилиндровая «звезда» воздушного охлаждения М-22 мощностью (в первоначальном варианте) 480 л.с. позволяла разнообразно окрашиваемому «лилипуту» развивать скорость до 360 км/ч, при весе 1345 кг и выше. Позднее, безостановочно модернизированному И-16 переставляли «сердца», славно отработавшие моторесурс на его 24 модификациях, получивших мировое признание. Хотите подтверждающих примеров? Пожалуйста:

1934 год — ЦКБ-12бис (И-16бис) — М-25 (самый массовый) — 715 л. с.;

1935–39 — ЦКБ-18, 29, УТИ-4 — М-22, М-25, М-25А (730 л.с., имелся турбокомпрессорный вариант);

Те же годы — типы 4, 5, 10, 17, 24, 29 — М-25В (750 л.с.) и, наконец, тысячные «табуны» — М-62 и М-63.

Любимой силовой установкой Н.Н. Поликарпова был двигатель воздушного охлаждения, хотя по справедливости, его



КБ внесло весомую лепту в развитие истребителей с моторами жидкостного охлаждения. Сегодня близких соратников почти не осталось в живых. Но те, кто был «подмастерьем помоложе», не забыли про ЦКБ-15 с «Испано-Сюизой 12Yvrs» (1934 г.), ЦКБ-19 (И-17) с М-100 и ЦКБ-19бис (1935), опытный ЦКБ-33 с тем же мотором швейцарца М. Биркигта, проектные ЦКБ-19 (задумывался под авиаматку ТВ-3) и ЦКБ-43, входившие в Программу изысканий 1936 года. Ну а «Вестник Воздушного Флота» замкнул, словно патефонная пластинка, конкретно и надолго: «Товарищ Сталин направлял, задумывал, решал, замечал, подчёркивал, видел будущее, разъяснял, способствовал» и т.д. и т.п. «для того, чтобы понять обстановку, в которой проходила дальнейшая деятельность советских авиаконструкторов».

На воздушных парадах в Тушино зрители с умилением наблюдали за блестящим выполнением фигур «красными пятёрками», классически запечатлёнными кистью художника В.Н. Добровольского на одном из плакатов 1939 года. Заграница же ударила в гонг раньше: в 1935 году И-16 наделал немало шума в Милане. Всемирная авиавыставка, в работе которой принимал участие Поликарпов, отрезвила не только лидеров ВВС дуче, но и заставила задуматься люфтваффовцев. Мало того, что русские немислимыми силами и темпами наращивали военно-воздушную мощь, они разрабатывали и строили самолёты передовых схем и компоновок при полном отсутствии помощи извне!\* Крайне хитрые «лицензионщики» из Страны Восходящего Солнца, поменяв рис на спагетти, были молчаливы и незаметны, но думы... выдавало выражение их обеспокоенных лиц. Знал бы кто из специалистов по «казусам белли», что «мул» истребительной авиации русских был создан от наброска за 5 месяцев! Маршалу П. Бадольо, генералам И. Бальбо, Р. Грациани, Д. Гранди и мн. др. почитателям измов Дуэ, было бы хуже дышать в аристократском свете и объятиях потомственных акселераторов, знай они наперёд о том, что к 1940 году СССР занимает

\*Оценка командования Люфтваффе: «Один из лучших истребителей середины 30-х гг. Первый в мире серийный истребитель с убирающимся шасси».



более 8000 И-16. Всего заводы № 21, 39 и 153 произведут 9450 экземпляров.

Создавая истребители, Николай Николаевич спешил не только к покорению скорости — вторым элементом конструкций его машин оставалось вооружение. Он понимал, насколько важен своевременный подход к вопросам непрерывного совершенствования боевой техники, и часто подчёркивал при личных встречах и в прессе о значимости энерговооружённости в деле перевооружения современных истребительных формирований.

Конструкторская «хирургия» коснулась бронирования и вооружения в полном размахе. Впервые в истории авиации позади пилота устанавливалась 9-миллиметровая бронеспинка. Появились 20-мм ШВАКи, стрелявшие синхронно с вращением воздушного винта из алюминиевого сплава, облётывалась модификация штурмовика. Коммунистическая политинформаторская доктрина лгала по поводу бронеспинок: единицы лётчиков, владевших экземплярами первых партий злобно расскажут вам, что похоронили немало ровесников, погибших над последним клочком материковой суши перед Атлантикой...

Касаясь огневой мощи моноплана, следует заметить, что она могла быть разной по убойности. Судите сами:

- 1) два пулемёта ШКАС 7,62 мм;
- 2) четыре пулемёта 7,62 мм;
- 3) две пушки ШВАК 20 мм (по 150 снарядов);\*
- 4) четыре пулемёта ШКАС и пулемёт БС;
- 5) бомбовая «поклажа» — до 200 кг;
- 6) шесть реактивных снарядов РС-82.

Установка вооружения соответствовала модификациям-типам. Не будем заново «грузить» хронологией типов, вернее их родословной, тем более авиаисториками данный пилотаж давно пройден. А вот над плоскогорьем Месета не очень было «безоблачное небо». Немного сказав ранее о событиях на Пиренейском полуострове, «отплываем» в его земли с нашими славными и бесстрашными мужчинами.

---

\*Была попытка — эксперимент установки четырёх ШВАКов.



\* \* \*

После того, как север Испанского Марокко был взорван сеутской радиостанцией, пожар мятежа всколыхнул застоявшихся молодчиков Санхурхо и Франко. Гитлер и Сталин преследовали в солнечной стране свои планы. Замыслы обеих стран уродливы и просты. Немец искал союзника, набирался опыта, испытывал технику, вносил корректировку в «блицкригнуую» тактику. Русский млеет от одной мысли: «Гибралтар под флагом Советско-Испанских горисполкомов». Иосиф Виссарионович, агрессивные генералы и адмиралы РККА и ВМФ, нагло лезли на геополитический рожон под прикрытием освобождения испанского народа от фашиствующего варварства. Великолепная душевная товарищеская подвижка! Но сколько, извините, «Испаний» вы проволокли через ГУЛАГ?!

У Гитлера население не сокращалось — росло, словно бамбуковая роща, «оборонная промышленность». Двум великим державам и скоропалительно крепящимся к ним «прилипалам» уже в 1936 году был необходим сброс накопления орудий убийства, «стимулировавших», видите ли, рост опыта военных знаний, а заодно и стратегически продуманных преступлений. Красавица, амбициозная колонизаторша Испания, родоначальница пиратства и великих океанских походов, допустившая смерть Х. Колумба в нищете — платила за ацтеков, майя, прокезов, инков: ЗЛО ВОЗВРАЩАЕТСЯ...

Ни одна из журналистских проституток Европы не удосужилась в те дни разразиться мыслью, что страна выступила в роли подопытного животного, коими стали Китай и Маньчжурия, а позже — Прибалтика, Монголия, Финляндия, Польша, Россия. Вот вам, недруги, враги, союзники

## **ГЕНЕРАЛЬНАЯ РЕПЕТИЦИЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

..... \*

Сознаём: исторический бумеранг острее австралийского. Истинным героям своего времени было не до геополитики и нравственно-идеологических рассуждений. Стремительный

\* Более подробный вариант исследования Гражданской войны в Испании см. в произведении авторов «Сердце над облаками», Орёл, 2010.



вихрь событий, суровая обстановка тридцатых, жизнь безжалостно подводили каждую нацию в очередь за клеймом. И эти т. н. «опознавательные знаки» в понятии «союзник или враг» — лишат миллионы семей своего родовитого или бомжевого родного корня.

Полигон в небе Испании, летая на Р-зет, СБ, и в первую очередь, на И-15, И-15З, И-15бис, И-16 с риском для жизни, осваивали добровольцы, ставшие крылом к крылу с испанскими лётчиками. Обе страны, Мир рукоплескали Героям. Герои легли в далёкой чужой земле и у побережья, свято веря в честность и справедливость интернациональной миссии.

Поклонимся до земли — земляку, первому Герою Советского Союза на Орловщине, В. Бочарову, Героям Советского Союза С. Грицевцу, командиру группы «чатос» А. Серову, уничтожившему 15 машин. В одном ряду с ними — генерал Дуглас — Я. Смушкевич, в те дни советник начальника ВВС Испанской Республики, комэск П. Рычагов (будущий начальник Главного управления ВВС РККА), старший лейтенант Е. Кондрат, будущий генерал-майор, командующий ВВС Ленинградского, затем Западного особого военного округа, а тогда комэск И. Копец. Покрыли себя Ратной Славой — Е. Птухин, Г. Захаров, В. Ухов, В. Пузейкин, Ф. Агальцов, И. Ерёменко и С. Плыгунов, А. Рыцарев и Л. Рыбкин...

Вечная Память ушедшим от очагов, выступившим против диктатурной сцепки «осевиков» — их друзьям и товарищам, «русо авиньон» — С. Тархову (капитану Антонио), снайперу Денисову (сбил 12 самолётов), капитану Ковалевскому, комэску Сальникову, лётчикам Лакееву, Прокофьеву, Матюнину, Проскурову и Артемьеву, Острякову, Мирошниченко, Ковтуну, Пумпуру и Пуртову...

Не просто «в небесах мы летали одних», а героически сражались «русо камарадо» — Ф. Аржанухин, М. Якушин, И. Солдатенко, В. Бобров, И. Душкин, П. Бутрым, Е. Степанов, И. Волощук, В. Клевцов, В. Шевченко и А. Сенаторов, А. Репин, И. Аникеев, А. Герасимов и многие другие не «сталинские», а российские лётчики, для которых Испания стала второй Родиной.





Проявили бесстрашие, лётный профессионализм безупречные пилоты поликарповских машин А. Сидоренко, Е. Леонов, В. Адриашенко, И. Финн, И. Девотченко, В. Годунов, а также О. Соболевский, Г. Мастеров, Г. Попов, Н. Сюсюкалов, В. Кустов, С. Евтихов, Н. Соболев, Ф. Усатый, А. Гусев и Г. Плещенко...

Между жизнью и смертью, не жалея себя и моторов, сражались в облаках, над ними и у самой земли — Н. Демидов, И. Евсевьев, В. Новак, М. Котыхов, Я. Ярошенко, А. Горохов — и всюду им кричали: «Салут, камарадас!»

Испания не осталась в долгу. В скором будущем в небе опалённой России за погибшего А. Герасимова будет всю войну мстить пилот Ил-2 А.Г. Мартин, взявший фамилию русского патриота, а те, кому не доведётся летать, будут сокращать жизнь фашизму, храбро действуя в партизанских отрядах\*.

Не мало боевых вылетов провели на волосок от смерти испанцы Квартеро, полковник Гулио (заместитель Смушкевича по истребительной авиации), подполковник Мартин Луна, начальник Республиканской авиации «красный граф» Игнасио Идальго де Сиснерос, комэск капитан Бакидано, Леопольд Маркилас, лётчики Сан Хосе, Рафаэль Магринья, Андрес Лаккалье, Фео, Луис Сардино и Хуан Комас.

Рвались испытать себя и противника боем их соотечественники — Ранс, Гонсало, Уэрта, Тарасона, Саладригас и Токе-ро, Фрутос и Прадо — всех, наших и иностранных добровольцев, американцев, французов, югославы, к сожалению, не называть. Все они, как и генерал Пауль Лукач (Мате Залка), Яков Алкснис, его друг Эрнст Шахт ненавидели имена и деяния военного коменданта Канарских о-ов, генерала Франко, коменданта Памплоны генерала Мола, генералов-заговорщиков Кейно де Льяно и коменданта Балеарских о-ов, Годеда, командующего войсками в Астурии полковника Аранда, «марроканца» генерала Ягуэ и Кабанельяса из Сарагосы. Ромен Роллан кидает клич всему Человечеству, а король Альфонс XIII уже бежал из

---

\*Среди испанских пилотов, отличившихся в годы ВОВ — Антонио Ариас, Виценте Вельтран, Хуан Ларио, Хосе Луис Ларранага, Хосе Санта-Мария Паскуаль и Мануэль Клавер Сарауза.



страны после казни Анхеля Гарсиа Эрнандеса и Фермина Галана, поднявших на дыбы гарнизон крепости Хака.

И сколько таких мятежных экспериментов над собственным народом проделали Санхурхо, СЭДА\* во главе с Хилем Роблесом, сын бывшего диктатора Хосе Антонио Прима де Ривера, как впрочем, и Коммунистический Народный фронт, поклявшийся вздёрнуть на рее Военный совет — Франко, Мола, Фангула руками фанатично преданных им марокканцев...

Было над чем трястись и задуматься крупнейшим помещикам, аристократам с тысячами гектаров — герцогам Мединасели, Пеньяранда, Вильяэрмоса и Альба, богатейшим маркизам Романа и Комильясу.

Для добровольцев из Советского Союза, сражавшихся на «москас» и «чатос», воздушное пространство над Испанией и её морским побережьем стало воистину фронтовым — небом для смелых. Это была их крылатая юность, мечта, нарушенная войной и ставшая реальностью. Русские сдавали практический экзамен не только по пилотажу и искусству аэродромного обслуживания самолётов, но и по экстренному парашютированию, по взаимодействию с испанскими лётчиками и пилотами-добровольцами из других стран.

«Советский истребитель И-15 конструкции Н. Поликарпова в то время не имел себе равных в мире по манёвренности. Скорость — до 368 км/ч, — писал в повести-хронике «Чатос идут в атаку» боевой пилот и парашютист, участник ВОВ, автор книг «Ради тебя, Земля», «Под нами Халхин-Гол», «Иду на таран» С.И. Шингарев.

«Авиадорес руссос» — Ф. Родин, А. Лантух, И. Анищенко, П. Пятин, И. Колосков, Д. Воропаев, М. Емельянов, В. Бобров, Г. Когрушев, Н. Жердев, В. Михайлов, Н. Ливанский, И. Мартыщенко, А. Панов, С. Яшин, А. Сироченко, А. Ярковой, В. Булыгин и многие другие из нового пополнения добровольцев силой духа и оружия действительно доказали «No pasaran!» Участник тех событий, ветеран военной авиационной инженерии И.А. Прачик вспоминал про работу ремонтных баз на аэродромах Вильяр, Лясиньера, Вальс так:

\*Испанская конфедерация автономных правых.



«Советские добровольцы привозили сюда не только трудные победы, но и пробоины в машинах. Как-то на самолёте С. Грицевца мы обнаружили 25 пробоин. В. Бобров привёз их 30, а Н. Герасимов побил все «рекорды» — в его истребителе мы насчитали около 80 осколочных попаданий! Вдуматься только в эти цифры...»

Конечно, мало кто из них знал, что фашиствующие «фалангисты» поддерживались не только Муссолини, Гитлером, папским Ватиканом, деспотом Португалии Салазаром, ушедшей сетью агентуры «Интеллидженс сервиса». Достаточно вспомнить, что Франко летал на самолёте бывшего короля Англии Эдуарда VIII под пилотажем английского лётчика, что топливо для 100 машин легиона «Кондор» доставляли из США, отказавшихся продавать оружие законному правительству Испании. Не по-людски поступили и французы: политиканы во главе с Л. Блюмом заморозили всю торговую документацию с Испанией, не дав ей возможности покупать оружие и воентехнику.

Е. Птухин, Ф. Агальцов, И. Копец, их опытные коллеги по крылу считали, что 109-й «Мессер» — не «Хейнкель» и не «Фиат». Их мнение сходилось в том, что на И-16 с ним можно было биться на равных строго при мастерстве, налётанности пилота. Наоборот, при схватке «Мессершмитта» с «чатос» — И-15 русский лётчик мог рассчитывать на внезапность атаки.

На перекрестье встреч с противником, разрабатывая тактику дневных и ночных боёв (первый Ю-52 в ночи сбил ас М. Якушин), «орёлики» могли и посмеяться, вспоминая эпизод из боевой карьеры Пабло Паланкара (П.В. Рычагова). Его И-15 подожгли в тяжелейшем бою над Мадридом, в котором схлестнулись с небесными республиканцами 100 фашистских машин. Рычагов спасся на парашюте и попал в руки гражданских прямо в центре Мадрида. Видевшие бой испанки зацеловали аса за два уничтоженных самолёта, чем перепугали санитаров, примчавшихся спасать «камарадо» на автомашине скорой помощи. Им было не до улыбок: лицо Пабло было сплошь покрыто красно-оранжевыми пятнами. Вот смеху-то было, когда врачи поняли, что пятна — не кровь и не следы от ожогов, а губная помада сеньорит...



Юный красавец Франсиско Мероньо Пельисер, прошедший обучение в Кировабадской авиашколе, вернётся на Родину и добьётся выдающихся успехов, уничтожив 20 крылатых франкистов в ходе 100 пережитых им воздушных боёв. «Красный Дьявол» останется в строю, но будет вынужден эмигрировать в Россию, где освоит новые истребители русских и штатовскую «Аэрокобру». Он пролетит сквозь ад Великой Отечественной, реабилитируется после тяжкого ранения под Курском, добавит к счёту семерых фрицев, напишет мемуары лётчика-истребителя «Они не пройдут». Болезненно отзываясь на трагедии, принесённые испанскому народу фашизмом, друг собратьев-авиаторов Д. Бонилья, А. Ариаса, М.Ф. Санчеса, Л. Дуарте и русских небесных снайперов, Франсиско отмечал в предисловии:

«Выразить глубокое уважение героям борьбы против фашизма в Испании и сохранить навечно память о них — Святой Долг оставшихся в живых... СССР направил в Испанию истребители И-15 («чатос» — «курносые»), И-16 («москас» — «мухи»), бомбардировщики СБ («катыоши») и Р-З («Наташи»). Многие республиканские пилоты были обучены в авиачилищах Советского Союза.

В небе Испании мы сражались вместе — советские и испанские лётчики, сражались, как братья. Дружба между нашими народами нерушима, ибо она скреплена кровью, и это никогда и никто не сможет перечеркнуть.

Придёт время, и народ Испании зажжёт в память о погибших героях Вечный Огонь. Он никогда не забудет, кем был для него Советский Союз, без помощи которого наша молодая армия не смогла бы вести длительную борьбу с франкистскими мятежниками, вооружённым до зубов германо-итальянским фашизмом».

После гибели Х. Санхурхо в авиакатастрофе, испанский фашизм действовал под флагом мятежника Ф. Франко. На его сторону стал германский фашизм в лице 200 пилотов легиона «Кондор». 88-й эскадрой истребителей в составе четырёх эскадрилий командовал чемпион пятиборья на Олимпийских играх 36-го, гауптман Г. Хандрик. Во главе эскад-



рилий сражались с противником лидеры эскадрилий — Шеллманн, Шлихтинг, Галланд (его сменил Мельдерс), Д'Элса, не раз палившие по И-16, опознаваемым по системе «Шестёрка-дубль» (козырь домино).

Отто Лилиенталь завещал мирное освоение и предназначение авиации. а его соотечественники В. Шельман, Х. Хардер, В. Мельдерс добились в Испании 12, 11, 14 побед соответственно. Покорительница Альп, любимица фюрера, инструктор Финских ВВС, будущая испытательница вертолётов и реактивных машин Х. Райч едва не угодила на скамью подсудимых за незаконную аэрофотостёмку в небе Испании, фактически обвинялась в шпионаже в 1935 году.

В мае того же года под пилотажем Г.Д. Кнотца поднимается в воздух мечта молодых и седых офицеров Люфтваффе — Vf.-109 VI с мотором «Роллс-Ройс Кестрель». Было чему радоваться вице-командиру Германской авиаспортивной лиги Э. Удету и его коллегам: в декабре 1936-го в Испании «обкатали боем» один из прототипов истребителей Мессершмитта, а уже в августе 1937-го на помощь франкистам поступили 24 Vf.-109B-2 с моторами «Юмо-210G».

Ушло то время, когда «наци № 3» Геббельс использовал красно-белый «Хейнкель-51» в агиткампании по возрождению Люфтваффе после победы НСДАП на выборах в Рейхстаг. И хотя тех же истребителей у немцев и франкистов насчитывалось свыше 130, хотя на них против республиканцев воевали Г. Морато, Х. Сальватор и др., хотя они пригодились для опыта штурмовок на Ю-87, «кондорцы» несли потери. Летавший на светло-сером Vf.-109D «Luchs» с борт-номером 679 и Микки-Маусом на фюзеляже обер-лейтенант В. Мельдерс считал одной из них дату — 4 декабря 1937 года. Тогда один из новейших «Мессеров» неофициальной серии «Берга» через руки республиканцев попал в распоряжение французской миссии. Будущие «мюнхенские соглашатаи» поступили «достойным образом», засекретив испытания истребителя по линии отнюдь не ВВС, а по соображениям «вояк» из МИД'а.

Ровно через год в Испанию доставят сорок Vf.-109E-1 и E-3. О перестановке мест слагаемых в модификациях «Эмилей»,



окрещённых противником «Трипалами», скажем позднее, заметив заранее, что более 1000 этих машин соберут рабочие «Мессершмитт-Регенсбурга», «Эрлы», «Физелера» и «WNF» к сентябрю 1939-го, спустя 3 месяца после первого взлёта прототипа «Фокке-Вульф-190».

Много чему пришлось удивиться «кондорцам-легионерам», генерал-майору Х. Шперрле, генерал-майору Х. Фолькману, бригадному генералу В. фон Рихтховену, асу Р. Франко (брату главаря мятежников), их окружению. Это в полной мере относилось к апеннинским «профи» из эсکورпуса «Ла Куккарача», к прибывшему в 1937-м пополнению из групп «Гамба ди ферро», «Ассо ди Бастони» и «Балеари», расквартированной на Балеарских о-вах зимой 1938 года. «Тузы» Л. Феррулли, А. Висконти, Ф. Бордони-Бизлери, «хромой Сильвер» капитан Ботто, рекордсмены Бернади и Донати, сотрудники Института ВВФ в Монтечелио уважали противника и горели желанием бить его. Русские, французы, американцы и австрийцы показали чудеса храбрости, не уступая в мастерстве пилотажа, в знании техники и оружия.

Бывший редактор «Аванти» Б. Муссолини реализовывал не имеющие аналогов идеи, от которых дышала ядом Великая Африка. Оказывая давление на Виктора-Эммануила и генералитет, он проявил максимум проворности, контролируя КБ под руководством К. Капрони, А. Маркетти, Ч. Розателли и его правой руки Стиавелли. Не остались без внимания поборника замыслов Д. Джентиле — большие головы по бомберам, разведчикам и гидроистребителям Ф. Цаппато, Д. Касираги и Дж. Гелассо. Такие фирмы как «Савойя-Маркетти», «Фиат-СМАСА», «Кантьери риунити дель Адриатико (CRDA), «Сосьета анонима индустрије аэронаутиче Ромео» (будущая ИМАМ) — сжимались требованиями диктатуры, словно патрон в обойме. В неё входили «Бреда», «Амброзини» и другие фирмы.

Авиастроительный филиал «Фиата» — «Аэронаутика д'Италия» также не страдал от инфляции и безработицы. Способный лидер инженерного коллектива конструктор Ч. Розателли заявил о себе на бипланном поприще, создав истребитель «Фиат CR. 32».



История разработки самого массового самолёта «Реджиа аэронаутика» — Королевских ВВС Италии по-своему интересна. Машина представляла развитие полуторапланов на базе положительно зарекомендовавших образцов, ведущих отсчёт биографии с середины 20-х годов. Все они имели сходную конструкцию по шасси, бипланной коробке и двигателям, но со временем не подрастеряли своих качеств. Челестино, сродни с Николаем Николаевичем, также ратовал за совершенствование модификаций. Не будем забывать, что Италия, несмотря на пилатов и неронов, остаётся скудной страной на природные ресурсы. Дуче при поддержке Ватикана знал, что кричать с трибун...

Замыслы Розателли имели тенденцию к погоне за лучшей реализацией аэродинамических форм, конструктор крепко схватывался с проблемой лобового сопротивления. Раздумья его могли завести далеко, если бы Министерство авиации было более прозорливым, а не столь коррупционно-очковтирательским. То же самое относилось к маэстро М. Кастольди и Д. Габриэлю.\* Шли в авангарде проектов С. Кампини и С. Стефанутти.

Машина, испытанная пилотом Ф. Брак-Папа, получилась удачной. Мощность 12-цилиндрового двигателя «Фиат А. 30R-A» V-образной компоновки с жидкостным охлаждением позволяла биплану, выполненному по схеме Уоррена, развивать 330 км/ч у земли и при номинальном режиме составляла 600 л. с. Время набора высоты до пяти километров было более затяжным, если сравнивать почти двухтонный самолёт с И-15, И-15бис и «Ишачком» всех типов. И-15 обладал скороподъёмностью 6,1 минут, а «итальянец» с неубирающимся шасси, гидравлической амортизацией и N-образными крыльевыми стойками выходил на эту же «планку» за 9 минут. Обтекатели колёс, снабжаемых пневматическими тормозами, увы, не способствовали увеличению скорости на высоте три километра. Если И-15 отставал от «Фиатов» у земли (315 км/ч), то

---

\*Разработчики истребителей «Макки-Фолгор», «Макки-Саетта» и «Фиат-Фрэччя» создали хорошие машины, чью судьбу омрачили фашизм, двигательные «рокировки» и слабость вооружения.





на упомянутой высоте он мог гоняться за противником, либо уходить от него со скоростью 367 км/ч, тогда как остроносый «Ширри» выдавал «на износ» 354 км/ч. Потолок выглядел аутсайдерски — 7650 метров, против 9800 у советских машин, по гроб жизни полюбившихся республиканским пилотам. При этом истребитель длиной 7,45 метров и размахом верхнего крыла 9,50 метров в модификационных вариантах мог забираться до 8800 метров и развивал 375 км/ч.

Фюзеляж с открытой кабиной лётчика, выполнялся из стальных и дюралевых труб и представлял клёпаную четырёхгранную ферму с каркасом из полукруглых дуг. Кардинальных изменений в конструкции не предусматривалось. Сообщество Розателли учитывало усиление крепления двигателя, форму воздухозаборника, гаргрота, обтекателя хвостового колеса, «захват» жалюзи, улучшающей охлаждение. Сеньора Аэродинамика! — куда без неё, хоть над Римом, а хоть над Эфиопией и Мадридом...

Любопытна история с поставкой «Фиатов CR.32» на нужды собственных ВВС. Ситуация вокруг реорганизации с учётом запуска в серию истребителя Ва.27 усугублялась отсрочкой из-за китайцев, прослышавших про испытания, проведённые «тузами» из исследовательского Центра ВВС в Гуидонии. Поскольку концерн FIAT имел за цехами богатый опыт экспортирования машин в Поднебесную, Парагвай и Австрию (позднее обширно в Финляндию) — окружение Бенито решило пополнить казну за счёт истребительных новинок, требуемых китайским лидером Чан Кай-ши. К нему и полетела первая партия «итальянских гоминьдановцев»...\*

Несколько слов заслуживает вооружение, ибо биплан с телескопическим прицелом «Сан-Джорджо» не планировалось использовать в понятии гонок Шнейдера или головок-ружильных пируэтов спортивных «Джи-Би» и «Тайгер-Мотсов». Пока руководство «Испано авиасьон» продумывает «за и против» насчёт покупки лицензии на эту машину

\*На экспорт поставлялись машины всех типов, в том числе весьма схожий с И-16, моноплан фирмы «Реджиане» — RE.2000, с мотором «Пьяджо», мощностью 985 л.с.



(приобретена в 1938-м) — итальянцы учитывают установку смертельного «ассорти» разнокалиберных пулемётов. Наиболее массово-преступно их роль сыграют 12,7-мм SAFAT, монтируемые над бензобаком, а для фиксации горя и побед предусматривалась установка кинофотопулемёта. Первые серии оснащались парой огневых точек меньшего калибра. Количество бомб определялось весом 50 кг.

Мы не случайно уделяем много внимания данной машине. Причина — за её пилотами из состава итало-немецких авиаформирований масса злодеяний и первоначальное господство в воздухе, завещанное стратегом ВВС Д. Дуэ.

Немало горя принесли они на своих крыльях в Китае, Финляндии и Прибалтике, хотя были «обречённо-устаревшей» конструкцией...

Итак, ранверсманы и вертикальные виражи на пределе прочности в условиях мирного быта — в Испании отпадали. Вспоминая ратные подвиги и организационные заслуги героев и энтузиастов ВВС РККА Е.С. Птухина, Бориса и Александра Туржанских, А. Залевского, А. Анисимова, И. Спатареля, А. Бормана, Н. Васильченко, А.Ф. Астахова, К.В. Маслова, В.А. Юнгмейстера, К. Стукалова и многих других красновоенлётов и лётнабов, приведём слова начальника ВВС П.И. Баранова, произнесённые им в 1925 году.

«Каждый полёт на тактическом фоне, с борьбой против воздушного «противника»; все полёты с вооружением, чтобы вырабатывать «сноровистость» действий в кабине; работа частей различных родов авиации по единому плану, с противодействием друг другу; бороться со старой психологией лётного состава — отвращением к «писанине» — и документально оформлять каждый полёт после тщательного разбора».

Аркадий Гайдар сказал бы одно слово — «Школа». Так она через репрессии и ковалась, что ни одна из закалённых сталью личностей, случалось, не выдерживала...

Храбрый небесный воин Г.Н. Захаров краток по вопросу о «Тараканах» и пр. мелочи, уступающей России в горизонтальном манёвре. Он отмечал: «...догонять пикирующий «Фиат» — пустая затея; он тяжелее И-15, на пикировании



у него скорость больше. Итальянские пилоты это знают и выходят из боя».

Лётчик и командир Е.С. Птухин едва пережил тяжелейший день в своей жизни — 9 июля 1937 года. Тяжёлый потому, что он не был в гуще схватки экипажей бомберов Архангельского (СБ-«Катюша»), когда они под эскортом звена И-16 схлестнулись в сече с шестёркой «Фиатов». Не прошло и пяти минут, как из-под облаков с оглушающим рёвом вынырнули около десятка «центурионов». Птухин вызывает подкрепление — три звена «камарадо москас». Однако пока пилоты всю гнали к месту «корриды», вокруг 12-ти наших машин отовсюду маневрировали и атаковали их 50 истребителей. Харкающий озлобленный «кашель» не умолкающих пулемётов, казалось, в надрыве заглушит дикую какофонию работающих на предельных оборотах многоцилиндровых двигателей. В карусели между жизнью и смертью жертвы меняли позиции с головокружительной быстротой: где был зачадивший «Фиат», отваливший к земле, — горел И-16. Только к вечеру успокоился инженер из Бобруйской авиабригады Ваня Прачик: все добровольцы живы...

Командующий истребительной авиацией Республики По-пурелли и начальник Штаба ВВС Нуньес Маса в тактическом и моральном содружестве с интернациональными бригадами всячески помогали им на тернистом пути. «Чатос» и «москас» шли в атаку под паролем «Испания!», под девизом «Но пасаран!» Несколько эпизодов и цитат позволят увидеть, как это было...

«Наша группа в воздухе, — пишет в мемуарах «Я — истребитель» генерал-майор авиации Герой Советского Союза Г.Н. Захаров. — К Мадриду летят «юнкеры». Над ними — «хейнкели» и «фиаты». Мы — выше всех.

Рычагов держится над строем бомбардировщиков. Огонь от них становится плотным...

Внезапно его самолёт резко пикирует... Рычагов маневрирует — бросает истребитель круто вверх. Мы за ним. Меня прижимает к сиденью — перегрузка большая...

Сверху на нас наваливаются «фиаты».



Вижу, один пикирует с большой высоты, стараясь зайти мне в хвост. Стреляет издалека и неприцельно. Я резко убираю газ, и «фиат» проскакивает вперёд. Он у меня на прицеле! Бью почти в упор. Самолёт, перевернувшись, начинает падать...

Я ищу сбитый «фиат», и вижу — вот досада! — «неуправляемый» «фиат» над землёй улепётывает восвояси!

Впоследствии мы поняли, что у фашистов это был распространённый приём: они пытались спастись тем, что переводили машину в беспорядочное падение. Создавалось впечатление, что либо лётчик убит, либо машина повреждена. А у самой земли, убедившись, что их не преследуют, они уходили на бреющем. Когда несколько случаев ясно показали нам, что это — один из хитрых приёмов, мы стали приглядываться к «подбитым». В первые же дни нас обманывали таким образом\*.

И-15, И-153 и особенно И-16 наглядно доказали противнику, что авиапромышленность СССР держит курс на современные достижения и технологии вкупе с успехами смежных с ней отраслей. Ознакомившиеся с поликарповскими истребителями лётчики сходились, однако, на мнении: все машины не для слабонервных «мотыльков», требуют достойного к ним обращения и повышенной квалификации, профессионализма. На малых скоростях и высотах И-16, в отличие от И-15, мог сорваться в штопор без каких либо зримых или ощущаемых предупреждений. При этом грамотный, импровизирующий пилот «Ишачка», в большинстве случаев, мог навязать противнику условия схватки, и в итоге выйти из неё с приземлением на своём аэродроме, под счастливый галдёж «Вива русо», «Коммунизм», «Интернациональ», «Долорес» и «Ленин».

Победы давались потом и кровью. Балагурство с подсобляющими на аэродромах красавицами-испанками прекращалось на недели, после сегодняшнего последнего боевого вылета друга, одноклассника и сокурсника по лётному училищу, товарища по аэроклубу при ОСОАВИАХИМе...

---

\*Печатается в сокращении.



Участник и очевидец событий, генерал-майор авиации Герой Советского Союза Е.Ф. Кондрат, в повести «Достался нам век беспокойный», ежестранично объективен, независимо от идеологических подоплёк. В главе «Забудьте свои имена» он пишет (цитируется выборочно и с сокращениями. — Р. С. В.):

«Вскоре пришёл и наш черёд. Двух республиканских бомбардировщиков «потез» стали догонять «хейнкели» и «фиаты». Две старые французские калоши против четырнадцати.

Нам сообщили об этом. Двенадцать советских истребителей взвились в небо и пошли наперерез. «Хейнкели» и «фиаты» оставили «потезы». Похоже, фашисты обрадовались, что есть добыча поважнее, лихо развернулись и устремились навстречу. Мы плотным строем, крылом к крылу пошли в лобовую. Я чувствовал, как нога подрагивает на педали, а спине стало мокро и жарко.

Они не выдержали сближения, рассыпались, тут рассыпались и мы, вцепившись каждый в своего врага. Загрохотали пулемёты. Почему-то я плохо стал видеть... Я стрелял, по мне стреляли, увёртывался, и от меня увёртывались, догонял, ускользал и всё опасался посмотреть или оторваться далеко от своих. Как-никак — первый бой... На вираже в поле зрения мелькнуло: падает дымящийся И-15. Почему не прыгает?

...Нет Пуртова. Скромного и целеустремлённого парня. Я с неприятным чувством думаю, что не могу вспомнить его облик. Помню, было у него мальчишеское и вместе с тем очень серьёзное лицо. А вот черты не воскрешаются...

Почему так получилось? Наверное, вот что: слишком он торопился взять своё. Оторвался, увлёкся, никто не смог подстраховать.

Об этом размышляли Пумпур, Рычагов, генерал Дуглас. Поздно вечером Я.В. Смушкевич собрал всех на разбор.

— Пуртова могли не потерять... Надо действовать звеном, а не каждый сам по себе...»

Вспоминает Г.Н. Захаров: «13 ноября над Мадридом была подожжена машина Кости Ковтуна. Вообще-то Ковтуна звали Карпом. Но он не любил это имя, и, сколько я помню, товарищи звали его Костей. При выходе из атаки на бомбар-



дировщики наше звено было атаковано истребителями их прикрытия. Костина машина загорелась, и я перешёл с места левого ведомого вправо, чтобы прикрыть его. Я видел, как целый и невредимый Костя вылез из кабины. Видел, как он прыгнул, открыл парашют. Видел, как его перевернуло вниз головой и как он выскользнул из ножных лямок. Очевидно, лётчик по привычке не застегнул на груди карабин.

Пустой парашют ветер понёс в сторону позиций мятежников. А живой ещё Костя Ковтун падал на мадридскую мостовую. Я ходил за ним по спирали до самых крыш...»

Воздушные сражения в Испании при достоинствах И-16 и др. машин приносили корректировку в их в принципе состоявшиеся конструкции. Плюсом поликарповских истребителей всех типов были малые размеры и мощные двигатели воздушного охлаждения. Самолёт, подбитый в бою, имел высокую живучесть (при отказе двух цилиндров мог под контролем лётчика дотянуть до ВПП). Принимая во внимание боевой и тактико-стратегический опыт взаимодействия истребителей с бомбардировщиками и штурмовиками, а также их самостоятельную, едва ли не главенствующую роль в войне, Н.Н. Поликарпов скупулёзно относится к замечаниям боевых пилотов, больше чем к соображениям испытателей НИИ ВВС.

Типично смешанная конструкция виделась её обладателям более скоростной, живучей, манёвренной, более сильной по огневой мощи. Были внесены предложения сменить схему шасси на пневмо-гидросистемы с силовыми цилиндрами, заменить хвостовой костью колесом. Не остались незамеченными советы относительно бронеспинок, кислородного оборудования, коллиматорного прицела и радиостанции. Любая из «мелочей», будь-то ферменные цельнодюралевые нервюры из коробчатых профилей с кницями, или 11 рамных шпангоутов каркаса, будь-то соединение полков лонжеронов центроплана и консолей накладными гайками и пр., пр. — рассматривалась при присутствии и вмешательстве Н.Н. Поликарпова.

Он не был святым. Бывало, когда в спорах рождалась истина, он в творческом запале мог крепко урезонить оппо-



нентов, накричать, нашуметь, но не оскорбить. Главный видел вперёд и говорил:

«Конструирование требует исследований. Оно должно то опережать их, то отставать, если исследования не подтвердят правильность того, что сделано, и не укажут дальнейшего направления. Не важно, кто будет проводить исследования: конструктор или научно-исследовательские организации. Важно, чтобы конструирование и исследование были неразрывно связаны. Ошеломляющий рост авиатехники был бы немыслим без контакта конструктора и исследователя».

Неразрушимая цепь авиации — конструктор-исследователь, лётчик-испытатель, единомышленники... После переезда семьи на новую квартиру в Малом Пионерском переулке Николай Николаевич часто выходит на балкон четвёртого этажа, вспоминает недавнее былое.

«Серго Орджоникидзе, как поддержал! Наградил нижегородским «Фордом» одного из первых. Всюду заступался, стоял на позициях поощрения труда конструкторов. Ставил подписи под денежными премиями...

Можно ли обижаться на правительство? Как не жмёт людей, работу КБ заметило: май 1935 — награждён орденом Ленина; декабрь 1936-го — грудь осветилась орденом Красной Звезды. 1937 — мнением народа избран депутатом Верховного Совета СССР. Соседи по новостройке Саша Яковлев, Сергей Владимирович Ильюшин, Сергей Тимофеевич Кишкин, Юрий Александрович Победоносцев — рядом, спорят, одобряют, поздравляют. Признание авторитета, зачатки славы, уважение — стремился ли я к высотам жизни или не заметил, как работая день и ночь, вышел на них?!»

Первый Иосиф страны не отвернулся. Встречаясь с Поликарповым на ноябрьские праздники 1935 года, он интересовался новыми проектами, направленностью работ, ведомственными и финансовыми трудностями. «Правда» публикует статью о смотре авиатехники на Центральном аэродроме. Автор материала — наставник конструкторской молодёжи Н.Н. Поликарпов анализирует творческий путь:





«Двадцать лет я работаю в авиапромышленности. За это время спроектировал десятка два машин... Мы прошли первый период исканий и многочисленных испытаний... уже ведём непосредственные работы...»

Замечательно, что несмотря на мигрирующую судьбу КБ и давление власти, конструктор находит время для заступничества, стимулирования творческо-созидательного роста молодых специалистов, повстречавших «короля» на моменте его исторического подъёма.

Брат Николая Николаевича, Владимир, ветеран Первой мировой, награждённый орденами Святой Анны IV степени и Святого Владимира IV степени с мечами и бантом, поддерживал мнение брата о выдвижении специалистов. Выпускник физико-математического факультета Московского университета, познавший трагедизм румынского фронта, он играл на тромбоне, пел, любил животных и служил в Гипроцветмете. Николай Николаевич также любил музицировать. Часто вспоминал, как играл с мамой в четыре руки на рояле, соблюдая семейную традицию. Приобрёл для Марианочки лучшую марку пианино. Никогда не жалел средств для пополнения библиотеки, независимо от тематики и жанра.

Умница-орловец признавал: выучка и формирование конструкторских кадров при трогательной заботе о них, — о людях — служат трамплином в деле воспитания российского авиационного будущего и, при строгости в начинаниях, мудро давал волю их самостоятельности. Подбодряя соратников в трудные будни самоотдачи, виртуоз по самолётостроительному мышлению был требователен, без намёка на самодурство. Он был чуток, уважал мнение других. Старался сбросить с молодёжи и одарённых специалистов постарше шлакообразность, наносность, тенденцию к подражанию Западу. И если без лицензии на «Райт-Циклоны», применяемых на И-16, обойтись было нельзя, то замыслы отечественных моторостроителей и авиаинженеров ставились им во главу угла.

Примеры? Их немало! Всюду они несли на крыльях удачу: оригинальный биплан А.А. Боровкова и И.Ф. Флорова И-207; один из замов Николая Николаевича по внедрению



И-16 в серию — М.М. Пашинин спроектировал скоростной истребитель и затем получил «добро» на рождение собственного ОКБ; прошли через поликарповскую школу Д.Л. Томашевич, А.И. Микоян и М.И. Гуревич, Н.А. Жемчужин, В.В. Никитин, М.К. Янгель, В.П. Яценко, С.А. Кочеригин, М.Р. Бисноват, М.К. Тихонравов, А.Г. Ротенберг, Н.И. Андрианов, Д.Н. Кургузов и В.Я. Яковлев, А.И. Блинникова, Л.Ф. Бодрова, авиазвезда З.И. Журбина...

Д.Н. Кургузов и В.Д. Яровицкий — ветераны КБ — рассказывали, «что работали мы по-военному (в середине 30-х гг. — *Р. С. В.*), со строгим соблюдением субординации. Нарушать её не разрешалось. Николай Николаевич соблюдал её внешне, и если она нарушалась с пользой для дела, то он поощрял личную инициативу и предоставлял каждому свободу решать возникающие в процессе работы вопросы».

А.И. Блинникова, конструктор и секретарь Н.Н. Поликарпова, будучи солидарной с коллегой Л.Ф. Бодровой, создаёт колоритный портрет Главного. Если найдётся читатель, не видевший фотографий «короля истребителей», он заметит, как важно, что есть в коллективе женщины. Они несут в оценках непредвзятость, отсутствие грубости и зависти, теплоту.

«Поликарпов? Замечательнейший человек! — говорит Анна Ивановна. — Уверена, это подтвердят все бывшие его сотрудники. Мы вспоминаем его добрым словом. Он был строг, требователен, нетерпим к малейшим нарушениям трудовой дисциплины и к тому, что называют «показухой» (а сам был «нарушителем» заради дела первым из первых: мог четыре дня не спать и быть на заводе, борясь с флаттером. — *Р. С. В.*). Все знали: Николая Николаевича не возьмёшь мнимой старательностью, «руками навывтяжку», бравым солдатским «слушаюсь», «рад стараться!», «будет сделано!». Он любил людей, которые не на словах, не формально, а молча, с радостью старались и делали. Приспособленцы у нас долго не задерживались. Не выдержав «накала» отсеивались в поисках спокойной «пристаны».

Охотно шла к Николаю Николаевичу молодёжь, — продолжает «милая Аннушка», не раз его выручавшая при подго-



товке документации КБ для отчётов перед лидерами Верховного Совета СССР. — Её влекла жажда новизны, что присутствовала в коллективе. Поликарпов любил молодёжь за страсти к поиску, к новому...

Николай Николаевич сделал очень много. Это вынуждены признать и его недоброжелатели (их в те годы было немало). Он тоже порой ошибался в работе, и в отношении к людям. Одно могу сказать: я не раз была свидетелем, как он, подавляя самолюбие, находил мужество признавать, что поступил неправильно. Мы знали — это не всегда ему легко давалось. И тем более ценили редкое для руководителя крупного коллектива качество.

Свидетель его личных и телефонных разговоров, исполнитель его распоряжений, регистратор деловых писем и записок, я удивлялась его памяти, эрудиции, интересам, не имевшим отношения к его деятельности. В его мозгу, занятом техническими проблемами, нашлось место для увлечения живописью, музыкой, литературой. Его кабинет на работе и дома был завален книгами. Деловые разговоры, занятия, хлопоты то и дело прерывались личными делами сотрудников и рабочих».

Из мемуаров Героя Советского Союза П.М. Стефановского, испытавшего 306 машин и попавшего в Книгу рекордов Гиннеса за 15 782 полёта, общим налётом 4717 ч. 56 мин., можно немало узнать о конструкторе прославленных самолётов. Вспоминая творцов авиации, он пишет, что «высококвалифицированный инженер, человек огромной научной эрудиции, Николай Николаевич был прост в общении с людьми, внимателен и вежлив. Он вёл аскетический образ жизни. Имел и слабость — был охотником до ароматного чая с лимоном. Как ни приедешь к нему на завод, а мне приходилось там бывать сотни раз, обязательно чаем угостит».

Участник боёв в Испании, бесстрашный ас М.Н. Якушин\*, будучи генерал-майором авиации в отставке, оценивая И-15, «Чайку», И-16, не забудет встречи с их создателем:

---

\*Как и большинство добровольцев, сражавшихся в Испании, имел псевдоним — Карлос Кастехон.



«Его дальновидность и научно-техническая прозорливость помогали ему не только идти в ногу со временем, но и опережать его. Он умел создавать самолёты завтрашнего дня. Таким был И-18, достигший скорости, которая была предельной для поршневых самолётов.

Я горжусь, что знал Николая Николаевича лично. Горжусь, что мне довелось летать на созданных им истребителях, защищать интересы Родины и выполнять интернациональный долг в воздушных боях на его самолётах, передавать боевой опыт молодым лётчикам, которым вскоре пришлось вступить в бой, защищая нашу Родину от немецко-фашистских захватчиков».

Как же анализировали воздушную войну в Испании истори вероломные, теперь ещё и сверхмашиненные и супервооружённые немцы? Что извлекли они для себя лично и, что важнее, для воспитания нового поколения вышколенного офицерства Люфтваффе? Ведь в скором будущем им придётся уничтожать сотни, тысячи безвестных советских пилотов, местами преступно и бездарно руководимых высшей элитой РККА.

Германия изучала русские ВВС по сотням статей советских СМИ, по публикациям европейских спецжурналов и книг по авиации. Генштабисты и операторы Люфтваффе за рубежом имели представление о советской авиации, исходя из всевозможных интерпретаций от различных источников разведанных. Однако сведения, поступающие по каналам военатташатов, русской эмиграции и агентуры, мышковавшей в СССР, требовали отношения к ним с известной долей осторожности, учитывая талантливое противодействие русской контрразведки.

Ищейки и слухачи Абвера, потевшие в шифромании радиоперехватов и прочих околоштирлицно-вихревых «играх», умудрённые «высотным гуляньем» авиафоторазведчики сталкивались как с дезинформацией, так и с ограничением в передвижениях, с дешифровкой кодов, с безостановочными провалами агентуры. Занимаясь усиленной подготовкой авиаспециалистов, немцы считали «Ишаков», которые звали



«Рата», высокоманёвренными и пригодными для перехвата бомберов. Минусом поликарповских бипланов они называли отсутствие в них мотор-пушек. Вместе с тем «рейховцы» считали противника дисциплинированным, бережливым к технике, имеющим опыт группового боя и стрельбы по наземным целям, критиковали кратковременность обучения советских лётчиков, причём не только истребительной, но и бомбардировочной, штурмовой, морской авиации.

Компаньон В. Мельдера, В. Бальтазара, И. Шлихтинга по испанскому разбою, извечный оппонент Г. Геринга А. Галланд видел «проколы» русских в распылении сил и неспособности их концентрации, в отсутствии оригинальности и гибкости в атаках и при обороне. Признавая усиление и меткость советский ПВО в Испании, говоря о ненадёжности связи между землёй и небом, Адольф отмечал, что русские не смогли излечить недостатки в организации, командовании, в оснащении техникой. Легенда германской истребительной авиации, один из ведущих экспертов Второй Мировой, правдуруб называл русских смекалистыми и агрессивными вояками, с хорошими лётными навыками, но, к сожалению, зажатыми в тисках безжалостных методов управления. От себя добавим, что в ряды РККА проникли отзвуки классовой борьбы, в воинской среде имели место апатичные настроения, буржуазно-националистические взгляды, вовлечение военнслужащих в антисоветскую деятельность.

Между тем завоеватели здорово сокрушались: «Мессершмитт-109В» выпуска 1936 года из-за поломки был вынужден приземлиться на территории республиканцев. О последствиях пленения поговорим ниже. Расскажем первоначальную историю самой удачной боевой и массовой машины истребительных эскадр Люфтваффе. Познавательный экскурс в Германию не помешает.

...Будущее адское противостояние умов и моторов свернуло во Франкфурте-на-Майне 26 июня 1898 года, когда дом виноторговца и винодела был перевёрнут вверх дном, в связи с рождением мальчика. Кто из многодетной семьи Мессершмиттов мог предсказать, что на небосводе зажглась пока



маленькая звезда авиастроения, крещёная именем Вилли-Эмиля, а по метрикам Вильгельма?! Ни Ванга, ни гипнотизёр Мессинг, спустя годы бежавший из Рейха, высшего пилотажа судьбы конструктора не предсказали...

Ему предстоит мощная на достижения и одновременно дурная слава. Но едва ли кто из западных историков и биографов намалевал строку: «он был таким же, как тысячи его сверстников». Дитя кризисного времени, отпрыск богатого негодянта, он никогда не познает понятий — «кровно-потный пфеннинг» и «народная боль». Капиталистический мир, с его корнями вокруг частной собственности, по ходу становления «франкфуртского жеребёночка» на ноги, лелеял мечту-реалию, касательно безоговорочного убийства Всемирного Коммунизма. Паренёк Вилли, с очень не по-детски настороженными, почти чёрными глазами, безучастен к политике и наворотам взрослых дискуссий, которые вошли в систему на особняке отца под дегустирование марочных вин из подвальчика.

Он не любит слушать нудные рассуливания взрослых; Вилли, как будущий фюрер, похвально рисует, делает пейзажные и технические наброски. Дядюшка-анималист не устаёт холить племянника за акварели и тушевые выпады.

Отец нередко бурчал, ибо категорически не хотел видеть наследника представителем «сентиментально-малюющего общества». Его легко понять: винодельческое кредо Мессершмиттов было для него на первом месте и эта ранне-завещающая позиция не позволяла детям расправить крылья...

Вилли стал чаще припрятывать палитру. С освоением грамматики и правописания он оказывается втянут в круговорот книжного мира. Букинистические накопления фатера имели славу среди экстравагантных на ум мужчин и женщин, живших по соседству. Мало что понимая, он рановато морщит лоб над классикой и пошлыми опусами, технической литературой и периодикой разных лет. Карандаши, гуашь, тушь — рядом: на бумаге вспыхивают искрой не просто образы, но и техника...

В качестве «шаровой молнии» в его сознании запечатлелась поездка с семьёй во Фридрихсхафен, где в 1908 году



состоялись полёты «Бодензее» — знаменитого дирижабля не менее именитого графа Ф. Цеппелина. Воображение отрока, подкреплённое произведениями фантастов, сгущало краски его мировоззрения, щекоча мыслью: «Человек может летать!» И правда: дирижабли генерала Рейхсфера отрезвили спокойный быт англичан в Тондерне.\*

Виртуальный луч прожектора, освещающий фундамент биографии будущего профессора по дойче флюгдойге, позволяет яснее увидеть зарождение Личности авиаконструктора. Справедливо подмечено: чем раньше начинаешь мыть золотой песок, тем быстрее он превращается в рекордный самородок. В 1909-м мальчонке подфартило: его малая Родина чествовала гостей Международной авиавыставки. (Осуществление проектов патронировалось Хансом фон Зеектом).

Глупо говорить о тех нюансах крылато-моторного многообразия, что связали Вилли, словно джутовой верёвкой, сроком на неделю. Увидев стрекочущий, красочный, притягивающе пахнущий мирок авиеток и горделивых аэронавтов, впечатлительный человечек раньше времени видит себя за штурвалом, мечется будто мышонок, в павильоне и на аэродроме, думает — «почему вот так» и «отчего вот этак». Понять, что за авиацией будущее, тогда он не мог, однако видел, сколь обширная генеральско-адмиральская элита прикатывала «на смотрины»...

Книгочей Вилли влюбляется в авиацию и в соответствии с возрастом понимает об особой исторической миссии Германии, параграфы которой преподавались в большинстве школ. Демагогическое голословие учителей он пропускает сквозь уши. А вот история естественных наук, литература по изобретательству с момента его зарождения и последующего эпистолярного наследия оставляют не стираемый отпечаток. Целенаправленность воспитания, характер и воля, без дифирамбов, говорят сами за себя: в первом десятилетии нового века Мессершмитт-младший продумывает и строит модели с резиновым приводом моторчиков.

\*Здесь не обошлось без выдающихся достижений воздухоплателя и конструктора Хуго Экенера, покорившего Атлантику и Планету на дирижаблях в 1924–29 гг.





За год до начала Первой мировой думающий киндер увлёкся планёрами и записывается в кружок планеристов, которым руководил «свободный паритель» герр Ф. Харт. Он был страстным популяризатором авиации, много экспериментировал и, собрав одержимых соратников, сплотил их вокруг строительства планёра и затем его испытаний. Но замысел использовать силу ветра для взлёта не воплотился в жизнь...

В группе Харта Вилли-Эмиль, несмотря на то, что был молодецват для инженера, завоевал авторитет настырностью трудолюбия. Столь несвойственный разбег фантазии вундеркинда, рвавшего выше и выше, импонировал энтузиастам, ставившим ему оценку «Гут» («Хорошо»). Вскоре всем им будет не до аттестаций: трагедийно-катастрофическим Ужасом заявила о себе Первая мировая война...

Вилли по возрасту избежал «беспеременного» фронта. Он, как и все, мог спешить в добровольном порядке вернуться домой в гробу или сгинуть с лица Земли со штампом «Пропал без вести за будущее счастье Великой Германии». Но судьба, если она ещё умеет распоряжаться, рассудила: «Не отчаивайся! Худшее впереди!»

Харт, оставив за себя смышлёного ученика, требовал от него продолжать изыскания на планёрном поприще. Результатом творческого подхода Вилли к поставленным перед ним задачам стала постройка управляемых планёров S-5 и S-6, которые испытывались в 1915 году не без вмешательства его первого учителя. Осень этого года, по сути, можно смело назвать становлением молодого авиаинженера на пути к признанию. Планёры, благодаря лётным и финансовым перспективам, позволяли многим конструкторам оттолкнуться от идеи к её материальному осуществлению. Последнее имело ярко выраженную аналогию и в других странах, независимо от общественного строя и внешней политики.

Потом, зрелым мужем с «Золотым значком» на груди, он будет сдержанно смеяться, встречаясь с Й. Фролихом, Т. Кронейссом, Л. Бёльковым, вспоминая своё увлечение и самостоятельные полёты, продолжавшиеся до 1923 года. А до этого надо было пройти «гроссфатеров» и «гроссмут-



теров» науки в Высшей техшколе штадта Мюнхена. Шустрый студент, будущий верноподданный фюрера, не ограничивается зеванием на лекциях, встречами с арийскими мэдхен и бумажным строительством своей истребительной предтечи на задней парте. Отец, патронируя устремления сына, выделяет средства на небольшую механическую мастерскую, позволил ему подобрать сметливых рабочих, не особо налегавших на шнапс и пиво сотен сортов. Так, ещё не получив «Fahrausweise» (билетов) для выпускных экзаменов, Вилли-Эмиль начал «полёты» за печатями бургомистров и т.д., в целях основания фирмы «Флюгцойгбау Мессершмитт — Бамберг».

Бамберг городок небольшой. Предприниматели хорошо знали Мессершмитта-старшего, предоставившего землю под коммерческие начинания двадцатипятилетнего сына, обладавшего «нюхом» на запросы и развитие рынка. Уже в первые дни, ставя ударение на постройку планёров, позднее оснащаемых моторами воздушного охлаждения, Мессершмитт понимает, что его моллюсковая компания сразу же схлестнётся с конкуренцией Юнкера, Фокке, Дорнье, Хейнкеля, Блюме, Фогта, Рорбаха и Мевеса. Следовало выявить нишу, в которой не требовалось бы астрономических затрат при росте заказов; надо иметь стальные нервы и деловую «бульдोजью» хватку для проталкивания проектов в жизнь и поиска, даже погони за кредиторами-инвесторами, «большой» авиацией аристократией; нужно учитывать условия унижительного для Фатерланда Версальского договора; наконец, надо обладать опережающим время зрением и с пользой для себя анализировать успехи и фиаско мирового самолётостроения...

Если молодой конструктор обладал тем и этим, был ассигнован, аполитичен и непорочен, его козырные карты легко сжигались на рулетке жизни и не предвещали ничего, кроме банкротства. Дело шло из рук вон плохо. Бывало, ни мешок дойч-марок отца, ни финансовая помощь средней руки заправил не давали возможности рассчитаться с пятью рабочими вовремя. Вчерашний авиастроительный бум и его влияние на



общество в годы всемирного экономического кризиса крутился в памяти любимой, но заезженной грампластинкой. Теоретически, инженерный свет Веймарской республики, помня о репарациях (132 млрд. марок) и инфляции золотой марки в сентябре 1923 года, мог искать субсидий проектов за границей. Это подтверждалось курсом правительства В. Куно, а после его отставки (авг. 1923) главой нового кабинета Г. Штреземаном, возглавлявшим Немецкую народную партию. Он предпринял любопытные ходы, направленные на стабилизацию страны: сначала отдал приказ стрелять в гамбургских рабочих, а затем подавил «Пивной путч» сторонников бравого ефрейтора Адольфа...

На фоне плана Дауэса (привлечение иностранных трансфертов в экономику) Мессершмитт строит модели S-15 и S-16, радуясь ускорению восстановления военно-промышленного потенциала. В эти дни лидеры «рабочего сообщества Нижней Франконии» из Вюрцбурга посещают его апартаменты в целях оформления заказа на планёры, намекают создателю на срочную необходимость постройки спортивного самолёта. Таким образом политика видного деятеля католической партии «Центр» Й. Вирта приказала долго жить под давлением реваншистов, не смирившихся с поражением в Первой мировой войне.

«Вам нужен спортивный аэро для ваших завуалированных воздушных «циркачей»-эквилибристов? Битте, господа военные ретушеры!» Через короткий срок первый моторный самолёт Вилли М-17 сводит с ума зевак, охрипших на радостях: приз воздушных «ралли» над Бамбергом остаётся в их городе!

Не будем рассматривать каталог тактико-технических данных планёров и самолётов легкомоторной авиации, которых будущий гранд-шеф по снабжению Люфтваффе сотворил своим неординарным умом на первоначальном этапе. Путь к Vf.-109 будет тернист и коварен, в чём-то повторяясь по выкрутасам и ужимкам жёсткой современности со всеми авиа КБ Мира. Важна разница в почве земли, что родила конструктора, изобретателя, диктатора, освободителя. Здесь мы не откроем Германии, России или Америки...



После оценки достоинств М-17 в официальных кругах, правительство Баварии решило пойти «ва-банк» и широким жестом меценатства спонсировало покупку лучших зарубежных двигателей. Главный противник не только Поликарпова временно оставляет формулы и ежедневно поглощён организацией нового предприятия в цехах бывшего военного завода в Бамберге\*, чему мог позавидовать А. Яковлев, строивший «УТы» в кроватиной мастерской.

Темп роста производства и его качества был пропорционален объёму господомощи, ход перечислений которой был омрачён смертью президента Эберта. Мессершмитт не подвергал себя пессимистическому унынию, связывая надежды с курсом политики фельдмаршала фон Гинденбурга. Зря пеночки исторических наук говорят об этом периоде в жизни конструктора как о «росте громадной силы его таланта и умения выживать». Тысячи других подвижников тоже смогли бы создать невесту какой редчайший труд, если бы знали, что завтра на разработку им вручат 37 000 марок по курсу 1926 года...

Итак, с 28 апреля 1926 года, т.е. с «дня рождения» фирмы «Мессершмитт флюгцойгбау» судьба франкфуртца предрешена. Вслед за М-17 каждый год включается «зелёный свет» новой, совершенной модели. Подключившись к бездонному бюджету, Мессершмитт всем весом висит на «рубильнике» собственной карьеры, причём выжимает из себя и соратников потолок мышления, открывающий старт авангардизму под своим именем.

Незадолго до снятия запрета на спичи А. Гитлера и многим позднее, верхушка военно-промышленной аристократии не обязательно с «Хайлем!», но всюду ратовала за всегерманскую кооперацию. Способствуя объединению в железный кулак под единый стальной шлем и штандарты, влиятельные круги и штурм—камарилья фокусировали будущий «глаз» диктатуры не на жидях, а на технической интеллигенции. В этом случае «череп, запахи и степень чистоты крови» ничего не решали.

\*Следуя немецкой пунктуальности, точнее будет — в его пригороде.



Подтянутый Вилли сопротивляется, словно бык, которого тащат за рога на бойню. Не каждый индивидуум с точки зрения индивидуума, разделяет точку зрения индивидуумов из лакеев державы. Однако «зацепление шестерён» будущей диктатуры, фанфарно-факельно приветствовавшей на «Партийный день» в Нюрнберге под маршеграфию 60 тысяч ног, в полном соответствии направления сжатых в нацистском приветствии ладоней — указали Вилли-Эмилю карту маршрута. Фактически она подразумевала слияние мощностей его фирмы с растущим, будто на дрожжах, потенциалом баварских авиационных верке. Сентябрь 1927-го ознаменовался для него, соратников и техперсонала перебазированием в предгорье Альп, город Аугсбург, а также проектированием новых типов самолётов под крышей «Байерише флюгцойгверке».

«Брудершафтами», бутербродами, прогулками вокруг ратуши и романско-готического собора, команде Мессершмитта было заниматься н е к о г д а. После успешных для нацистов выборов в Рейхстаг 1928 года, ораторства Адольфа в Берлине и начала строительства линкоров класса «А», Вилли понимает, какие грядут перемены. Он работает, много работает, и труд его не мог остаться незамеченным. Никто иной, а секретарь главы НСДАП партайгеноссе Р. Гесс, мнивший себя асом, увлёкся скоростной новой моделью М-23. Вилли рад знакомству, присутствует при «обкатке» и инструктирует будущего «попрыгунчика» через Ла-Манш. Ему надо себя так вести: за мишурным блеском и погромами «ребят» стояли неподсчётные «яльмаршахтовцы» — экономфатеры строительства Третьего Рейха.

Дружба вылилась в приобретение самолёта, впоследствии сыгравшего агитроль в предвыборном ажиотаже избирательных кампаний «наци № 1». Казалось бы, случайное соприкосновение конструктора с авантюристами госмасштаба не займет взаимовыгодных перспектив. Куда там: крестообразная радуга чёрно-коричневых тонов, приукрашенная многократным застольем, видится Вилли массовым камуфляжем на его крыльях и фюзеляжах...



Последующие конструкции самолётов, якобы спортивных — фикция; гений гением, но мозг гения проектировал летательные аппараты с методичным их предоставлением милитаристам. Машины Мессершмитта, как и большинства конструкторов того периода, послужили «университетами» для будущих экспертов Люфтваффе и это куда более важно, чем источник обогащения их творца.

Продолжая краткое исследование деятельности и творческих устремлений Вилли-Эмиля, нелишне напомнить, что вслед за организацией Баварского общества самолётостроения (1926) следует объединение его мощностей и капиталов с компанией «Удетфлюгцойгбау». В 1928 году молодой человек предпринимает ряд выгодных закулисных ходов и в союзе с капиталами семьи М. Раулино выкупает пакет акций «Байерише флюгцойгверке» у руководящих толстосумов Баварии. По сообщениям репортёров техпрессы, 70 тысяч марок из общей суммы пакета 400 тысяч — числились лично за Хозяином, что способствовало не столько подъёму его престижа, как контролю отрасли в регионе. Раулино и Мессершмитт довольны отрывом от конкурентов. Однако планируемый «хэппи-энд» разрушился крушением Нью-Йоркской биржи 24 октября 1929 года.

Так что же неудавшийся плантатор и соковыжиматель виноградной лозы родом из Франкфурта, что на Майне? Увы, заокеанская нелёгкая не обошла Германию: сочность радужных тонов, олицетворяющих Мессершмитту будущее, смазала реалистичным офортом «Ваши сейфы пусты». Инженерно-спонсорский кулак, как и сам Вилли, вступал на путь непредсказуемых кульбитов судьбы, ибо наступившие времена заморозили все активы баварских авиазаводов к июлю 1931 года. Конгломерат умов вышвыривался хаосом кризиса на вольные хлеба, уже максимально подточенные вампирными челюстями валютной саранчи. Крах напоминал прыжок парашютиста-спортсмена, которого столкнули с планёра или «воздушного автомобиля», предварительно подменив его парашютные шелка гнилой соломой. К моменту старта 1933 года Мессершмитт с трудом содержал штат в 83 человека.



Последнее сопровождалось неуместным влезанием в долги, которыми Гросс-конструктор покрылся как шелудивый пёс прошлогодними репьями...

Годом раньше Вилли-Эмилю удаётся свершить немислимое. Профессионализм, анализ формул авиастроения и чувство движения часовой стрелки в международном ключе позволили ему продвинуться к успеху, благодаря М-29. Испытанный в начале апреля опытный экземпляр проектировался с явным расчётом для его участия в воздушных гонках. Не надо заканчивать Академий, чтобы понять: гонки есть лучшая школа для КБ и моторостроителей. Вильгельм молодец, что не опустил руки, не впал в транс разрушения ума от пороков. Он всю душу отдаёт борьбе за улучшение аэродинамики: закрытая кабина пилота, изящный, словно сигара, фюзеляж, авангардизм колёсных обтекателей бесподкосного одностоечного шасси, поиск двигателей и многие другие «параграфы» — его альма-матер.

Между тем, под громоподобные улюлюканья, вонь чадающих факелов и прямой лицейкой великолепной по мышлению еврейской нации коллектив рассматриваемых «летунов» устойчиво стремится к совершенствованию продукции. Модификационный ряд М-29, к радости авторов, вписывал в родословную очередное завоевание заоблачных высот, автономности и скорости. Бывший гауптман и экс-лидер «Летающего цирка» Г. Геринг думал не о поджоге Рейхстага, как и о том, что за дежурную песчинку или светило выдвинуть его поджигателем. Ветеран Первой мировой, отправивший на землю 22 самолёта противника, друг «Красного барона» М. фон Рихтгофена, Э. Удета, В. Рейнхардта и других авиаторов, был не настолько глуп, касательно аугсбургской авиакомпания и её укрепляющегося «кузнец». С волнением и властной расстановкой слога он выводит пером обширное письмо Мессершмитту. Цель кратка и ясна, как всё, что прорабатывала в кровавые годы античеловечная НСДАП: «Великой Германии не быть великой без сверхскоростного одноместного курьерского самолёта», т.е. боевого истребителя с многомодификационным потенциалом...





В качестве всемогущего грейдера, сваливающего в кювет все проблемы, выступил валютно-рейхсмарковский Фонд той же беспрецедентной партии. Если проект 1933-го — учебно-спортивный моноплан М-35 выводился в небесную германскую ширь посредством уставного капитала в размере 166 000 марок, то последующие разработки в материальном облике вырулили на испытания при счастье работников бухгалтерии, закреплённом печатью и подписью Хозяина фирмы в многокупюрной сцепке с М. Раулино.

Не будем реферансировать вокруг того, что превращено временем в н и ч т о. Деньги хороши потому, что выполняют роль Рычага с момента основания военно-технической доктрины уничтожения людей, не придумавших ничего, окромя позорных денег. Двигаясь закулисными ходами, богатство германских финансовых «королей» превосходно маслило поршни свастиковой госмашины. Найдя уловки в обход бумажек Версальского договора, немцы возгорелись идеей многомильного присоединения (захвата) чужих земель силой интеллекта и оружия. В крыльях скоростного четырёхместного «Тайфуна», являвшегося развитием на базе М-29, его п о к а не было. Говоря об Вf.-108, напоминаем, что он предтеча печально знаменитого Вf.-109. Впитка и доскональное переосмысление предшествующих наработок, стремление внедрить новейшие технологии в авиастроение — всегда отличали Мессершмитта. Недопустимо забывать, что его пожизненные конкуренты не были инвалидами в умственном складе и, следовательно, исключая облитие друг друга дёгтем критики, жили во сне начеку.

«Тайфун» вышел классной машинёнкой. В ходе изматывающих нервы и моторы гонок, перелётов и нюансов взлётной биографии, он соответствовал имени, давая фору бипланной классике и одноместным спортмонопланам авторитетных самолётостроительных фирм. А пока оглушающе шла штурмовка воздушных трасс многочисленных состязаний, В. Мессершмитт и В. Ретель прокручивают внутренности и внешний облик будущего условного «Смерча».

Согласно доктрине нацизма и измышлениям ей сочувствующих, туристский аэроплан «Тайфун», неся в себе новизну



конструкции в целом, не мог стать представителем нового поколения немецких истребителей. Какие-то нюансы общей компоновки аппарата, естественно, «перекочевали» на борт Bf.-109. В первую очередь это сказалось при постройке прототипов «109-го» — V-1, V-2, V-3, V-4, имевших гражданскую регистрацию, в дальнейшем — на предсерийных машинах, которых испытают в Испании или на гоночных самолётах, задействованных по программе авиагонок в Цюрихе.

Команда Мессершмитта, далеко не предполагая, что занята проектировкой будущей легенды истребительных эскадр Люфтваффе, ещё до испытаний первенца на аэродроме Хаунштеттин и в Рейхлине, делала ставку на моторы «Юнкерса» или «Даймлер-Бенца» — «Юмо-211» и «DB-600». Взвинченный темп мероприятий вокруг постройки дебютного экземпляра, а также невидимая «плётка» конкурентов, нешуточно трудившихся на ниве обладания госзаказами, вынудили создателей временно установить английский 695-сильный «Роллс-Ройс Кестрель VI» (подвели по срокам отделы испытаний и доводки двигателей названных фирм). Впрочем, «антинациональный инцидент» не воспринимался чем-то из ряда вон выходящим — поршневым моноплан сразу же задумывался его авторами под установку стрелкового оружия в развале блока цилиндров. При этом, особенностью движка англичан считалась его схема с прямым размещением цилиндров.

Пока моторостроители компенсировали издержки да задержки в испытаниях и производстве новых моторов воздушно-го и жидкостного охлаждения, «мессершмиттовцы» разрабатывают лучшие аэродинамические черты. В результате грамотно принимаемых, дальновидных решений войдут в историю боевой авиации не только герметичная кабина, низкорасположенное крыло, цельнометаллическая конструкция фюзеляжа, но и автоматика закрылков и предкрылков.

Не надо обманываться, что Bf.-109 «родился» на пустом месте. С ростом финансовой независимости группы Мессершмитт — Раулино, вышедшей на баснословные обороты (от полумиллиона марок до 5 млн. 650 тыс.) при льготном налогообложении со стороны «пары наци» — становится ясно,



что требуется от единомышленников из апартаментов будущей «Мессершмитт АГ». (Обозначение фирмы за подписью фюрера от 1939 года). Ввиду столь щедрого орошения, инженеры, без отпусков, приступили к действию. К 1934 году новая машина с любовью подготовлена техниками к испытаниям. В карусели сентябрьского листопада 1935-го, прототип испытывается не без вмешательства лидера Генштаба Люфтваффе генерал-лейтенанта В. Вефера, пилотов Р. Опитца, Г.Д. Кнотца, их коллег и элиты Министерства авиации, контролировавшей госзаказ. Облетевший Мир Удет, сбросив увлечение сексапильными мэдхен и фрау, позабудет вино. Он часто беседует с конструктором. Любопытствует о проблемах, интересуется о внедрении в серию рейховских моторов, взамен не выгодного для Фатерланда британского «Роллс-Ройса»\*. Голливуд стал для него смешон.

С быстротой вращения лопастей пропеллера летели часы, дни, недели и месяцы. Под вмешательством профессора в расчёты и чертежи, совоккуплённые с массой отчётных папок о плюсах и минусах первых полётов, пролетел год, усугублённый марафонским забегом в связке с конкурентами — инженерами «Фокке-Вульфа», Хейнкеля и Арадо. «Фокке-Вульф-159», «Хе-112» и «АР-80», вызывали у Мессершмитта и Ретеля ироничную ухмылку: «Первые враги»...

Настал черёд похвалиться достижениями без забрала, в открытую. Вилли, хотя и был суеверным мужчиной, не мог отказать в удовольствии создать ажиотаж прессы в ходе XI Олимпийских игр, состоявшихся в Берлине. 25 миллионов рейхсмарок, выделенных нацистским правительством на нужды строительства суперстадиона в столице и мн. др. спортивных объектов — подогревали тщеславие и честолюбивость не только баварских авиастроителей. Адольф источал доброту нации на церемонии открытия, когда собралось не менее 105 тысяч человек.

Игры с последующим отъездом большинства золотых медалей в Новый Свет, совпали с прокатом фильма «Триумф

---

\*Первые Вф.-109 оснащались карбюраторными двигателями.



воли» и съёмками «Олимпиады», поставленных режиссёром и актрисой Л. Рифеншталь. Авторам книги не удалось взглянуть даже в пол-глазка на эпохальные ленты, как и не удалось увидеть советской и германской нациям «Великого диктатора» незабвенного шинкователя Зла, золотого комика Ч. Чаплина... Тем не менее, думаем, что чётко выверенный аэродинамически и крепко профинансированный Vf.-109, впервые оглушивший собравшихся зевак в демонстрационных полётах над игривыми и не очень головами, запечатлён в своём хищном ракурсе на одном из кадров.

Несколько слов заслуживает поджарый цельно-металлический моноплан, впоследствии сыгравший ключевую роль в переоснащении истребительных эскадр Люфтваффе, а также в разработке германской тактики ведения воздушных боёв. Будущий основной типовой одномоторный и одноместный самолёт, выигравший конкурс среди истребителей Фатерланда, комплектовался двигателями Юнкерса — Jumo-210 (D,E,G) мощностью от 610 до 700 л.с. Почти девятиметровый ягдфлюгцойг при размахе крыла 9,9 метров и его площади, равной 16,5 кв. метров, имел снаряжённый полётный вес около 2200 кг, а иногда, в зависимости от степени вооружённости, на несколько килограммов выше. Максимальная скорость опытного образца зашкаливала за 485 км/ч, но серийные экземпляры из первых партий не перелетали порога в 470 км/ч при потолке до 8100 метров. Самолёт порадовал пилотов-ветеранов и выпускников Люфтваффенбанда просторной кабиной, «чтимой» приборной доской. Механики остались довольны доступностью агрегатов. К техническим достоинствам и доспехам плюсовались 4 пулёмета (иногда три) марки MG-17 калибра 7,9 мм, которые носили смерть на расстояние до 700 километров\*. По ходу труда мы ещё не раз скажем о перестановке слагаемых в модификациях этой боевой машины. А пока деталь: в качестве недостатка многими неэкспертами отмечалось проникновение выхлопных газов в кабину, что привносило бессоницу в

\*Дальность действия «Месса» условна — она подменялась радиусом действия в границах 250 км, что, безусловно, являлось минусом истребителя.



жизнь Л. Бёлькова и техдиректора фирмы Т. Кронейсса. Шасси также требовало доработки.

Летучая судьба детища «Байерише флюгцойгверке» была не безоблачной. Так как пальму первенства относили к довоенному истребителю «Хейнкель», карьера «жёлторотого» «Мессершмитта» со слабым двигателем притормаживала, ввиду его худшей манёвренности и меньшей скорости (на 70 км/ч) по аналогии с конкурентом. По формуле «чем проще и выгодней в производстве — тем гениальней», преимущество «Хейнкеля» достигалось за счёт лучшего охлаждения двигателя. Аномальная рабочая температура эффектно «сбивалась» благодаря радиаторным трубкам системы охлаждения, которые размещались по толщине крыльев. Исходя из заботы, мотор был более «терпим» к неминуемым во фронтовых условиях перегрузкам. Козырь конструкции «Хейнкеля» станет «ахиллесовой пятой» истребителя по той причине, что было достаточно одной пулевой пробоины, как охлаждающая жидкость превращалась, образно говоря, в «дождь», а то и в пар... («Мессершмитт Вf.-109VI» выпуска 1934–36 гг. страдал той же «болезнью», однако был очень опасен, будучи вооружённый тремя 20-мм пушками).

Обозначенные неисправности неминуемо приводят мощный многоцилиндровый двигатель (не обязательно авиационный) не то что к поломке. Они подписывают ему и лётчику «смертный приговор». Про крутую зиму и говорить не приходится — антифриз превращался в студень.

Впрочем, вернёмся к крылатому детищу В. Мессершмитта, В. Ретеля и Л. Бёлькова, которым надо отдать должное, ибо им пришлось пережить массу неприятных минут, причём при сложении их выйдут не одни сутки. Расстановка слагаемых успеха в нацистской Германии проходила не без тупого бюрократизма, крючкотворных проволочек, нежелания некоторых господ вникать в «джунгли» технической документации и рапортов о госиспытаниях.

Произошёл ляпсус. «Стодевятый» был в лобовую «атакован» бывшим лётчиком, сотрудником «Юнкерса», экс-шефом финансового управления «Люфтганзы» Мильхом!



Ответить на вопрос, что не понравилось заместителю Рейхскомиссара авиации в перспективном моноплане — чрезвычайно сложно.

Мильх был поставлен на пост не для баловства с маршалским жезлом — он отвечал за рост производства всех типов самолётов. Нахваляются фельдмаршала на Западе: мол, экстраординарный организатор, талантливый бизнесмен от военщины, взрастил Люфтваффе в одну голову... Ложь, господа! Натуральный переворот совершил В. Вефер, разбившийся или убитый на заправленном под завязку «Хейнкеле» в начале лета 1936 года. Многие вопросы по истории Люфтваффе не ясны...\*

В дни, когда Гитлер с придворной камарильей беседовал о «мировом господстве или крахе» — В. Мессершмитту и Т. Кронейссу стоило больших напряг заручиться «добром», открывающим возможность постройки 20 истребителей, а также последующей за ней переброски новых машин в Испанию. В то же время шло интенсивное развёртывание серийного производства знаково зарекомендовавших себя образцов авиатехники, в союзе с не менее массовой постройкой авиацентров, школ, аэродромов.

Заграница закрыла на всё глаза. ВСЁ — около 2000 самолётов к весне 1935 года. Это около 20 000 человек на довольствии якобы секретных Люфтваффе; всё — планы Мессершмитта, Танка, Дорнье, братьев Гюнтеров и Хейнкеля, Фогта и Мевеса, Хубарта и Войта, Юнкерса, Блюме и Регнера, Липпиша и Вальтера, Зандера, Тилинга и фон Брауна, Германна, Физилера, Шаубергера, Николауса, Калькерта, Бёлькова...

Разгромные идеи отошедшего в небытие В. Вефера будут проводить в жизнь — занявший его пост генерал-лейтенант А. Кессельринг; воспрянувший духом после утряски вопроса о еврейской родне, начальник вооружения Люфтваффе Э. Мильх; специалист в области бомбардировочной авиации и её инспектор, полковник К. Пфлюгдойль; начальник Оперативного отдела Люфтваффе полковник П. Дейхман. Не остался в стороне от проблем и мероприятий генерал-майор,

---

\* В ответах на них отличились на высшем международном уровне создатели рубрики «Наш авиамузей» в журнале «Техника — молодёжи», авторы книги «Боевые самолёты» И. Андреев и А. Захаров. М., 1981.



сослуживец «туза» М. фон Рихтгофена, обладатель Железного Креста II степени за 62 уничтоженных самолёта Э. Удет.

Первая партия «109-х» со свободнонесущим крылом, снабжённым автоматическими предкрылками, убирающимся шасси и закрытой кабиной с продуманным остеклением фонаря, попала в ряды легиона «Кондор». Бледных тонов, иногда под экспериментальным камуфляжем и с тремя MG за «пазухой», «Мессершмитты-109В» были определены в 88-ю группу истребителей Г. Лютцова, точнее, в её 2-ю эскадрилью. Ощутимо помогал ему в деле освоения новой техники пилот и командир И. Шлихтинг, но машин было мало, а техников и импровизирующих пилотов и того меньше. В это же время на судах «Ростов», «Нева» и «Волга», не без помощи будущего наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова, первые И-16 плыли навстречу воздушным боям...

Дебютирование германской убийственной новинки не имело звёздного ореола. В связи с эксклюзивностью в техническом обслуживании и эксплуатации, нехваткой запчастей и квалифицированных кадров, «драконы», «Микки-Маусы» и «джентльмены в цилиндрах» ощущали себя неполноценными, хотя истребитель радовал их тактико-техническими данными. Основной машиной, работающей очередями на стороне мятежников, оставался «Хейнкель-51» при поддержке муссолинских «Фиатов»\*. Многоцелевые бипланы и монопланы Поликарпова, СБ-«Катюша» Туполева и Архангельского, не оставляли противнику шансов на выживание. Чтобы расширить диапазон коллективных действий лётчиков-истребителей, немецкое командование было вынуждено смести за борт заикленность тактики предвоенной поры, выработать ступени стратегии, обеспечивающей максимум побед при минимуме потерь. В связи с трудностями доставки «Мессеров», а также по причине малочисленности выпуска первых партий, не всё шло как хотелось командующему «Кондора» Х. Шперрле и сменившему его на посту, генералу Х. фон Фолькману.

\*Здесь же прошли боевую «обкатку» не только А. Галланд, но и пикировщики Г. Вейерт, Г. Хаас, Э. Бартельс, Г. Бэуер, З. Трогер, летавшие на опасных «Штуках» (Ю-87).





Выяснилось, что применение тройки истребителей менее целесообразно, чем действия пилотов парами, тогда исключалась возможность столкновений с коллегами. Придерживаясь выгодной дистанции в полёте на единой высоте (около 200 метров), «легионцы» могли держать курс, видя слепую зону вокруг ведущего сзади и снизу. При координировании атак по воздушным и наземным целям тысячи похвал заслужили новые конструкции авиараций.

«Гулянье Vf.-109 само по себе» аннулировалось. Если «чёрно-круглый» дуэт атаковывал противника, он разделялся надвое: вслед за разворотом ведущего его дублировал компаньон, затем оба по очереди впивались MG в жертву. Подобное роджерство обозначалось на лётном жаргоне как «бутерброд». Кроме того, ведомый, выполняя функцию «телохранителя» ведущего, мог в любой момент предупредить его о появлении неприятеля, а затем контратаковать последнего согласно соображениям и обстановке.

Формирование звеньев по четыре истребителя в каждом (одна машина числилась в резерве) проходило в строго дисциплинарном порядке, «катапультирующем» увлечение их членов шнапсо-смальцным застольем с последующими объятиями смачно-горячих, но продажных испанок. Следовало чеканить автоматизацию пилотажа, реакцию, глазомер, воспитывать дружескую, не сорви-головную спевчатость в небесном бою. Надо было ежесекундно помнить о храбрости и опыте русских пилотов и добровольцев из других симпатизирующих народной Испании стран. Опасные, налётанные, одарённые пилоты и командиры Г. Лютцов, И. Шлихтинг, В. Бальтазар, В. Мёльдерс, А. Галланд и др. «профи по рабарбарам» набили крепкий головной мозоль подчинённым, прекрасно зная об этом. Их не последнее слово, словно боевой манёвр «перекрёстный разворот», при совмещении с докладами наэлектризованных «кондорцев», сыграло «звёздную» роль в переосмыслении мнения руководителей Люфтваффе о Vf.-109, а также включало стратегию концентрации сил и ротацию кадров по маршруту Германия — Пиренеи, Пиренеи — Германия. Участие легиона «Кондор» в гражданской войне в Испании при-



внесло изменения в истребительную тактику и её уровень. Это незамедлительно сказалось на запуске «Мессершмитта» и его модификаций в крупносерийное производство, сосредоточенное в Аугсбурге.

Внимательный читатель не забыл факт поимки «саблезубого волчары» посредством «горок» и пикирований советских лётчиков, т.е. момент, что предшествует «погружению» в Рейх. В те дни лётчики Люфтваффе могли обратиться за помощью к врачам, узнай они, что спустя месяц истребитель попал... в НИИ ВВС, в Москву.

Николай Поликарпов с ведущими инженерами осмотрели и взвесили плюсы и минусы скоростной машины Вилли Мессершмитта. «Земного» взгляда «королю истребителей» было мало. Он понимал: Испания для Германии (и для СССР) стала высшей военной школой, сдвинувшей за два года весь расклад десятилетия мирного обучения.

Придерживаясь мнения, что идеальной техники не существует, Николай Николаевич подошёл к испытателю Супруну: — Степан Павлович! Как вы смотрите на то, чтобы «встряхнуть» «Мессершмитт» в облаках?

«Встряску» раскрывает знаток авиамира, инженер по испытаниям И.Г. Рабкин:

«Повинуясь воле лётчика, самолёт легко выполнял одну фигуру за другой и молниеносно переходил на выполнение следующего каскада фигур, ещё более красивых, неожиданных, рискованных. Фигуры выполнялись со всё бóльшим приближением к предельно допустимым режимам. Чтобы так летать, надо обладать филигранной техникой пилотирования и способностью мгновенно и безошибочно оценивать возможности самолёта, а главное, обладать умением использовать эти возможности. Супрун разошёлся не на шутку, всем этим обладал и, видимо, задался целью продемонстрировать предельные возможности немецкого самолёта. Даже сверхпредельные.

Очередной разгон со снижением. Ещё большая скорость, ещё меньшая высота вывода из снижения и ещё более резкое взмывание свечой вверх. Наблюдатели замерли в ожидании



продолжения манёвра: горки и эффектного перехода в одну из подходящих для данных условий фигур. Но... продолжения не последовало.

Они увидели неожиданно плавный переход в горизонтальный полёт, такой же плавный разворот в сторону посадочной полосы и архиосторожный заход на посадку. Лётчик почему-то стал обращаться с самолётом, как с хрупкой вазой. Что-то случилось».

Израиль Габриелович пишет, что Me-109В выпуска 1936 года готовился к испытаниям бригадой сборщиков (техников-испытателей) под оком мастера И.В. Жулева и техника истребителя Н.В. Сурьянинова. Сложность заключалась в отсутствии технической документации (в то время немцы не контактировали с нами по многим вопросам — авиационный не исключение). Позднее дружба с будущим агрессором и убийцей нашего народа будет нести оттенок подхалимажа, лицедейства, фарисейства и хитрости, равнозначно приемлемых к обеим сторонам креста и звезды. В преддверии испытательных полётов русским было известно, что немцы предпочитают избегать контактного боя и нападают на добровольных коммунистов преимущественно на небольшой высоте в горизонтальном полёте. Имелся, помимо сего, мизер информации об аварийности «В-Мессеров» лидирующих партий, недостаточном качестве сборки и заводского сервиса. Сведения шли не от Штирлица, а от друзей Р. Рёслера...

«По приземлению испытуемого «бюргера» стало очевидным, что «мессершмитт» оскандалился, — констатирует Рабкин. — Лопнул узел крепления перестановки стабилизатора и появились признаки начавшейся деформации (в Аугсбурге это тоже учтут. — Р. С. В.). Понятными стали и причины аварий Me-109В, и осторожная тактика ведения боёв фашистскими лётчиками. На следующее утро Пётр Стефановский, подводя итоги дня, упрекнул Супруна в том, что он перестарался и неоправданно рисковал жизнью. Степан Павлович пообещал исправиться, но заметил, что рад возможности выявить слабое место истребителя и что он



будет помнить об этом, если придётся встретиться с «мессершмиттом» в бою.

Позднее Супрун рассказывал, что, находясь в составе делегации, которая занималась закупкой самолётов (тогда Степан Павлович поразил Э. Хейнкеля облётом «Хе-100»), он на заводе Мессершмитта в Аугсбурге во время осмотра модифицированной машины не заметно подошёл к месту поломки и слегка покачал стабилизатор. Это было замечено. К нему подошли два немецких лётчика (не ниже оберста, а то и барона. — *Р. С. В.*) и спросили, на каком фронте он воевал в Испании. Супрун ответил отрицательно. Он действительно не был там, но ему не поверили. Откуда он мог знать слабое место машины, из-за которого немцы имели немало аварий?» — подметил за противника Рабкин...

Назвать вышеизложенное глубокой конструктивной ошибкой нельзя, если вспомнить о IV Международных авиагонках Цюрих — Дюбендорф. Состязания проходили неделю в июне-августе 1937-го, в ходе которых тройка «спортмессов» завоевала командный приз за высокие показатели в скорости, прохождении маршрута, в пикировании с набором высоты и четырёхкруговой 50-километровой гонке. Кроме трёх Vf.-109 — V-7, V-8, V-9 с «Юмо-210G», на соревнования была доставлена пара Vf.-109 с моторами «Даймлер-Бенц 600А», обозначенные как V-13 и V-14. Последний из-за неполадок с двигателем сорвал полёты Э. Удета, а на «восьмом» отличился Г. Шейдеман. Почти за 57 минут майор, держа среднюю скорость около 390 км/ч, преодолел 367 км. Авиаинженер К. Франке, пилотируя «тринадцатый», доказал перспективность самолёта с «Даймлер-Бенцем» при исполнении высшего пилотажа, а упомянутый V-8 победил в гонках по кругу на расстоянии 50 км.

Вдохновлённые пальмой первенства, фирмачи из BFW, уже в середине ноября снарядили на новый рекорд тюнинг-овый Vf.-109 инженера Г. Вюрстера, с форсированным «Даймлер-Бенцем 601». Отполированный целиком аппарат в руках Германа подтвердил блестящую аэродинамику фюзеля-



жа, развив среднюю скорость 612 км/ч в горизонтальном полёте, четыре раза пройдя расстояние три километра.

На названных самолётах последовательно обкатывались: мотор-пушка, винты изменяемого шага «VDM-Хамильтон», система впрыска горючего в цилиндры, двухступенчатые нагнетатели, различное расположение воздухозаборников маслорадиаторов, размещение пулемётов в крыльях и фюзеляже.

Ввод в конструкцию истребителя более тяжёлого и длинного «Бенца» взамен «Юмо» придал машине не только мощности и выносливости, но и изменил её центровку. 970-сильный двигатель, в отличие от 700-сильного мотора от «Юнкерса» потребовал кардинального вмешательства в систему охлаждения. Упоывая на продолжительность режима работы детища флагмана германского моторостроения, Мессершмитт и К° установили радиатор в носовой части фюзеляжа буквально под мотором, а пару консольных (крыльевых) разместили ближе к центру тяжести аппарата. Впереди кабины лётчика по левому борту появилась знаменитая отличительная «бородавка» «Мессов» — воздухозаборник нагнетателя мотора, а также ввели обязательным трёхлопастный пропеллер VDM с переменным шагом. Претерпели изменения в направлении усиления всей схемы самолёта конструкции планёра и шасси.

Вслед крещению «Берты» в боях над Испанией — рождаются модификации Vf.-109 «С», «D», «E» и т.д. Помимо освоения систем прямого впрыска топлива в цилиндры и впрыска водно-метаноловой смеси (MW-50), по ходу эксплуатации шла рокировка в вооружении истребителя. Например, серия «С» («Клара») снаряжалась четырьмя пулемётами (пара в носу, по одному на крыло). Под эту же серию подводился проект с пятым пулемётом и модификации с пушками в крыльях. Немногие «Клары» воевали против республиканцев в Испании с моторами «Юмо-210G», модифицированными по выхлопной системе. Однако часть из них явится «университетами» Люфтваффе в скором будущем при освоении ночных полётов.



Карбюраторная «Дора» (серия «D») выпускалась четырёхпулемётной в Лейпциге и Бремене, имела однотипное с «Кларой» «сердце». Малая толика из общего мелкосерийного выпуска будет испытана над Пиренеями, единицы закупят Венгрия и Швейцария. Особенностью машины, несшей также учебные функции, специалисты называли её систему выхлопа (т.н. эжекторного типа). Имелся и однопушечный вариант «доработанной» серии.

Наиболее количественно в массы первым пошёл «Me-109E». «Эмиль», сконструированный в лучших традициях аэродинамики, оснащался «Даймлер-Бенцем 601» или «DB-601D» мощностью 1150 л. с. В экстренном режиме КПД мощности в киловаттах мог быть значительно выше, особо с ростом производства «DB-601N». Самолёт, с удельной нагрузкой на крыло  $156 \text{ кг/м}^2$ , с этим поистине удивительным мотором с плоскими головками поршней вместо бывших вогнутых, получил допдавление в каждом из 12 цилиндров двигателя V-образной компоновки. Само собой, такое «сердце» не могло «жить» на низкосортном горючем, поэтому данный мотор потреблял строго высокооктановое топливо.

Одно перечисление более 180 пунктов компоновочной схемы Vf.-109E и его модификаций заняло бы несколько страниц книги, причём с текстом их обеих сторон. Дело это затажное, неблагоприятное, тонкое, иномарно-вражеское, но всякий советский авиаинженер должен был наизусть знать «нутро» самолётов врага — кровь из носу, от А до Я на русском и немецком алфавитах.

Возьмём за основу воздушный меч европейского блицкрига — «Эмиля-4», развивавшего до  $570 \text{ км/ч}$  и забиравшегося на высоту почти 11 000 метров. Фюзеляж моноплана длиной 8,7 метров полумонокотного типа выполнялся из двух половин, которые скреплялись по его центральной линии. Однолонжеронное крыло размахом 9,9 м и площадью  $16,4 \text{ м}^2$  имело спецвырезы в лонжероне под две 20-мм пушки MG-FF «Эрликон» с боекомплектом 60 снарядов на ствол. В верхней части фюзеляжа прямо перед пилотом стояла пара пулемётов «Рейнметалл-Борзинг» MG-17 с боезапасом пол-



тысячи патронов каждый. В варианте лёгкого бомбардировщика к пулемётно-пушечному арсеналу «подбрасывали» 250-килограммовую бомбу или заменяли её четырьмя 50-килограммовыми (спецподвеска между опор шасси ЕТМ-500).

Цифры, казуистика, статистика — многими не любимы со школьного звонка. Увы, без них не обойтись: такова специфика книги. О том же вооружении истребителей Люфтваффе и его результативности при сопоставлении с оружием ВВС РККА поведают якобы «безжизненные» и «простые» цифры. Темп стрельбы у советских пулемётов ШКАС (7,62 мм), УВ (12,7 мм) и немецкого MG (7,92 мм), при звеньевой ленте и 75 штуках (для MG), составлял соответственно — 1800, 1000, 1100 выстрелов в минуту! Представьте себе подобное, с учётом начальной скорости пули 825, 850 и 755 метров в секунду...

23-килограммовая 20-мм авиапушка «Эрликон» (MG-FF) могла метнуть почти килограммовый снаряд 520 раз в минуту, с начальной скоростью смерти 600 метров в секунду. Советская 20-мм 42-килограммовая ШВАК с массой снаряда 0,096 кг, являлась ещё убийней, выстреливая 800 раз в минуту со скоростью прохождения снаряда 800 метров в секунду. Одинаковая с ней по весу немецкая 20-мм MG-151 с тем же весом снаряда, что у «Эрликона», могла крушить противника с начальной скоростью снаряда 780 метров в секунду, с темпом стрельбы до 700 выстрелов в минуту. Русская 23-мм ВЯ, весившая 66 кг, уничтожала неприятеля 200-граммовыми снарядами, обладая их начальной скоростью 900 м/с и скорострельностью 600 выстрелов в минуту. Германские 30-мм МК-101 и МК-108 весом 147 и 63 кг при одинаковой массе снарядов (330 г), крушили всё живое и неживое темпом 200 и 600 выстрелов в минуту, имея скорость снарядов 760 и 500 м/с соответственно. В скором будущем не будет спасу завоевателям от русской 37-мм авиапушки НС-37 — при массе автомата 150 кг и снаряда 735 г, она была медленной по темпу стрельбы (250 выстрел/мин.), но убийственной по начальной скорости снаряда — 900 м/с...





Как видим, смертельная точка параллакса, с опережением, даже без форсирования работы двигателя, ясно показывает несведующим, что «ловля на живца» или малейшая нерасторопность лётчика-истребителя здесь абсолютно отпадают, независимо от опознавательных знаков на бортах и крыльях самолётов.

Изначально немцы потерпели фиаско с установкой на Bf.-109 пушки, стрелявшей через пустотелую втулку пропеллера (аналогичная ситуация сложилась и с «прописанным» там же 7,92-мм MG-17). Позднее «заедание» германских оружейников будет устранено, пушки достигнут своего преступного совершенства на всех моделях-модификациях Вилли Мессершмитта. Это позже, а поначалу, повторим, предпочтение отдавалось крыльевому расположению авиапушек.

12-цилиндровый V-образный «Даймлер-Бенц 601А» (или его более мощные усовершенствованные модификации с компресс-системой впрыска закиси азота для форсажных режимов двигателя в полёте GM-1) устанавливался на периметальной раме в носовой части фюзеляжа. С мотором были взаимосвязаны: магниевая консоль для его крепления, крепление моторамы к переднему шпангоуту, опора стойки, поглощающие вибрацию демпферы, помпа впрыска топлива, бензопровод, нагнетатель, электрооборудование, системы газораспределения, охлаждения, смазки, фильтрации воздуха и кислородного обеспечения.

В систему охлаждения двигателя входил головной бак с гликолиевым наполнителем, крышка заливного отверстия охладителя, трубки, соединённые с подкрыльевыми радиаторами, створчатый воздушный радиатор. Помимо вспомогательных механизмов, влияющих на КПД мотора, его охлаждение улучшалось за счёт переднего нижнего воздухозаборника, обтекателя охладительной трубки, дополнительных воздухозаборников за коком винта, самой воздушной струи, создаваемой вращением трёхлопастного VDM с механизмом изменения его шага. Компрессор «Даймлера» «дышал» с помощью воздухозаборника и обтекателя.

На машине, призванной нацистами завоевать Мир, стоял допмаслобак для продолжительных и дальних полётов. В эту



же систему обеспечения боевой работы истребителя включались стандартный маслбак с горловиной, маслорадиатор с воздухозаборником, лючок измерителя уровня масла. Топливная система «Эмиля», весившего с полной нагрузкой около 2510 кг несли в себе L-образный бензобак с горловиной, линию продувки горючего и его фильтры. Внизу фюзеляжа, на центральном пилоне, предусматривалась подвеска двух откидных баков (один из них — на 300 л). Без них Vf.-109E преодолевал 700 км, а с 300-литровым — до 915 км. Естественно, внедрение нового модельного ряда «Даймлер-Бенцев» подразумевало увеличение как расходов горючего, так и величины ёмкости баков, которые оплачивались сотнями миллионов рейхсмарок.

На моторах захватчиков устанавливались патрубки выхлопных газов, передние обтекатели выхлопа, сопла выхлопной трубы, мощность двигателей с прямым впрыском возросла до 947 кВт.

Конструкция убирающегося шасси «109-х» вызывала много нареканий, несмотря на то, что позволяла механикам демонтировать консоли крыла, не вывешивая машину с помощью домкратов. Закреплённое в нижней части фюзеляжа, шасси имело запирающий механизм и ниши стоек в крыльях. Детально его конструкция представлялась главными колёсами, их створками, осями, втулками, шлиц-шарнирами, тормозными тягами, амортизаторами двух видов, а также стойками, шарнирами, кожухами, люками для колёс, которые могли прикрываться экранами из полотна. Хвостовое колесо с амортизатором было неубирающимся, что не похоже на «мессершмиттовцев» — они ведь так ратовали за совершенство аэродинамических форм, за скорость, манёвренность, скороподъёмность...

Беспорным преимуществом Vf.-109 являлось не только продуманность места пилота, его оборудования приборами, широкообзорность фонаря кабины, но — в первую очередь — его бронирование. Отцовская озабоченность герров инженерной мысли Рейха (за аналог которой сотни раз бился устно и письменно их главный противник — КБ Н.Н. Поликарпо-



ва), легла защитой немецких пилотов бронелистами над их головой, за спиной, в сиденье. Безусловно, забота о жизни и комфорте «птенцов» и «орлов» Люфтваффе придавали им излишек самоуверенности и даже эгоистско-карьеристской бравурности. Всё им дали Дойчланд и Арбайт Фронт — воюй, не горюй! Вот вам — кислородный прибор, регулируемое кресло, парашют, усиленные ремни безопасности, прицел, фонарь кабины с шарнирами, щиток электрооборудования, штурвальная колонка, приборная доска, радиостанция FuG-VII с амортизационными пружинами, антенна связи с мачтой, багажное отделение, два кислородных баллона, аккумулятор, навигационные маячки...

Улетело время, когда гражданские лётчики «Люфтганзы», покорители Альп, европейских просторов, многомильности океанов и морей «сражались» за престижную премию Левальда. Тем не менее, профи высшего класса Г. фон Штайнбек, Й. Функ, личный (пожизненный) пилот фюрера Г. Баур не скрывали восхищения при ознакомлении с новыми машинами профессора В.Э. Мессершмитта и его соратников.

Венец их творчества — Vf.-109 с однолонжеронными хвостовым стабилизатором и килем имел педали управления рулём направления, усиленный шпангоут с теплозащитой впереди пилота, раму капота с защёлками. В стандартную комплектацию входили механизмы подачи боеприпасов с коробками, контейнер для отстрелянных гильз, лючки для доступа к пушкам и их зарядным барабанам, рамы панели лобового стекла и секции фонаря (задняя часть кабины была зафиксированной). Управление осуществлялось рулём поворота, тягами и тросами, ручным колесом выпуска закрылков, размещённым слева от опорной рамы кресла пилота. Валом трансмиссии устанавливался угол атаки хвостового стабилизатора, опускавшегося вручную при приземлении, а руль высоты работал благодаря тросам, проходившим через фюзеляж. В общем, управление истребителем включало в себя автоматические щелевые предкрылки, их направляющие и приводы, шарниры элеронов с тягами и качалками их системы управления, подпольную тягу управления, тяги



управления рулём высоты, его шарнир, балансиры и узел управления. Для установки угла атаки хвостового стабилизатора чуть выше скругления корня кия имелась наружная шкала. К органам управления «109-м» также относились конструкция элеронов с металлическими триммерами, тяги тросов системы управления крыльев, индикатор положения закрылков, руль направления с триммером, шарниром, балансиrom и его механизмом управления.

Пулемётная установка, расположенная над двигателем на лафете, имела свои воздухозаборники для охлаждения. Носители горя и смерти с кортиками Люфтваффе попадали в машину через пружинную ступеньку и такие же пружинные входные поручни. Для механиков предусмотрели панели и лючки доступа к боекомплекту, управлению и т.д.

Боевая раскраска «Эмилей» видоцветоизменялась по мере раскручивания их лётной биографии, по заслугам передовых экстремалов воздушных боёв. Камуфляж варьировался безгранично на всём протяжении сражений от Испании до краха Рейха. Окраска фюзеляжей могла быть светло-серой, «металлической», тёмно-зелёной, тропической, пятнистой, зелёно-голубой смешанной, и даже по сезону — зимне-весенней, летне-осенней, в зависимости от ТВД. Многотональность расцветки при окрашивании с бортов и сверху достигалась палитрой красок RLM, а снизу в основном преобладали «небесные» цвета. Коки винтов, носовые и хвостовые части «Мессеров» могли быть ярко-белыми, жёлтыми, тёмно-серыми, с именной геральдикой экспертов и символами истребительных эскадр Люфтваффе. Помимо этой многотысячной крестоносной пестроты, каждый Vf.-109, независимо от модификации-комплектации, обязательно нёс отличительные знаки авиакрыла, командирские шевроны, идентификационные знаки, особые зарубки на хвосте, свидетельствовавшие о количестве боевых побед.

Развитием «Эмилей», участвовавших в блицкригах в Голландии, Бельгии, во Франции, Норвегии, в Битве за Англию, в Польше, на Балканах, в Северной Африке и в СССР, станет Vf.-109F. Оснащаемый «Даймлерами» «601N» или «601E», «Фридрих», по единодушному мнению германской



авиаэлиты, являлся верхом желаний пилотов и лидером авиапромышленности до появления первых «Фокке-Вульфов» и поздних модификаций «Густавов».

Очередной убийца из цехов «Байерише флюгдойгверке» и смежных с ним производств обладал пушкой MG-151, имел отличные от «Эмиля» тактико-технические показатели. На «Густаве» (Vf.-109G), призванном уничтожать «Ланкастеры», «Веллингтоны», «Летающие крепости», «Либереиторы» и истребители сопровождения союзников, монтировалась 30-мм авиапушка. Во всех случаях-версиях — на базе истребителей Мессершмитта существовали и выпускались варианты фоторазведчика, истребителя-бомбардировщика, самолёта для поддержки ВМВ Кригсмарине, а также для истребительных эскадр, воевавших в тропических условиях Северо-Африканской кампании\*.

«Густав», весивший от 3150 кг до 3680 кг получил модернизированные «Даймлер-Бенцы» — «605», «605А» и «605АМ», мощностью 1475 или 1800 л.с. Их компоновка, образующая «длинноносность» «худых киллеров» не раз спасала «ястребов фюрера» в моменты лобовых атак неприятеля. Претерпев изменения в конструкции фюзеляжа, хвостового оперения, силовых установок и шасси, схемы крыла и оборудования, «Густавы» покоряли небо до 6000 метров всего за шесть минут. Практический потолок «держался» на высотах между 11 750 и 12 600 метрами. Максимальная скорость полёта достигала показателей от 600 до 700 км/ч. Финальной точкой в модернизационных революциях В.Э. Мессершмитта явится «Me-109К» — последняя и любимая машина не только «белокурого рыцаря» Э. Хартмана. Всего же авиапромышленностью Третьего Рейха, так и не ставшего «Тысячелетним», будет выпущено 33 000 «Мессеров» разных модификаций. С этими истребительными единицами у противников будут очень большие проблемы, цена которым — СМЕРТЬ ПО ОБЕ СТОРОНЫ ФРОНТА...

Не доживший до Второй Мировой русский авиатеоретик, профессор ВВА им. Н.Е. Жуковского, бывший начштаба

---

\* Например, ряд «Густавов» с гермокабиной оборудовался пусковой установкой реактивных снарядов Wfr-21 «Пульк-Зерсторер», а в 1945 появится мрачная Зондеркоманда «Эльба» (60 Vf.-109 в роли «камикадзе»).



РККВФ, комбриг и преподаватель ВА им. М.В. Фрунзе А.Н. Лапчинский оказался пророком. Автор трудов «Тактика авиации», «Воздушные силы в бою и операции», «Воздушный бой», «Бомбардировочная авиация», «Воздушная разведка», «Воздушная армия», созданных им до смерти в 1938-м, превзошёл Д. Дуэ:

«Стремясь к фашизации технических родов войск, капиталистические страны сделали ряд успехов в придании классово-однородного состава верхушке своих технических войск. Авиация, как высшее проявление техники, во всех капиталистических странах фашизирована в своей верхушке (при этом в СССР действовала печально известная фашистско-советская Липецкая авиашкола, чей начальник Н.Я. Котов будет до войны уничтожен НКВД. — *Р.С.В.*). Но воздушные силы больше, чем все другие технические войска, опираются на «мастеровщину». Основное противоречие рабочей базы и фашистской верхушки особенно ярко проявляется именно в авиации. В переживаемый сейчас момент обострения классовых противоречий во всём мире особо незавидна участь лётчиков-фашистов, летавших на машинах, готовящихся к полёту той технической базой, к которой у фашиста не может быть доверия. Война не сможет не обнаружить во всей полноте этого противоречия в самом существе воздушного оружия буржуазных стран...»

«Трагедия нашего призвания состоит в том, — отмечал В.Э. Мессершмитт, — что задолго до появления нового летательного аппарата мы знаем — он мог бы быть лучше. Авиаконструктор видит не только летающую ныне машину и не только ту, что ещё строится или лежит пока в первых набросках. Эти обстоятельства и нюансы приводят нас к безостановочному поиску и неустанному творчеству», — подчеркнул профессор при создании мемуаров.

Оставим в стороне реактивные начинания «мессершмиттовцев» в самолётостроении — Вторая Мировая война была сверхжестоко-кровавой, пулемётно-снарядной, выражаясь по-пилотному, поршневой. В заключение экскурса в Третий



Рейх назовём экспериментальные аппараты, созданные немцами на фундаменте Vf.-109.

Одним из них являлась сцепка «Мистель» — истребитель надставлялся на стойках над бомбером или планёром, напичканным под завязку взрывчаткой. Управление истребителя дублировало управление бомбера или транспортного носителя смерти. На подлёте к цели пилот Vf.-109 (иногда ФВ-190) отделялся от «ноши», предварительно зафиксировав управление. Немцы, в отличие от японских «камикадзе» ценили соотечественников: лётчик возвращался обратно, если его не сбивали ПВО и истребители противника (всего в рамках концепции собрали 60 «Мистелей», которыми планировали учинить «второй Пёрл-Харбор» с Гранд флотом в Скапа-Флоу, но впоследствии бросили против наступления русских на Восточном фронте).

Мессершмитт одним из первых среди европейских конструкторов планировал ввести в серию трёхопорное шасси с носовой стойкой в фюзеляже (наподобие заокеанской «Аэрокобры»). Проект вёлся на базе «109-го» с оглядкой на полную замену последнего в истребительных формациях Люфтваффе, однако судьба «Me-309» не сложилась. На том же «Фридрихе» испытали убиравшееся шасси с широкой колеёй и съёмный подфюзеляжный радиатор.

На другом экспериментальном «Фридрихе» с традиционным шасси задумывалось применение ракет типа RZ-65. Разработка не нашла широкого боевого использования, как и попытки улучшить самолёт радиальным мотором воздушного охлаждения «BMW-801», которые обрели славу на истребителях К. Танка.

Желая внести вклад в оборону Дойчланда от ночных бомбовозов Англии и США, инженеры «Мессершмитт АГ» разработали ночной вариант «Густава». Главным отличием машин собранных ничтожной серией, о чём сожалел пилот В. Йонен и др. ночники, был прозрачный купол за мачтой антенны — радарный комплекс «Максос-Зэт» с радаром Н-25.

Курт Танк победил Вилли Мессершмитта в плане перехвата инициативы по штурмовой концепции истребителей-бом-





бардировщиков. Однако в истории известен десяток «Физелер-Шкод» (на базе серии «Густав») с 454-килограммовой бомбой и сбрасываемой на парашюте третьей стойкой шасси, размещённой в центре фюзеляжа вертикально под пилотом (иногда упоминаются как Vf.-109G-2(R-1)).

Цель Мессершмиттовской жизни — около 40(!) модификаций Me-109 и реактивные разработки — отмечает А.С. Яковлев: «Наши истребители по скорости не уступали «Мессершмиттам», — пишет создатель прославленных «Яков», — оружие у тех и других (истребителей Н.Н. Поликарпова. — Р. С. В.) было равноценное — пулемёты калибра 7,6 миллиметра. Манёвренность у наших была лучше, и «мессерам» сильно от них доставалось.

Этому обстоятельству руководители нашей авиации очень радовались. Создалась атмосфера благодушия, с модернизацией отечественной истребительной авиации не спешили. Тем временем гитлеровцы проявили лихорадочную поспешность и учли опыт первых боёв в небе Испании.

Они радикально улучшили машины ME-109, установив «Даймлер-Бенц-601» мощностью 1100 л. с., благодаря чему скорость возросла до 570 км/ч. Они вооружили его пушкой калибра 20 миллиметров, увеличив огневую мощь, которая переходила в смерть через ось редуктора.

В таком виде «Мессершмитт» поступил в серийное производство под маркой ME-109E...

Модернизированные «Мессершмитты» были посланы в Испанию, где под командованием лётчика-истребителя Мельдеса приняли участие в боях заключительного этапа испанской трагедии. Преимущество этих самолётов перед И-15 и И-16 было очевидным.

Немцы оперативнее нас использовали уроки испанского полигона».

Авторитетное мнение справедливо, хотя были в советской авиации редкостные, очень перспективные наработки на истребительном поприще и в КБ Поликарпова. К этому вопросу мы возвратимся ниже. Сиюминутно поражают «мессершмиттовские сверхпредельности и сверхоперативность». Глубоко



взволновало другое: немцы показали себя настоящими зверьми не только в Мадриде, Барселоне и Гернике.

С этого времени Гитлеровское Чудовище, беспримерный вампир всех веков, цивилизованная гадина, покрывающая ядом чужое земельное плодородие и сущность Человеческую, — мнёт жизни, лязгает в буксе и воет в пике, харкает всеми калибрами и мелет воду винтами, давит и крошит черепа всех наций и рас по признаку не арийской, юденской, большевистской крови, закладывает концлагеря и крематории...

В дальнейшем, ареной боёв для «новорождённых» «Мессершмиттов» по-прежнему останется Испания. Затем последуют боевые действия в небе Северной Африки, Польши, в облаках опозоренной Франции, в воздушной «Битве за Англию», над Средиземноморьем, где «Спитфайры», «Харрикейны», «Глостеры» и «Киттихауки» наломают из них «Монблан» металлолома...

Модификации эпохального разбойника и перехватчика, различающиеся двигателями, системами охлаждения и вспрыска, вооружением и оснащением места пилота лучшим оборудованием, будут широко использоваться и гореть на фронтах Великой Отечественной, а по-ихнему на Восточном фронте. Многие их хозяева останутся в русской земле и воде навсегда, жестоко сражаясь с советскими лётчиками, беззаветно защищавшими Родину на отечественных и ленд-лизских машинах.

МНОГО — не вернётся наших ребят и девчат после последней для них смертоносной дуэли с заматеревшими в инфантильной Европе «мессерами»... А сколько мыка, сколько крика пришло в дома всех национальностей и вероисповеданий, после обстрела тысячных колонн мирных беженцев, живших в хаосе из-за умных мерзавцев, давящих на гашетки «Эрликонов», «Рейнметалл-Маузеров» и таких же поющих песнь Смерти, злобно шипящих и фьюкающих MG?!!!

**БОЛЬ ГОРЯ НАРОДНОГО НЕ ВЫВОДИТСЯ НА БУМАГУ.**



Однако до Океана пролитой во Второй мировой крови Земля будет туго впитывать до ядра моря толкающей жидкости Гомо сапиенсов в годы внутренне-вандалистских репрессий, и первой встречи советского народа с коварным, подготовленным и жестоким врагом — самураями Хирохито.

События эти частично входят, будто смертельный штопор, в виражи лихолетья, но даже частичное освещение их в рамках главы — авторам не представляется возможным.



Генерал Ф. Франко рад  
«железной руке»  
А. Гитлера



«Подарок» испанцам от  
Б. Муссолини. Бомбовый удар  
«Савойя — Маркетти»



И. де Сисенос:  
«Авиация  
Республики  
отомстит!»



И. Зренбург



Г. Захаров



Клич Д. Ибаррури: «Они не  
пройдут!» звал к борьбе



Герника: «Будьте прокляты Люфтваффе!»

И-16 в бою!



Х. Диас на окопах  
под Мадридом



Г. Лорка



Э. Хемингуэй



М. Залка



Хищный взгляд не только на Восток



«Ось» скреплена  
императором  
Хирохито.

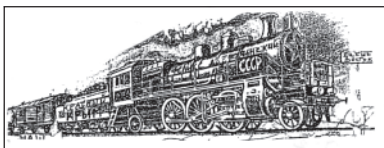
# СКВОЗЬ ГОРНИЛО РЕПРЕССИЙ



Сторож сталинизма



Один из «чёрных воронов» — «Эмка»



Трагический «Феликс» ГУЛАГа

**Ж**ёстко предупреждаем Человеческое Сообщество: мысленно входя в подрежимное пике —затяжную катастрофу Советской России в середине и финале 30-х годов XX века — с текста снимается подстрочный смысл, радужное обрамление и недоговорённость. Рутинность словесов и фарисейства и сегодня пластует нас не без ума. Воспитание зомби — крутая наука! Она ожидает приговора ВРЕМЕНИ. Отчуждённые СМИ, ТВ, ВР и пр., увлекаясь заретушированием Исторической достоверности и обвязавшись цепями рекламы, не бесплатно портят бумагу. Не чуя земли от публикаций «кукушка хвалит петуха — его птенец кукушку», они вырабатывают психо-шприц для родного народа. Это режет глаза при параллели — центральная пресса и малотиражка провинциальных райцентров. Кроме Кавказа и Таджикистана революционных ситуаций не назревает, хотя ненависти народной воспитано на пару (не дай-то Бог!) гражданских войн. В этом авторам пришлось убедиться в ходе тысяч командировок по городам и весям России.

Мы не пишем биографии — её напишут или сожгут другие первопроходцы, пронесшие и несущие факел Чести и Науки. «Залёт» автобиографичности вызван тем, что нам ежедневно мешают приспособленцы, лодыри на цепи, насасывающие Злость, как мухи. Они же — мухи, комары, трутни, тарантулы, скорпионы и полноядные гадюки прошлого — долго, а чаще молниеносно, находили места своим жалам и челюстям. Они впивались в Патриотов, их семьи, вгрызались, сволочные кровопийцы,



чтобы с роднёй дожить не до понедельника, а до завтра...\* Публикация инициалов врагов в книгах авторов — исключена.

Выжить вместе, а не пропасть поодиночке — вот что лишало несчастных и преданных ими же современников сна и покоя...

Диктатура? О, да! Макси-диктаторы лелеют прожекты над картой Мира. Мини-диктаторы призывают «кутюрье» для пошива мундиров, с обезьяньей проворностью дублируют повадки и приёмы педагогов с откровениями из Ницше, Макиавелли и Шпенглера, Шопенгауэра и Гаусгофера, «Майн Кампф» и кодекса «Бусидо»...

Прикрываясь «Капиталом» Маркса-Энгельса-Ленина, древняя Москва, а с нею СССР, «вселенски» извратив их философию и смысл учения, втянут себя в многолетнюю, адскую круговерть репрессивных лет и показательных, громоподобных процессов-судов, до сих дней вселяющих в народы ужас и подсознательный страх.

Госаппарат, подхвативший вирус псевдонимии и атеизма, развил столь узурпаторскую антинародную «деятельность», что она заставляет всегда помнить, что безумству гейдрихогиммлеровских застенков, еврейским погромам и Холокосту предшествовал опыт «борьбы» не только с «врагами народа», но и с простыми смертными, который вывел в лидеры по преступлениям красный от крови Советский Союз...

Именно он в облике сталинской диктатуры и её пайковых слуг проводил политику массовых репрессий в таких глобальных масштабах, что не знавала ни одна из голов под Шапкой Мономаха за все века.

Никакие реакционеры, даже с оттенком маниакальности, не могли додуматься до столь унижительного глумления и инквизиторства над своими народами и нацменьшинствами. Крик, плач, боль, стоны и причитания, болезни от сердечно-мозговых травм за бытие угнанных, посаженных, трясущихся в «Чёрных марусях» и «джени»\*\* родственников, привели

---

\*См. книгу избранных произведений В. и С. Рассохиных «Ток», Орёл, 2007 г., работу «Победившие смерть» о подвигах свыше 100 танкистов, посвящённую им в честь 65-летия Великой Победы.

\*\*«Джени» (арго ГУЛАГа) — товарный вагон для перевозки заключённых.







ником — поражением в правах на 3 года; за кражу новины на озимом поле — Магадан; за пьяные угрозы в пивной в адрес НКВД — вплоть до расстрела; за институтские мысли-шалости и учёбу с японцами и китайцами — 58-я на всю катушку; за неправильные оценки в таблице успеваемости отпрысков партийных бонз — туда же; наезд на чёрную кошку у крыльца Горисполкома — арест на 15 суток — «великое счастье»; за пасеку и помощь местной епархии вне закона — 10 лет ИТЛ без переписки или расстрел; за сети, вентера, добротные лодки, баркасы — на Колыму рвать позвонки на лесоповале; за умение красиво жить, говорить, одеваться, перемещаться, ненормированно валяться ночами с красивыми и продажными девками — как артиста в ШИЗО; антигосударственное производство спиртов, наркоты, сдвинутые мозги в половой ориентации — от 10 лет ИТЛ до пули два шага (с какой ноги проснётся судья); партизанил с Махно, Петлюрой, Антоновым — на выселение с предками и «спиногрызами»; держал лавку — таскай баржи по Каме; влюбился в артистку, любимую во всех позах партией — всплыл у шлюзов или в 5–10 км от Волжских ГЭС; сын дворянина — «враг народа» до скончания века; дочь сына фабриканта — по уму в агентессы, служанки, доносчицы, а затем за тот же ум — осваивай вечную мерзлоту; слишком честный партиец за мозольный народ — этап, 8 лет ИТЛ, нож в проходном дворе, снег и кирпич с крыши, автокатастрофа; жена и мать «врага народа» — «секс-мясо», стряпчие и прачки наркоматов с конфискацией имущества и детей в «ШКИДовские» приюты; печатных дел Мастер — разрыв сердца от цензуры; монархисты, космополиты, эсэры, меньшевики, бывшие «думовцы» — первые участники «Круиза в никуда»; творческая и техническая интеллигенция — цепь массовых самоубийств и тряса от стука в дверь (большинство — ИТЛ, намордник, конфискация, расстрел)...

## **СЕМЬИ МИЛЛИОНОВ БЫЛИ ОБРЕЧЕНЫ НА ВЫМИРАНИЕ, МЕЧ НЕ ВИДЕЛ ЖЕРТВ!**

Представители всех национальностей, различных слоёв общества навсегда запомнят «заботу» партии по Воркуте, Соловкам, Колыме, Норильску и Магадану, Казахстану, Бутырке и Лефортово, нужным, но жестоко-восторженным пятилеткам,





объединённым в ГУЛАГ. Ни чуть не легче дышалось в «славном городе Катаеве» — застенках городских тюрем.

Мир захлестнёт цунами арестов коммунистов и им сочувствующих. Но насколько же тяжело понимать, что число арестованных и казнённых будет неизмеримо меньше, чем в большевистской России. Кому легче от расковыривания досье Лубянки? От обмана в х/ф «Мы из Кронштадта»?

Хладнокровные энциклопедисты, спустя десятилетия опишут Ужас убиения соотечественников как «пал жертвой клеветы и беззакония, репрессирован и реабилитирован посмертно». Кому-то за давностью лет подобное видится достойным, но только не нам. Разве людипри жизни не заслужили, чтобы их берегло государство?! Заметьте: реально-истинный вопрос выглядит как ахинея. Ведь ОНО — государство — разрабатывало и включало рычаги морального и физического уничтожения в большей степени н а д у м а н н о й оппозиции\*.

«Правовой» основой произвола и беззакония стало подготовленное по инициативе Сталина Постановление ЦИК СССР от 1 сентября 1934 года. Завуалированный госбандитизм включал в себя ускорённо-упрощённый порядок рассмотрения уголовных дел о «контрреволюционных преступлениях», позволивший развязать руки «борцам» с «Правотроцкистским блоком», «Союзом марксистов-ленинцев», «Московским центром» и «Параллельным троцкистским центром», с невиновной группой «Рабочей оппозиции». Подумайте хотя бы при Д.А. Медведеве, какая ж подлая голова не спала из ночи в день и наоборот, чтобы установить такие «нормы»:

1. Следственным властям — вести дела обвиняемых в подготовке или совершении террористических актов ускорённым порядком.

2. Судебным органам — не задерживать исполнением приговоры о высшей мере наказания из-за ходатайств преступников данной категории о помиловании, так как Президиум ЦИК Союза ССР не считает возможным принимать подобные ходатайства к рассмотрению.

\*См. книгу Международного Фонда «Демократия» — «Дети ГУЛАГа (1918–1956). Документы» из серии «Россия, XX век». — Москва, 2002 г.



3. Органам Наркомвнудела — приводить в исполнение приговоры о высшей мере наказания в отношении преступников названных выше категорий немедленно по вынесении судебных приговоров!»\*

Вот вам — Сталинская конституция, видимость законности в борьбе с «врагами народа». Вот вам, умницы и дебилы, чёрно-красавый Иосифов день, до «драматургии» которого не дорасти 25-ти радзинским.

Политический террор, пришедший к нам из загранично-го далёка, начал принимать тона спроектированной направленности со стороны диктатур. Их нечистые на руку спецслужбы и наёмники, предпочитающие иметь кроме оружия новенькие пачки рублей, марок, иен, лир, песо, долларов, форинтов и фунтов, юаней и лей — жили в массах и лезли из кожи вон, чтобы держать их под номинальным, однако устрашавшим контролем.

В тяжелейшей жизненной обстановке, дыша отравленным воздухом, находясь в неведении на фоне идолопоклонничества и рабской доктрины, великий советский народ находил уму не постижимые силы-ресурсы для неслыханного в истории строительства мощнейшего, независимого индустриального государства. Металлургическая, нефтеобрабатывающая, угольная, станкостроительная, автомобильная, мотоциклетная, тракторная, судостроительная, деревообрабатывающая, лёгкая и пищевая отрасли красноразвёздной промышленности, благодаря чёткой организации руководства и нещадной эксплуатации голов и рабочих рук, стремительно выходили на передовые места по валовому доходу и росту производства, задавая сроки и темпы разноязычным аналогам Европы и Азии. Небывалого размаха достигло строительство железнодорожных магистралей, новых моделей паровозов и различных (в т.ч. для эзков) вагонов к ним. Несмотря на сотни, тысячи несчастных случаев в рамках вышесказанного, партия гнала недоедавшее население на штурм великих рек, озёр и морей. Шло интенсивное рытьё

\*См. двухтомник авторства Д.А. Волкогонова «Триумф и трагедия: Политический портрет И.В. Сталина», М., 1990.



каналов и котлованов различного назначения. Безумный морозище, цинга, туберкулёз, пневмония, обморожение конечностей, гнус, тысячи сыпей и фурункулов, пропажа без вести — свалились Айсбергом Горя на Общие Разум и Тело нашего Геройского народа при освоении Заполярья. Золото Москвы, валютный запас России, отливались кровью обречённых мужчин и женщин. Ни одна из высокопроизводительных драг, ни кража «песка слёз» не могли их спасти от ухода в мир иной, при вопиющем (однако недолгом; почти все расстреляны) жиробесии и временном «счастье» столичных и якутских золотопридержателей. Что там цифры! Они есть, но лживы; Истину знали не более десяти человек — теперь они мертвы, а вот глубина падения нации неизмерима как и Марианский жёлоб в то античеловечное время. А ещё — были рудники, нефтедобыча, шахты, каменоломни, путина, грузооборот портов, промысел дичи...

Покуда воспитывали стадо немецко-русских баскервилей с кормом из госмиски, неподсчётная масса народная была брошена на освоение Зауралья и Дальнего Востока под сопроводительным тавром — к у л а к и. При эшелонном этапировании и хождении по воде кораблей ГУЛАГа, в земле и воде остался цвет, свет, генофонд российской Единой нации от поэта до подмастерья и пастуха. Калмыки, чеченцы, адыгейцы, евреи, украинцы, белорусы, казахи, узбеки, всевозможные казаки, поволжские немцы, лакцы, русские, латыши, эстонцы и лабусы, молдоване и татары, и даже чукчи с оленями — В С Е — стояли на учёте в наркоматах. Ни один из представителей народности и самобытного языка не был застрахован от удара сталинской опричнины по его семье. — ЗА Ч Т О?!!! — Ответ на вопрос, к величайшей и невосполнимой горечи, лишил жизни слишком многих. Однако надо было находить силы жить, пить, есть, работать, сеять и жать, рожать и ещё раз рожать, чтобы выжить. Режимом же приветствовалось стахановское ударничество матерей-героинь. Сила-то молода и растёт, — а значит, вырастет и Мошь державы за счёт её ума и мускулатуры!

Вот так, под прекрасные запевы регистанов, лебедей-



кумачей и расстрельную документацию палачей, держался народ в узде и вожжи даже по престольным праздникам не провисали. И не заживали душевные и телесные шрамы крестьянства, прозябающего в полной деградации духа.

Плакали тысячи Прасковий, Маш, Саш, Рахелей, Евдокий, Бингулей и Динар, когда многовековой дедовский корень Земли вырубали... А мясушко, хлебушек, фуражец, белуга, стерлядки и пудовые щучки с судачками от куда? Из Великой деревни и сёл, вестимо!!! А кушать хочется вкусно и по часам, жуков и грызунов подлых никто изничтожать не хочет! Нам сразу всё давай! И разных там Анфисзнахарьниц — ту-ту, в Воркуту — нехай лишай собирают\*...

А вы говорите, наши танки быстроноги, самолёты быстролётны!

Простил ли наш народ, что воткнули ему копьё в Сердце — и ворочали им десятилетия, — мы не знаем.

Но, если когда-нибудь, когда сверкнёт луч в непогоду, кому-нибудь удастся пройти знакомой дорогой под клёкот журавлей в вихре дождя в милом краю, то земля предков в стоне старых дубрав обяжет потомков раскрыть семейный альбом во второй жизни.

Будет опять звенеть, как струна, простор и голосить жаворонок. Будут неспешно и безбоязненно нереститься обитатели российских водных зеркал. Может лягнуть копытцем недельный жеребёнок и будет кружиться через полгода красавица-зимушка. Родятся новые щены и котята. Будет просить водички телёнок. Окажутся в холодце оттоготавшие гуси с лапками, на дне чисто русских мисок. Появятся сеголетние карпята и мёд. Ночью в бане — бабы балуют попой и грудями.

Пройдёт под ливнями очередной сенокос в россыпи рос и под перезвон кос. Где-то далеко вовремя уберут белое золото — хлопок. Чабаны залассуют оленей, а рыбхозы закрутят лососей и сельдь в банки. Героини-почтальонки будут похрустывать це-

---

\*Полный горечи и слёз трагедизм жития крестьянства отображён в поэмах В. Рассохина «С восходом солнца» и «Анфисина больница», а также в его совместных работах с сыном Сергеем: «По шпалам режима», «Дело №...», «ВиС» и мн. др. (См. Орл. периодику 2000–2004 гг.).



пиями и каретками средних ходов своих допотопных великов, неся в дома счастье родного слова и казённость от чёрного ужаса потерь. Трактористы — пропаяют радиаторы, подтянут гусеницы и скаты, наладят прицепы, плуги, бороны и фары. Председатели подсократят водочный рацион и больше в райцентрах — «надо, местный генсек, топлива, масел, шестерёнок и сотню тысяч кирпичика под зимнюю МТС». Кладовщики — всю жизнь на весах: здоровые мужики, они хлопотливы, как мыши — каждое зёрнышко на счету. Лучшие жокеи страны — конюхи — больны бессонницей по кобылам и жеребцам — колхозу без лошадиных подрастающих сил не выжить и на ВДНХ не попасть. Весельчаки, а иногда очень угрюмые кузнецы — день и ночь под горном и на подхвате: ходок или бригадирскую бричку подладить; по сотням подков рукою пройтись; лицензионный тракторишко где надобно подлатать, а то и рихтануть во всю мочь кувалдой; одинокой бабуле оградку наспех сообразить...

Животноводы круглый год в ударе. То течка, то пастбище и сражения с кровопьющими мерзкими паразитами, то болезни и отравления, а то и кража. Обо всём надо думать и заботиться. Всё надо видеть! Нужно оперативно заготовить корма, да и чтоб вымя чисто было: чуть что, наглый город молочко за борт сольёт...\*

Пахота, сев, война с вредителями и удобрения, жатва и загуртовка — адский труд и счастье за заботу: ежегодная, пусть не везде, отдача земли. Не взял ржи — захватил овёс; полегла пшеница — выручил бурак; растаскали бурачок свои же — а тут и капуста; не налилась кукуруза — гороха в закромах пруд пруди; а ещё — подсолнечник, столовая свёкла, картофель, морковь, гречиха и... покушавший весь рдест с ряской и осокой крупный толстолобик в ставке под боком...

Не все, конечно, были столь «по-шереметьевски» и пр. зажиточны. Преклоняем голову и колени перед нашей землёй и её бессмертными тружениками, ибо они вспоили собою промышленно-экономическую Силищу СССР. Герои Тыла —

---

\*Эти же чужие города предали забвению и нищете жизнь и смерть величайшего актёра-фольклориста Бориса Кузьмича Новикова, вошедшего в бессмертие ролями в х/ф «Тихий Дон», «Тени исчезают в полдень», «Белые росы» и др.



крестьяне, не зависимо от того, сопротивлялись они властям или нет, поставили на пользу Родине всё, что она под курком требовала. Неизвестные миллионы разных мужиков и столь же противоречивых баб! Хвала Вам в веках! Будут у нас силы и немного здоровья, мы напишем о Вас настоящий роман, а не ту идеологическую пакость, что ткали пост-СССРные и др. «писатели», перетянувшие проблемы крестьянства на полынь, лопух, кустовую любовь и дезертирство. (Теперь флюгерманы, не знающие лопаты, ноют, что их не издают, после многосерийных экранизаций. Эге! Так и надо! Жизнь вычёркивает из колеи краснобаев, которых и знать не надо — «загремели под фанфары»...)\*.

Да осветит всех Вас, дорогие труженики, луч в непогоду! Пусть у Вас будет вовремя сверхсоответствующая заслугам пенсия (Вы же живот на неё положили, с отрочества!). Дай-то Бог, чтобы всем Вам хватало дровишек и угля. Чтобы выпестованная родня была ближе к милым и скромным родным домам, а не слала с Арбата и Невского чёрствые сухари для беззубых ртов. Держите здоровье за гриву. Пусть белеют Ваши кулаки за правду — помните? — она ведь, как лошадь, задом бьёт! (Прочтите заново 30 000 экземпляров книги В. Рассохина «Шапка Мономаха»).

Ну а тем, кто отвернулся от Зова Земли и Голоса Сердца, не прочистить фильтр интеллекта, им не удлинит года нейтронный век. Пусть зарубят на носу, что флаги не будут в гости к нам без преклонения перед вековой выручательницей России — Деревней.

\* \* \*

Н.Н. Поликарпов, как многие тогдашние лидеры коллективов и предприятий, был от земли, в кругу верных друзей говорил о недопустимости глумления над сельским производителем. Из воспоминаний его соратников, выяснилось, что флагман истребительной мощи СССР стоял на позиции бережливого отношения к крестьянам, их собственности, под-

---

\*Издатель новый, посмотри, какое высеваешь семя: поэт-«колосс» вошёл в календари, строкою не раскрывший Время.



чёркивал, что колхозные преобразования должны строиться на взаимном доверии. По мнению авиаконструктора, внедрение реформ силою, санкционированный загон в резервации и «монголо-татарский» оброк с малоимущих — ухудшали шаткое положение аграрного сектора, кормившего и его важную авиационную отрасль.

Отрадно заметить, что КБ Н.Н. Поликарпова, в противовес разработкам В. Мессершмитта и др. потенциальных «врагов», вновь отличилось в проектировании истребителей, выпустив в свет моноплан И-17.

ЦКБ-19 представлял развитие на основе «старшего брата» И-16. Работа над ним развернулась с зимы 1934 года. Все, кто имел дело с симпатягой, не чаяли души поскорее вывести его на испытательные полёты. Опытный экземпляр (ЦКБ-15), как и последующий за ним ЦКБ-19 1935 года, олицетворяли рывок конструкторской мысли в заоблачные дали без потери практицизма, но и не без влияния романтизма.

С первого взгляда «цэкабэшник» подталкивал к соображениям, что он создан для воздушных «ралли» или битья рекордов с международным эхом. За рубежом не было ничего подобного. Хотя, «Спитфайр» Р. Митчелла и гоночный «Макки-Кастольди» с первыми в Мирове соосными винтами противоположного вращения, имели с ним много схожего. Утончённый сигарообразный фюзеляж, остроносность за счёт рядной или V-образной силовой установки, глубокая посадка пилота, низкорасположенное крыло малой площади (17,9 м<sup>2</sup>) и малая взлётная масса — вот что являлось преимуществом И-17 в ряду с иностранными аналогами с моторами жидкостного охлаждения.

Красота для боевого самолёта — хуже воровства, тем более, что ни один из высокоскоростных невооружённых истребителей Поликарпова не участвовал в гонках на кубок Ж. Шнейдера и др. состязаниях. Неужели только по этой причине не создан авиамузей имени «Короля»? Итальянцы, на что импульсивные захватчики, а МС-72 М. Кастольди (образец совершенства фирмы «Макки» с его участием от





1931 г.) с трепетностью лелеют и сегодня в павильоне Авиа-музея в Турине!

Итак, кровь из носа, был нужен сильный мотор. Неважно, с какой маркировкой — капиталистической или пролетарской, — главное — надёжный. Чкалов и Поликарпов, имея randevu с элитной авиаинженерией, будучи в курсе мотороуспехов закордонья, ратуют за избавление от звёздообразной компоновки. Всё объяснялось просто: мощный «лоб», помимо ненужных завихрений, убивает обожаемую авиаторами скорость.

Проблема разрешилась оперативно. Существовала автоторостроительная фирма «Испано-Сююза». «Поставив в гараж памяти» автомобили, необходимо сквозь мглу времён пожать руку сироте, умнице М. Биркигту, рано лишившемуся папы и мамы, самоучке, воспитанному прозорливой бабушкой и собственным интеллектом. В годы, когда горнило Первой мировой поглощало миллионы жизней, оставляло в развалинах города и селения, когда из Старого в Новый Свет двинулись сонмища обездоленных, когда сиротскими глазами смотрело изголодавшееся детство на континентах — Биркигт и К°брели славу за выносливые авиадвигатели. Например, V 8 мощностью 140 л.с. отлично знали мотористы и пилоты из Японии, России, Польши, Австрии, Германии, Англии, Италии, Франции и США. Не потому ли именно аист с фюзеляжа француза-истребителя, «туза» — капитана Ж. Гинемера, уничтожившего в воздушном аде 54 самолёта, перекочевал на хромированную решётку «Испано-Сюязы»? Красавец, молодцеватый Жорж не узнает об этом; погиб, как большинство его сверстников и ветеранов...

Конструктор «Испано» очень переживал. Шутка ли! Его восьмицилиндровая «восьмёрка» дорабатывалась полым валом в развале цилиндров благодаря замыслам Жоржа, настоявшего на установке в упомянутом развале 37-мм-го укороченного гладкоствольного орудия. Минуя громоздкость (до 45 кг), ручное перезаряжание картечных зарядов после каждого выстрела и необходимость сближения с противником при огне на поражение, количество сгоревших и развалившихся



германских аэро доказало творцам оружия убойную перспективу пушечных истребителей.

Авиадвигатели М. Биркигта продолжали нести прогрессивность, с учётом их совершенствования на всех этапах своей эволюции. Советскому Союзу нужны, как хлеб, моторы. К 1935 году по совету участников международных авиафорумов и выставок, а также исходя из технической макулатуры, корреспондируемой из зарубежа, решили приобрести небольшое количество авиадвигателей, созданных инженерами ведущих фирм\*. Среди моторов закупили для испытаний несколько иностранных истребителей, транспортных машин, катапультных и базовых гидроразведчиков и летающих лодок.

Ведущий конструктор ЦКБ-15 Д.Л. Томашевич вычеркнул из жизни сон, настолько захватили его расчёты и чертёжная документация, над которой просидел не одну ночь и Главный. Мечта коллектива сбылась: вот он, в упаковочке, «Испано-Сюиза 12YBR5» — прибыл из Франции! Как заметил «человек-амфибия» В.Б. Шавров, V-образный 12-цилиндровый мотор мощностью 760 л. с. считался одним из лучших в Мире...

Соавтор Н.Н. Поликарпова во многих проектах, авианженер А.Г. Ротенберг, трактуя вопрос о «сжатии» или «утолщении» миделя новой машины, не умолчал и по проблемам с силовой установкой. Он рассказывал, что «как у нас, так и за рубежом главконструкторам удавались самолёты с определённым типом мотора. Поликарпов владел «правой и левой рукой» — искусством создавать самолёты с любым типом мотора — жидкостным и воздушного охлаждения. Мотором первого типа был снабжён И-17, который демонстрировался на Парижской авиавыставке как замечательное достижение не только советской, но и мировой авиатехники».

Воспоминание А.Г. Ротенберга, рекламное самолюбование России в Париже и затем в Милане относятся к ЦКБ-19, т.е. ко второму экземпляру из опытного дуэта И-17, «освоившему» границу в 1937-м. Эта машина, неся заряд изысканий

\* Ещё в середине 20-х гг. выпускались М-4 и М-6 — копии «Испано-Союз» 8AA (200 л. с.) и 8FD (300 л. с.).



1933–36 гг. и внешние черты ЦКБ-15, была доработана с учётом «болячек», выявленных на «15-м» в период неполных лётных испытаний осенью 1934-го. Николай, ставя перед собой и ратоборцами по КБ задачу рекордного «захвата» скорости в мировых понятиях, определил и красную зону её шкалы — 500–520 километров в час.

Если заповеди конструктора мысленно перевести в изумруды, алмазы и рубины, то рассыпая их на поистёршемся от локтей и записей столе, или переводя их на язык текста, они будут иметь имена. Стремясь покорить скорость, Поликарпов и его подкованное формулами сообщество тоже имели свои «камешки», правда, обесцененные режимом: изумруд — современный и мощный двигатель; алмаз — критически сжатый фюзеляж; рубины — геометрически оптимальные крылья. А ещё был сапфир — сокращённый вес; сверкал топаз — гармония остекления фонаря;\* в полёте был нужен аметист — статическая устойчивость; не терялись в авиаювелирии — опал, аквамарин, гелиодор — манёвренность, время набора высоты, практический потолок. В янтарном и хрезалитовом обрамлении рисовались и чертились — площадь и размах крыла, длина, вооружение, общий скелет и элементы обшивки. Рождался с а м о л ё т и щ е! С учётом скоростной заявки, он не был похож на дедушкин «Индиан» или российские «карты» на подшипниках...

Ярый мотожиган В.П. Чкалов перед испытаниями «семнадцатого» нервничал не меньше авторов. Ему нравилось в безоружном истребителе всё: нормальная длина хвостовой части, сдвинутая вперёд центровка, усиленный лонжерон крыла, сваренный из стальных труб, полированный пропеллер от «Ратъе», сдвижной фонарь и окна для освещения приборов, герметичный бензобак в носках крыла, панель приборов и кумачовый цвет машины с тёмно-синим капотом и коком винта. «Француз» имел фиксированный шаг и изготовлялся в традициях спортивно-воздушной акробатики — т.н. моноблочный (цельнометаллический) покоритель высот.

\*Это «драгоценное стёклышко» доставило проектной группе немало хлопот и впоследствии.



Позднее от него отказались в пользу собственной конструкции с оригинальными лопастями, по причине боевого предназначения моноплана. Был установлен винт изменяемого шага: сначала его можно было изменять при подготовке к полёту; затем, для обеспечения максимальной и наиболее выгодной для лётчика тяги, осознали значимость переменного шага в воздухе, независимо от частоты вращения.

Утяжеление винтомоторной группы с «приладами» охлаждения вынудило Поликарповцев увеличить размах крыла и совсем немного его площадь. Общее «обжатие» машины, порождённое формулой аэродинамики и требованиями манёвренности коснулось рабочего места пилота — его кресло наклонили по вертикали на 22°. В тоже время, по предложению Я.И. Алксниса осуществлялось проектирование ДИ-7. Однако проект «механическая спарка» — двухместного истребителя с двумя спаренными моторами и парой пропеллеров противоположного вращения — не состоялся.

Не отрицая возможности установки на И-17 авиапушки, предполагая размещение 360 литров горючего в баках, устанавливаемых в передней кромке центроплана, Поликарпов отметил на полосе газеты «Красная звезда». Многие из современников запомнили его откровение (цитируется выборочно, с сокращениями):

«Мотор имеет 500 деталей. А в самолёте, даже самом малом, их свыше 6000. Десятки тысяч часов понадобятся конструктору-одиночке, чтобы сконструировать самолёт. Иначе говоря, промышленность десятки лет должна будет ждать, пока он справится с конструкцией.

...Нельзя быть одинаковыми специалистами и в области аэродинамики, и в вопросах прочности, и в конструкции самолёта. Если один человек не может заменить другого, то как же такой обособленный конструктор может заменить коллектив? Три-четыре конструктора не смогут думать одинаково, в этом и состоит преимущество их совместной работы. Требуется, чтобы они думали согласованно, в одном направлении».

Вот и думали единомышленники по ЦКБ об обеспечении стояночного угла И-17, о шасси и его амортизации, об отъём-



ных частях крыла о диаметре воздушного винта — много о чём думали сообща. Друзья ещё не отошли от трагической гибели «маэстро» А.Ф. Анисимова, разбившегося на И-5 во ходе съёмок д/ф «Авиатор», который снимали французы под контролем представителя кинофирмы Л. Шабера.

Думали они и про фюзеляж, выполнявшийся с оглядкой на И-16. Традиционный деревянный полумонокок с двухслойной оболочкой, выклеенной из шпона и закрепляемой на каркасе гвоздями и клеем, он начинал жизнь с каркаса из фанерных шпангоутов и четырёх лонжеронов из сосны, которые переходили в носу в стальные узлы стыковки навесной моторамы. Под фюзеляжем, составлявшим единое целое с центропланом, размещался туннельный радиатор, фиксируемый в 2-х положениях и выдвигаемый вместе с туннелем при наборе высоты на пределе границ скорости.

Обшитый фанерой центроплан крыла, как говорилось, был в «увязке» с фюзеляжем. Это не умаляло серьёзного внимания инженеров к его усилению, поскольку к нему стыковались отъёмные части крыла. Нервюры крыла изготовлялись из дюралюминия (о лонжеронах выше), а его носок крепился на них заклёпками и имел фанерное составляющее. Элероны и оперение несли металлические каркасы и обтягивались полотном, как и весь обклеенный тканью почти 9-метровый самолёт, который вылизывался, зашкуривался, шпатлевался и окрашивался лучшими и дорогими эмалями. Кое-что по «косметике» ввозилось из-за кордона.

Убирающееся шасси оставляло желать лучшего, ввиду прежнего «шарманного» привода. Механический привод не устраивал «всю королевскую рать» ЦКБ из-за ненадёжности. Заедание шлицев и внезапный отказ амортизации систематически одолевали инженер-группу то анальгином, то валерианой из-за Валерия...\*

Руководители партии и правительства решили воочую лицезреть полёты нового истребителя. Не будем рассматривать,

---

\* Много интересного из его жизни раскрыла супруга О.Э. Чкалова на страницах книг о муже «Наш Чкалов» (М., 1963), в двух изданиях «Валерий Павлович Чкалов» (Горький, 1978 и М., 1982).



кто что указал, направил, кому кивнул, подал или увёз. Замкнуло у Чкалова на финальных литрах. Надо садиться, в руках мечта любого пилота Мира (минута назад — 424 км/ч). А тут — очередная «петрушка», мать её через Иммельмана!

Он спасёт и в этот раз машину и себя. Ас мог спикировать на головы антинародных лидеров, аналогично попытке Н. Благина, угробившего «Максим Горький» с сорока невиновными несчастными (думал, наивный, будет лететь Сталин). Но как он спасал «семнадцатый», себя, поликарповцев, надо было не в хронике под ширпотребовский пирожок глазеть, а в натуре...

Стрелка уровня топлива — нуль. Жить хочется и красную «ласточку» до слёз жалко! Плавный разворот. Газ по стуку сердца. Лёгкий крен в сторону вышедшей стойки... касание земли ...внеплановая эффектная рулёжка на одном колесе... и бег по полосе!

Валерий Павлович, мокрый как мышь, неизвестно что мысленно пережил и о чём думал, вылезая «из стойки боком», как он подсмеивался над любимцем за малый мидель только вчера.

Поликарпов, наверное, как и все, плакал от счастья, что лётчик, друг, — жив. А самолёты, им что! Вложим по новой душу в железяку бездушную!

Не прошло и полгода, как поликарповцы, поддерживая рабочих экспериментального цеха, выкатывают на едва просохшие и проклюнувшиеся лужайки ЦКБ-19. По силуэту, размерам, схеме и конструкции он был близок к «пятнадцатому». Притерпело изменение шасси: теперь оно стало пневматическим (давление в системе до 30 атм.), крепилось на торцах центроплана и убиралось в направлении фюзеляжа под нормальным вертикальным углом. Несмотря на конструкторские дефекты, обнаруженные в ЦКБ-15, под занавес вооружённого парой ШКАСов и парой ШВАКов, стрелявших вне диска винта, машина получила больше положительных, чем отрицательных отзывов. Радовало, что доработанный «близняшка» заимел советское «сердечко» — V-образный 12-цилиндровый М-100 жидкостного охлаждения с водяным радиатором в выдвижных туннелях. Успех пришёл не



сразу. Двигателю В.Я. Климов шёл к нему годы, перетряхивая, анализируя, заимствуя, заклинивая сотни своих и зарубежных «ревунов». Кому-кому, а ему хватило на своём веку насмотреться, как отрываются тарелки клапанов от стержня, как провалившись в цилиндр, они попадали под удар поршня (или поршней), который сминал их и выбрасывал в трубу коллектора. Дефекты клапанов, взрывы в цилиндрах, обрывы моторных цепей, «ненормальный» вес шатунов, поведённые головки и мн., мн. другое — у самого голова поведётся под напевы «вместо сердца — пламенный мотор»!

Переоценка ценностей, даже при радости творчества — как не ищи альтернативу, к конструкции вечного двигателя не подведёт. Но Климов, воспроизведя «Испано-Сюизу» с «лошадиным» активом 750 сил, создал положительный имидж себе и коллективу товарищей, обзавёлся колоссальным опытом и воспитал первоклассных специалистов, выручивших страну в адском палеве Великой Отечественной\*.

Ну а пока войну ни кто не видел во снах и водочном угаре, на ЦКБ-19 впервые в советской авиации установили водо-масляный радиатор, охлаждавшийся водой из основных радиаторов, которые размещались под крылом и фиксировались в промежуточных положениях. Пилот занимал место в кабине через откидную дверцу, предусмотренную слева и справа, что тоже имело смысл как в будничном патрулировании, так и в нежелательных для страны и народа боевых условиях. Всему было найдено своё место: закрылкам ЦАП; аккумулятору и маслобаку; прицелу и россыпи приборов на одноимённой доске; «мячикам» производства Rиввер concern of USSR; тросовым приводам и прочему.

Согласно доктрине командования РККА, ВВС, ВМФ СССР, о которой умолчал не только Штеменко, на ЦКБ-19 пересмотрели вооружение. Если ЦКБ-первый мог нести 50 кг бомб, то И-17-второй брал на борт до 100 кг вестниц смерти, которых устанавливали под крыльями. 20-миллиметровая пушка ШВАК размещалась в развале цилиндров V12 (М-100,

\* За сборку М-100 следовало наградить весь коллектив Рыбинского завода № 26 — орденами, медалями, мотоциклами, автомашинами.





М-100П), что позволяло пилоту прицельно метать снаряды (особо по наземным целям) через полую ось винта. Четыре пулемёта ШКАС, монтировавшихся в крыльях вне диска винта обнадёживали не одного Д.Л. Томашевича.

Испытанный В.П. Чкаловым самолёт, показавший скорость 500 км/ч и потолок 9700, был затуркан в архив-ангар Поликарповского коллектива, по соображениям якобы тесноты места пилота. Да, пушечный истребитель был поджарой машиной. Однако, учитывая сталинский подход к лётным кадрам, выглядит странным «бросание тормозного башмака» на пути серийного производства, только из-за обозначенной причины...

Русский мужик, если рассматривать его с точки зрения националистов и скульптора С. Герасимова, редко бывал длинным как пожарная каланча, или вышка для подготовки парашютистов\*. Не был он и по-буржуински (помните карикатуры?) жирён, — почти все лётчики были классными спортсменами на ранг выше требований ГТО. Неужели штабисты не могли, следуя критерию оценки по «планке», подобрать лётчиков ниже среднего роста? Видя, какая размулёванная асовская саранча воспитывается в Люфтваффе, глупо не уразуметь того, что тысяча выпущенных И-17 и подготовленных к ним низкорослых индивидуумов, могла полноценно и полнокровно вступить в ряды лучших мастеров в составе эскадрилий ПВО. Но не досмотрели! Не доглядели. Под убийство руководящего «кулака» ВВС — было не суждено, хотя идея могла родиться раньше старта АНТа-25 по маршруту Сталина на США.

Перед отзывом на покорение Полюса Неприступности Чкалов неустанно работал с И-17, касательно «приручения» плоского и управляемого штопора. Ему многое удалось. Он душою полюбил высокоскоростной моноплан. Заступался за него и Н.Н. Поликарпов на встречах с авиапромышленниками и пр. заседательной кастой партийной аристократии.

---

\*Кадровая система ВВС РККА высокодисциплинарно следила за проштамповкой документов каждого с момента, как он проямлил на своём языке «Мама!» Контроль над призывом был в законе.



В.С. Пышнов и А.Н. Журавченко — авторитеты ЦАГИ, лётчики НИИ ВВС (за искл. долговязого М. Громова), инженерная когорта ведущих и отстающих ОКБ, видели в И-17 переворот в мировом авиастроении, повсеместно голосуя «За!». За рубежом только вызревали планы пушечного перевооружения Vf.-109 и 110, «Спитфайров» и «Харрикейнов», «Грумманов», «Буффало», «Кертиссов», «Киттихауков» и мечта воздушного самурайства «Зеро-сэна». Союз поликарповцев выступил законодателем пушечных «вееров» на борту самой «москитной» авиаформации — истребительной. Здесь заслуга советской школы боевого самолётостроения неумолима.

Дело не в транспарантности, а в резюме В.П. Чкалова, основоположника скоростных полётов на бреющем: «Перейти с самолёта И-16 на самолёт И-17 — всё равно, что с «Форда» пересесть на «Линкольн». Мнение друга Поликарпова не везде адекватно ценилось. Мешали завистники, даже когда он вальсировал на паркетах или танцевал с секс-бомбами Совдепии ласкающее уши ностальгичное танго. Но, как у нас часто бывало и продолжает бывать, хода работе не дали; была актуальной пыль в глаза перелётная, усыпление бдительности зарубежья, начинающего бояться коммунизма...

Краснокрылый И-семнадцатый порадовал москвичей (и гостей столицы) 1 мая 1936 года на воздушном параде. На следующий год его «пощупали» Париж и Милан.

Завершая краткий обзор по состоявшейся, но не пущенной во благо обороны наших границ машине, следует заметить, что она претерпела ряд модификаций.

«ЦКБ-33 (И-17 третий экземпляр) — модификация ЦКБ-19 с испарительным (пароконденсационным, — почти сенсационным. — *Р. С. В.*) охлаждением двигателя, — отмечает авиаисторик В.Б. Шавров. — Охлаждающая поверхность по носку и верхней стороне крыла — 7 м<sup>2</sup> в форме клёпаной дюралюминовой\* конструкции с прокладками из ватмана на шеллаке в швах. Вооружение — три пулемёта ШКАС, т.е. вооружение менее мощное, чем в предыдущем, из-за

\*Правописание легучего металла — дюралюминия в 20–30 гг. XX века.



необходимости сохранить полётную массу 1935 кг (по условиям прочности). Самолёт показал скорость свыше 500 км/ч, однако не мог быть принят как истребитель из-за малой живучести системы охлаждения (любой прострел выводил её из строя). (Синоним «Хейнкеля-100», проданного Министерством германской авиации не только СССР, но и КБ «Мицубиси» и «Накадзима». — *Р. С. В.*)

Был проект модификации ЦКБ-33, приспособленной для подвески под самолёт-носитель ТБ-3. Это был проект пушечного истребителя без обычных взлётно-посадочных устройств. Старт предполагался с носителя, посадка — на землю. (Вновь отличились японцы: опыт авиаматок использован ими в будущей Тихоокеанской войне в виде «Цветков вишни» — экстраординарной тактики смертников «Камикадзе». — *Р. С. В.*). Вооружение — два ШКАС и одна ШВАК или же три ШВАК. Площадь крыла всего около 9 м<sup>2</sup>, скорость 575 км/ч. Проект реализован не был, — сожалеет друг Поликарпова и его советник по гидросамолётной тематике.

В том же 1935 г. делался проект самолёта ЦКБ-25, того же И-17, но со звёздообразным двигателем «Гном-Рон» 14 krsd и с рядным М-34НФ. Скорость по расчётам получалась 475 км/ч. Самолёт не строился».

Далее Вадим Борисович пишет о проекте модификации ЦКБ-19 с рассмотренным ранее «Испано-Сюйзой 12YBRS» (ЦКБ-43). Многообещающая перспектива по скорости (около 520 км/ч) при пулёмётном вооружении и 100-килограммовом запасе бомб была свёрнута в архивный лубок ввиду тесноты кабины.

«Три испытанных самолёта И-17 и несколько проектов говорят о большой работе бригады Поликарпова, по созданию истребителя-моноплана с рядным двигателем. К тому времени за границей появились «Харрикейн», «Спитфайр», «Месершмитт» и другие, но И-17 несколько опережали их.

Основные параметры И-17 были выбраны совершенно правильно. Площадь крыла была 17,7 — 17,9 м<sup>2</sup>, полётная масса 1650–1950 кг, удельные нагрузки на крыло 95–110 кг/м<sup>2</sup>. Вооружение, и притом пушечное, было в 1934 г. новостью. Формы самолёта были удачными. Однако требование скоро-



сти 500 км/ч заставляло обжимать мидель самолёта, прибегать к особым радиаторам, к паровому охлаждению, и всё-таки достичь нужных показателей не удалось. К тому же закрытого фонаря на И-17 ещё не было. Основной причиной того, что из И-17 не получился столь нужный и перспективный истребитель-моноплан, было отсутствие для него двигателя в 1000 л. с. и более. (Молодец Шавров, честный, а не тупейный художник; бей своих врагов и врагов Н.Н. Поликарпова высокими оборотами! Ни один из платных биографов «короля» не уделил этому истребителю и его модификациям даже 3 страниц! — *Р. С. В.*) При рядном двигателе в 760 л. с. можно было получить скорость только до 480 км/ч и потолок до 10 000 м. И когда в 1938 г. в этих двигателях были достигнуты мощности 1050 л.с. (М-105, М-107 и др. — дальнейшее развитие М-100. — *Р. С. В.*) и более, тогда закономерно и быстро появились истребители со скоростями более 500 км/ч. А в условиях 1934–1935 гг. работы Поликарпова подготавливали почву для будущих достижений».

Глубоко порядочен и прав Шавров. Мы приносим ему благодарность за его труды, сопряжённые с трудностями работы в условиях диктатуры и последующей «кукурузно-малоземельной» действительности.

Николай, совмещая работу с руководством кафедры самолётостроения Московского авиаинститута имени Орджоникидзе, после выпуска первого учебника по проектированию самолётов (1938 г.), любил вспомнить «пушечного» в ходе лекций и просто так. Он гордится работой бригады:

«Это было 2 мая 1935-го, на другой день после парада на Красной площади, в котором участвовала авиация.

Моё место было на правом фланге, среди работников авиапромышленности. Недалеко от нас, построенные в одну линию, стояли самолёты, среди них и моей конструкции. Мимо проходил Сталин, здороваясь со всеми. Из строя меня вызвал заместитель начальника Главного управления авиапромышленности и представил ему.

— Это Поликарпов, — сказал он и рукой показал на машину. — Вот его творчество!



Сталин не стал меня расспрашивать об уже созданных машинах, — полагаю, все они были ему неплохо знакомы, — просто и деловито он расспрашивал меня о планах моих будущих работ. Внимательно слушал, затем спросил:

— Над чем дальше будете работать?

И, не теряя времени, сам выдвинул предо мною проблему создания новой скоростной машины. С присущей ему чёткостью и конкретностью определял скорости и потолок будущей машины. Прощаясь, наметил и сроки выполнения задания.

Беседа продолжалась недолго. Вернувшись в строй и позже, уже проектируя новую машину, я много раздумывал над размахом, с которым он ставил конструкторскую задачу. Задание не было узким — оно охватывало сумму проблем самолёта в целом. Масштабы, серьёзность и глубина, которые сказались в подходе к разрешению новой проблемы, — вот что врезалось в моё сознание».

На самом деле сознание крупнейшего авиаконструктора Страны Советов будет изрезано вдоль и поперёк до адских головных болей в ходе того, что случилось до и после конкурса «Иванов».

\* \* \*

Кремль, долгие годы патронирующий развитие авиации и освящённый звёздами конструкции поликарповцев (Никольская и Боровицкая башни), а также архангельцев из ЦАГИ (Спасская и Троицкая), наконец-то зашевелился и вышел на поклон небесным стражам! Прошёл год, шла война в Испании. Николай Николаевич, смотря на пейзажи вдоль Московско-Казанской железной дороги, засмеялся, насторожив шофёра лимузина. Повезло ему: выпали свободные часы и он неспешно катил в тишину дачного посёлка, который можно назвать «Народные крылышки». Здесь недавно шумно отпраздновали новоселье конструкторы, пилоты, инженеры, профессионалы и организаторы авиации. Домишки были ладные. Многие переехали на целое лето семьями.

Поликарпов сердечно рад лишней разок понянчить и побаловать Мироцку, не по годам задумчивую и смышлёную девчущку. Шурочка — обворожительная жёнушка, поражает



блюдами «по-самышкински». Сосед, «коктебельщик» С.В. Ильюшин, покоритель небес Я.Н. Моисеев и другие верные товарищи всегда рады войти в дом Поликарповых так же, как его обитатели встретить и угостить их. Многие захаживают с супругами, дочурками и сынишками, а то и наоборот, на чаёк и танцы, под аглицкий патефон заглядывают на огонёк поликарповского окошка влюблённые пары. Часто можно слышать рифму классики, гитару и фортепьяно. Много говорят о чёрной волне мировых событий и спорят о технике.

Словно пробежал по небу метеор — ушёл в Америку день. Гости, вдыхая прохладу ночи, не заметно и бесшумно разошлись. Николай долго смотрит на небо: вспомнил отца, мать, сестёр и братьев, «Лунную ночь над Днепром» Куинджи. Небо полно неожиданностей, но кто ответит, сколько аномалий на Земле?! Ему приходили мысли о Мироздании. Небопроходцу было над чем поразмыслить — он хорошо помнил Библию. Построение теорем ежедневно — возможно ли оно, когда надстройки корабля модернизированы, а днище его сверх ватерлинии сгнило? Формулы, формулы, бесконечные теоремы бытия в измерении одной человеческой жизни — как заставить их работать по математической логике, где ключи к секретам успеха? Киров... разве он не думал об этом, когда шёл на выборы и что за намёки кидал мне в спину Коля Ежов? Маленький, хитрый и коварный парниша. Буквоед-наркоматчик до мозга костей. Амбиций... дай только волю! Не посмотрит на часовой пояс — параллели с меридианами колючей проводкой свяжет, не моргнув глазом...\*

Конструктор тихо вошёл в дом, сухо щёлкнул замок веранды. Шура ворочалась, и что-то простонала во сне. Марианочка безмятежно посапывала в подушку, подсунув под неё руки. Отец аккуратно, боясь растревожить жену и дочь, поправил сползшее летнее одеяло.

---

\*Возможно, Н.Н.П. вспомнил и о том, что арестовали директора нижегородского авиазавода № 21 Е.М. Мирошников, о «выкрутасах» главы ГУАП НКТП М.М. Кагановича. Тогда на самолёте И. Флорова и А. Боровкова разбился Э. Преман. Из-за трагедии с И-207 посадили двигателялиста А.С. Назарова.



Он многое ещё передумал о конструкциях и жизни, об обиде и значении своего места в Мире. Быть может, набросал эскиз какого-нибудь «Ливенца», предназначенного для кругосветного перелёта и, вероятно, отчеканил прошение Сталину по вопросам того же маршрута. Но небо уже розовело, будто ему стало стыдно. Где-то далеко пророкотал четырёхмоторник. По звуку — будили народ М-17Ф Аэрофлотского трудяги «Туполева шестого». Так и не прикорнувший даже полчаса Поликарпов вышел на воздух и пожалел, что оставил в столице гирию. Надо было собрать бумаги, оценить свежесть рубашки и серенькой бывалой тройки. По часам за Главным приезжал «Паккард», но чаще — детище по лицензии Форда, иногда «ЗиС»...

Июньское утро духорило; казалось, злобный дух небес запретил ветру перемещаться. Среди табачного люда явление обозначено «топор вешай», но Николай курил редко, то есть, вообще не курил. Он с удовольствием попил чая с лимоном, и вскоре был приглашён в лимузин клаксоном.

Закончены последние приготовления. Выверена документация, привычно и аккуратно сложенная в тёртый кожаный портфель конструктора, словно принадлежности первокурсника на первое сентября. Поправляя галстук и скрипя до блеска вычищенными туфлями, Поликарпов неслышно для родных вошёл в спальню и по очереди мило поцеловал их. Выключив свет в горнице, вышел из дома, оглянулся и с рабочим настроением разместился в чёрнолаковом авто.

Шофёр, внимая его просьбе, спешил: третья, четвёртая, третья, четвёртая — визжат покрывки в белом канте по ранне-утреннему шоссе. Знакомые перелески, виражи, подтянутые вдоль дороги селения быстро остаются за «кормой». Всё было обыденным, даже в чём-то родным и потому настрой был добродушным и не чувствовалось тревоги. Но трагедия, возможно, запрограммированная смерть, уже витала, быть может, она ещё с ночи сидела в покрывках или багажнике, а то и в барабанах тормозов свежей по году выпуска автомашины. На одном из неизвестных отрезков пути они попали в крепкую аварию, ставшую белым пятном в биографии георгиевца, ещё при его макси-сложной жизни...





Мы берём на себя ответственный и тяжкий груз, выдвигая версию, вполне реально, по нашему разумению, продуманной катастрофы. Документов, а тем более книг, освещающих злополучный момент — н о л ь. Ни одна из авиаисторических, политических, хамских и патриотичных голов не удосужилась задуматься как о стечении обстоятельств, так и о факте, когда автомобиль стал похож на меха гармошки. Если следовать математическому построению, даже не имея данных о дорожном факторе, самом препятствии (а оно, учитывая коварность власти, могло быть живым), тормозном пути и техническом освидетельствовании задействованных транспортных средств, то с первой же записи в блокноте очевидно: 50% из 100, что машина и её водитель с очень ценным пассажиром могли быть подставлены под подлый удар\*. К о м у э т о б ы л о н а д о ? К о м у б ы л о н а д о л и ш и т ь ж и з н и п е р в е й ш е г о к о н с т р у к т о р а с о в е т с к и х и с т р е б и т е л е й и, ж ё с т к о с п р а ш и в а е т с я, з а ч т о ? ! О н ш ё л в в ы с ь. С н и м р а б о т а л и л у ч ш и е, з о л о т ы е г о л о в ы р у с с к о - с о в е т с к о й и н ж е н е р и и а с ы п о и с п ы т а н и я м, ф у н д а м е н т а л ь н о е с о д р у ж e s t в o м o т o р o c t p o i t e л e й, ф и з и к o в, х и м и к o в, а в и а в и з а ж и c t o в, м e т a л л и c t o в, т o к o в и к o в - п е р e д o в и k o в, л и д e p o в н a p k o м a т o в o т р у б л я д o p a c c t p e л a. П o c л e п o x o p o н M e н ж и н c k o г o e м y c л e д o в a л o o c t e p e г a т ь c я з a в и c т л и в o й м o л o д ё ж и и б ы в ш и х «квaрт и р м e й c t e p o в - c т a т c k и х c o в e т н и k o в». C л e д o в a л o п o д y м a т ь, з a к a k и м c т o л o м c и д и т п o л н o я д н a я г a д ю k a в к o л л e к т и в e, — a o н a, б e з c o м н e н и я, б ы л a, г a д и л a и e ж e д н e в н o c м e я л a c ь в г л a з a, п p o и з н o c я м o н o л o г и o г e н и a л ь н o c т и.

Поликарпов был честным, где нужно резким, властным человеком. Он отстаивал позиции (будь-то жизнь или родная авиастихия) в едином ключе справедливости, во благо успешного разрешения вопроса или проблем, выросших Китайской стеной на пути к зримой для него цели. Накричит, а потом в кабинете за сердце держится: «Я не прав (хотя прав). Вёл себя как мальчишка! Осталось секундентов позвать, пощёчин друг другу нахлопать, да стволы на последней дуэли для одного из нас — р а з р я д и т ь . . . »

\*Не забывайте о том, насколько мизерной по тем-то годам была плотность автотопопотока.



Да, он был чрезвычайно сложен, а через минуту так прост, что думалось, это не он, а старший брат, приятель детства и юношества, настоящий друг, прямо отец. Думающая, честная молодёжь, боготворившая его везде, только потом, за пределами золотой клетки КБ, ласково называла его «первый из карпов», «сэр авиадед». Он заслужил почтение за мастерство, гротеск мышления, каталог калейдоскопных знаний и гранитный опыт в самолётостроении, но приговор с него (при ордене Ленина) так и не сняли...

Политический волюнтаризм, авантюризм и промышленная коррупция были живы и собрали семейные бриллианты уже тогда, но они — человеки, создающие порочный замкнутый круг — долго не жили. Осознанно готовясь к «сегодняшнему» аресту, их душа могла породить наисатанинскую пакость, в виде потяжки в мир иной и других — бывших друзей, врагов, родню до пятого колена и даже любовников.

...Подрастающей дочери — Поликарповой Марианночке — было в 1936-м десять лет, шёл одиннадцатый. Наивный ребёнок, она любит ходить с папой и мамой чаёвничать к родному дяде Володе. Коллекция охотничьих ружей, удочки, ордена за храбрость, завоёванные на передовой Первой мировой, ёжик Лопушок — её мирок, в котором большую роль сыграла семейная библиотека. Что она, и её мать Александра Фёдоровна, пережили тогда, «что» могли понять насчёт затяжки колёсных болтов, а может и снайперского неудавшегося выстрела по лобовому стеклу или в спину? Ответа нет. Есть «крошка» воспоминаний из памяти взрослой Марианны Николаевны:

«Как-то папа во время одной из поездок на автомобиле попал в аварию и повредил рёбра. (Слава, Господи, остался жив, что стало с шофёром — детектив. — *Р. С. В.*). Вернулся на дачу с нестерпимой болью. Ильюшин, узнав о случившемся, тут же принёс огромное блюдо с только что сорванной с грядки отборной клубникой. Папа говорил, ягоды способствовали его быстрому выздоровлению».

Умер потом Лопушок, замяли его на диване. Как могли раздавить и Главного конструктора опытного и серийного



авиазаводов с московской пропиской. Он смолчит, перетерпит, уввы, не только боль рёбер. Не обмолвится про аварию словом в письмах к отцу, Николаю Петровичу, перебравшемуся после смерти Александры Сергеевны в Новый Оскол. Но были два лекарства: семья и работа. Партия, правительство, руководство ВВС под народным прикрытием ставили новую задачу. Её разрешение не давало порой какой там отоспаться! — как следует пообедать мешал молотобойно тикающий циферблат...

\* \* \*

В середине 30-х годов, в связи с войной в Испании у Первого революционера страны возникла идея создания многоцелевого самолёта. По замыслам Вождя и выпестованного догмами теоретика В.К. Триандафиллова генералитета, РККА и МС Советской республики нужна машина, не имевшая аналогов. В требованиях к конструкторам сие выражалось гигантомански: в одни моторы, фюзеляжи и крылья «срочно требовалось» вложить должности нового самолёта. Тот «должен был» летать и охранять страну в виде разведчика, ближнего бомбера и штурмовика, малого транспортника и истребителя сопровождения одновременно.

Мало кто в те годы улыбался, а вот работали, не покладая рук и голов, с зари до зари. «Самолёт должен быть простым в изготовлении, чтобы можно было сделать столько экземпляров его, сколько в стране людей с фамилией Иванов», — такова сталинская формулировка боевой задачи в мирное время.

Девиз под «Иванов» хорош, как говорится, и не заешь, и не запёшь! Командование РККА, в котором, истинно глаголя, было маловато русских, объявляет конкурс-соревнование для ускоренного создания ближнего бомбардировщика и разведчика-моноплана. В «стахановке» приняли участие ЦАГИ (ОКБ опытных конструкций А.Н. Туполева) и ЦКБ Н.Н. Поликарпова. В борьбу умов включились коллективы ОКБ Д.П. Григоровича — болевшего ветерана гидроавиации, и ОКБ ХАИ, в лице прошедшего туполевскую «закалку» профессора И.Г. Немана. Коллектив туполевцев представлял бригаду молодёжи во главе с П.О. Сухим,



принимавшим участие в создании И-4, АНТ-25, И-14 с убирающимся шасси, двухмоторника «Родина».

Едва ли Николай Николаевич был обрадован санкционированным перегрузом коллектива сверху: со второй половины 1936 года он мечтал вывести на защиту сухопутных и морских рубежей двухмоторный «Воздушный танк».

С чьей-то протекции принято считать, что Поликарпов был страстным приверженцем одномоторных бипланов, полуторопланов, монопланов, низкопланов. Нельзя упрекнуть Главного координатора проектов в отсутствии сил, работавших в ритме толкающего рычага чиновничьих звеньев наркоматов. В условиях репрессий здравствовала каста авиалоббистов своих нередко слабых проектов. Поликарпов не исключает многократное написание пасквилей с их стороны в пользу себе и в удар его начинаниям. Судьба СВБ (он же многоместный пушечный истребитель, дальний разведчик, скоростной пикировщик), независимо от мнений сторон, даёт право утверждать, что машинёнку с опасным для противника потенциалом загубили силы не извне, а на Родине. Рывок воздушных истребителей танков в серию(по-настоящему выстраданной машины) — оговоримся, планировался. В дело вмешивался не думавший о роковом выстреле М. Каганович, фаворит ГУАПа. Были рядом умные мужчины из НИИ ВВС и т.д. Но развёртывание производства на заводе № 22 было завернуто большими подписями и печатями, несмотря на дельные выводы госприёмной комиссии. Признаём, мы зашли вперёд по летоисчислению и событиям. Позже вернёмся к «замораживанию» воздушного танка, выводимого в свет замом Поликарпова — Н.А. Жемчужиныным.

Итак, гражданский И-17 только вернулся из Милана, но личностный подход к аэро пролетариату не нужен. «Иванов» — вот это да! Вот массовочка — мессершмитты с танками не переживут. Люфтваффовские шасси подплавятся, похлманновские «Штуки» развалятся...

Одним из условий конкурса лидеры ВВС считали применение комплектующих, по общему «досье» крылатых машин. Это учитывалось для того, чтобы конструкция самолётов,



проектирующихся в одинаковых условиях, могла бы оперативней доработаться в КБ, а затем запущена в серию. «Раскрываемая ангары шире», последнее означало, что подразумевались синхронность в разработке шасси, установка одинаковой модели двигателя, турелей с пулемётами ШКАС и возможность применения разного калибра пушек.

Не вычёркивая проблем вокруг бомбера с двухкилевым оперением, Поликарпов, скрипя сердце, окунается в надуманную конкурсную гонку в снегах и морозах 1937-го. П.О. Сухой и И.Г. Неман также стараются с единомышленник. В этой работе Поликарпов планировал вывести на широкую ногу штамповку и литьё, пресованные профили и дерево, стоял на защите смешанной конструкции. Неман, провозглашая «Ни одной выступающей детали в потоке!» — придерживался цельнодеревянной конструкции. Сухой строил с товарищами металлическую машину. Проект Григоровича, по старой дружбе с Поликарповым, предусматривал аналогичные с его разработкой материалы.

4 июля 1937 года макет моноплана под один двигатель осмотрела комиссия ГУАПа под контролем НКВД, но с выводами-прокламациями не спешили. Руководство ВВС обожгло ещё ранее, в 1935 году: в июне успешно испытывался разведчик ЦКБ-27, спроектированный бригадой С.А. Кочеригина. Несмотря на скорость — 461 км/ч, рабочие завода № 1 не отметят ста граммами и шампанским серию; механизм уборки шасси связал Р-9 под пылью в ангаре. Последующая попытка выйти из положения установкой неубирающегося шасси ухудшила быстроходность машины. Трудно сказать, что написал о ней зам Кагановича — Марголин.

Поликарпов и ЦКБ решают сделать «Иванова» с убирающимися «ногами», снабдив его для «прыткости» 830-сильным двигателем. Параллельно не прекращается работа над «истребителем танков». Главный встречается с оружейных дел асом — Б.Г. Шпитальным. Речь идёт о количестве стволов на борту двухместного самолёта с расчётным (пустым) весом 2380 кг при длине 9,4 м и размахе крыла 12,2 м. Николай предпочитал пушечное вооружение, но, по мотивам



бомбардировочной концепции, от него пришлось отказаться — того требовало размещение авиабомб весом 900 килограммов. Впрочем, сетовать на отсутствие пушек не стоило: «Иванов» Поликарпова был самым опасным по количеству ШКАСов — 9 пулемётов калибра 7,62 мм могли изрешетить в дуршлаг кого угодно, с тыла и лобового сектора...

Незаметно пришёл поплакаться на русскую землю ноябрь, ознаменованный празднованием революционной годовщины и непролазной вне столицы грязью. Хмуроватость быта Поликарпова и семьи в эти дни покидает их дом: к радости всех, приехал желанный гость, папа, свёкор и дедуля — Николай Петрович. Тётя Тоня — сестра Поликарпова-старшего, слала гостинцы и подарки с приветом и массой пожеланий. Обстоятельства не дали ей приехать в Москву: вместе с мужем она осталась присматривать за домом и хозяйством в Новом Осколе. Николай Петрович редко бывал в Златоглавой. Когда выходила оказия, старался не обременять сына-конструктора. Постояльничал у Володи, да и то — день-два, максимум — три. Если он переступал порог на Патриаршем, в доме витала живая история.

Сегодня, после радостных эмоций от встречи с родными, Николай Петрович, хоть и съехал под Белый Город и выпил с устатку пару рюмочек кагору, не мог умолчать про родимые Ливны. Он вспоминал о том, как его Шурочка приносила ему тормозок с харчем в Духовное училище, частые встречи с протоиереем города Н.В. Булгаковым, смеялся над схожестью судьбы его сына Серёжи и своего «технаря» Николки. Сын, склонив голову и прищурившись, смотрел на батюшку и чувствовал, что внутренне молодеет, отдыхает душой и сознанием. Он боялся перебить ход воспоминаний отца. Конструктор боевых машин увидел себя отроком, сбросившим картуз перед воротами Храма Преподобного Сергия. Он шёл мимо колокольни Новой Николы, отыскал высокую кручу над Сошной. Здесь, в Ливнах, он встретил первую таинственную незнакомку, познал радость дружбы и, возможно, первый удар предателя. Тут наверняка понял, что бывают моменты жизни, когда свои становятся хуже врага. Память — достояние человека, всей Цивилизации, — сжимала Поликарпову-младшему



грудь, мучила пережитым и возносила к облакам достигнутым. «Депутатство» в Верховном Совете СССР — смех! Что может сравниться с Малой Родиной, её магнетизмом и мощью, что поставила меня дать Большой Родине пусть не пассажирские, а военные крылья?! Как сказать отцу, архиепископу, служившему в храме Христа-Спасителя, что главное — не самолёты и кремлёвские звёзды, а Истинная Свобода Художника, его выход из наручников власти? Родина с её вековыми святынями разграблена и полуубита. Наш Поликарповский род могут сбросить в никуда, откажись я «рожать» самолёты военщины! Циолковского — через Лубянку; Королёва — через Лубянку; а Капица, Лангемак, Ландау, Вавилов, Курчевский...

— Николай! Чего глаза увлажнил? — окликнул батяня. Я, дорогуша, дух приехал тебе укреплять. Александру поддерживать. Мирошкку побаловать. А ты вновь в думы ударился... Не гоже! И так поседел не ко времени. Вот, поинтересуйся, какую реликвию разыскал! Сам, ей-Богу, затрудняюсь определиться во глубине веков. Житейская история, и не во хмелю, а из жизни помещика Страхова. Не припомнишь таковского и барчуков того дома?

Я расскажу: были у него двое крепостных певчих Серёга Зименков, да не поверишь, наш брат Поликарповский, кликали Василием... Красавец был, прямо из сказки. Осталась картинка. Неизвестное перо выводило. Вот, глянь. Видишь, грустный звёздный мальчик слева стоит? — не унимался Петрович, желая сбросить с любимца очевидные тяжкие раздумья.

Взрослый сын встрепенулся и пристально всмотрелся в поданную отцом литографию: так и есть, Василий Поликарпов.

— Отец! Ты много говорил про деда, — загадочно расставляя слова, сказал Николай. — Расскажи что-нибудь! Шуре с внучкой будет интересно послушать о корнях наших. Ты же Россию больше меня знаешь — исколесил её всю, когда возглавлял Тверскую, Могилёвскую, Тульчинскую, Винницкую епархии...

— Что сказывать, Никола? Сам помнишь немало. Тут князя Голицыны напрямую причастны. Облагородили, понимаешь, Кшень с 1855 года. Тогда волостной народ в губерн-





ские центры не поспешал податься. Всё боле головой вниз. Поближе к матери-землюшке, к природной водице, к грибному, ягодному и — Мироцка, ты слышишь? — и к звериному царству. Бывало, мать пошлёт к древнему старику на околицу, — какие он только вещи из ивы-лозняка выделывал, забыл его имя, — н-да... Так вот, пошлёт матушка за плетушкой, а ты её новёхоньку, целый день по ручью елужишь за пескарями. А с ними — о, детское счастье! — то плотица, то голавлик и вьюн, Ну, а если двухфунтовый щурёнок... Ей-ей, не небылицы в лицах, а пир горой. Ушица блестящая и штаны порванные прощаются!

Александра смеётся от души. Москвичке невдомёк, как зарождались выселки Беломестной слободы, земли вокруг которой были дарованы августейшими Романовыми Голицыным, в трудное время их самодержия Всероссийского. Марианна не слышна: дедушка поражал её говорком, а отец, если освобождался от авиазабот, считал лучшими днями, когда выступал переводчиком с орловского на московский. Между тем, законный владелец ордена Святой Анны III-й степени за заслуги перед Отечеством продолжал экскурсы.

— Шура, ты, когда училась на девичьих курсах, тебе педагоги мудрёные говорили про зодчего Константина Тона? Должны сказывать — архитектор был примечательный. Мало того, что божьи храмы строил, так ещё и пособие на Россию выпустил по их проектированию, убранству и реставрации. Князь Голицын, думаете, только крепостных прижимал, грабил, как в сегодняшних школах, позабывших псалтырь, вам насаждают вертихвосты? Он хоть грубоват и самодурством побаливал, а верующий глубоко был как большинство русичей. Разобрался в проекте Тона. Строителей пригласил из дельных мужичков со славой по округе. Они-то и заложили церквушечку с трёхъярусной шатровой колокольней высотой под тридцать метров. Поставили кирпичную оградку, ворота резные с калиткой. Окропили святою водицей трапезную и придел во имя небесных дел Михаила Архангела. Прихожане, по миру ходившие и ездившие, были жуть как довольны. Кто рубликом, а кто десятью покрывали камушок, —



дело-то серьёзное, всенародное! Немало кумекали на сходнях, как «кубик» (постройка была угловатой) навечно обозначить. Сошлись присвоить храму имя Святого Сергия Радонежского. С тех пор повелось: Сергиевское да Сергиевское. «Ты куда лапти настропилил?» — «Известно, тятя, к обедне в Сергиевское!», «Варвара! Идешь-ты такую красавицу-эко-ночку раздобыла?» — «В часовенке Сергиевской!» — ну, и так далее...

Покашляв и подмигнув Мирошке, дед позвал её к себе и, ласково глядя по голове рукою труженика, сказал: «А ну-ка, моя внученька-лётчица, подай мне чашку из бухвета!»

Марианна звонко рассмеялась. — Папа! Отчего дедушка старые слова называет по-новому? Правильно же буфет, мамулечка?

— Правильно, дорогулечка, — подшучивает в рифму Александра. Николай — тот и сам как ребёнок, смеётся над дочуркиной серьёзностью.

— Это Мирошка, от истоков Сосны акцент. Ты привыкла, что я зову тебя с мамой Мирошкой, а это, хоть и по-орловски, неверно, надобно Мирочка. Но ты же на папу не обижаешься? Я тебе подарок музыкальный продумал — б о о л ь ш о о й!

Помолчали. Шура, грациозно двигаясь по комнате, поставила ненавязчивое танго и заварила чай. Петрович настоял принести тульских медовых пряников, купленных им по дороге.

Под аромат чая и родственную идиллию дедушка долго рассказывал про отца — деда Николая Николаевича и прадедушку Мирошки — Петра Михайловича Поликарпова, первого священника в Сергиевском храме. Он говорил, вещал, и его речь, мысли опытного преподавателя церковно-приходских школ, лились размеренно и по-старорусски мощно, в точности, как гонит воды быстрянка Кшень. Вспоминались смешные случаи, рассказы прихожан из Вязовой и Свободной Дубравы, Троицкого, Коротыша, Никольского и Казанского. Иногда захаживали поклониться жители крупных дальних сёл Успенского и Беломестного. Все несли с собой печали и боли... Пётр Михайлович, передавая духовное наследие сыну, прислужившему дяконом, был рад приветить люд, когда бы он не ударил челом



Сергиевскому храму — в любое время суток. Сильно переживал Николай Петрович, что устои нации рушатся. Приводил высказывания законоучителя, священника и заведующего церковно-приходской школой С.И. Оболенского. Стоял на позициях обновления церкви...

...Боем пропели куранты. Повсюду засверкали вечерние огни — Москва не спешила укладываться и кутаться преступным одеялом ночи. В такой негласной обстановке семья Поликарповых прогуливалась по Красной площади, по улице Горького, поклонилась Пушкину.

Праздношатающиеся товарищи не знали, что с ними будет, однако мыслить о завтрашней смерти никому не хотелось. Всем хотелось развлечься, покушать эскимо, леденцов, пострелять на приз в тире. Прохожие улыбались и кивали друг другу, охотно отвечали на вопросы приезжих, были более откровенны и чисты. Пройдясь по достопримечательностям столицы, Поликарповы, в предпоследнем трамвае ехали на Курский вокзал. Поезд, проходящий через Новый Оскол, был ночным. Купив билеты и газеты, с грустью вспоминая период влюблённости, Николай с отцом и Шурой вышли на перрон. Несмотря на позднее время, здесь всё пытело и перекликалось трудом, обеспечивавшим манёвренность междугородных сообщений. Из паровозного депо доносились перестук и возгласы ремонтных бригад. Вдоль прибывшего состава колдовал смотритель вагонов. В стороне, в лучах фонарных столбов, виднелся дымок. Свистком напоминал о себе маневровый. Под ногами галдели ночные носильщики. «Балаклавила» в репродуктор диспетчер вокзала и ныл чей-то невыспанный дитятя. А по всесоюзным путям пел на стыках Сухуми-почтовый...

Вскоре подадут экспресс на Симферополь. Николай, вручив отцу материальную малую помощь, обнимется с ним. Поможет разместиться в купе, возможно, купит пару-тройку сувениров родным. Всё шло в рамках общения взрослого сына с седым отцом. Выдающийся авиаконструктор не мог знать, что это их п о с л е д н я я встреча, как и не знал, что через два года начнётся Вторая мировая война...



Сейчас он с супругой катил на шашечной «Эмке» к Пионерскому переулку. Фары вылавливали нервно дёргающихся прохожих. Его звёзды на Кремле слали блики брусчатке от Луны и звёзд. С утра марионеточно закричит радио о «счастье и широте кудрявой»...

\* \* \*

Бывают горестные годы в истории любого народа. Надо находить в себе мощь личности, чтобы не скурвиться, не пасть в ад пороков, не совершить грех — лишиться себя жизни. Пересилить пулю, глядя на неё через дуло, вовремя закрыть окно и не пытаться положить себя на рельсы и дорогу — тоже геройство. Эти два года в жизни и творчестве Н.Н. Поликарпова, как и всей страны, представляют Апогей рукотворного кошмара, который невозможно вывести в строку в полном объёме и правде. Требовалось одно — выжить — но выполнить исконно завещанное право тысячам россиян не удалось. Плакать, молиться, кричать, биться, рваться, саботажничать, маслить дорогу рублём, телом, роднёй, врагами и лжеврагами, юлить перед Кодексом Злодеяний, пытаться с ним заиграть — было бессмысленно при зарождении мысли, тем более при осуществлении минимума перечисленных «антинародных» действий. Пока летели купола в глубокие обрывы и мелкие речки, да изредка постреливало кулачество и басмачество, в дни, когда каждый ощущал себя живой мишенью и до рвоты думал, «как спасти родню», сокращённая комиссия от июля 37-го утверждает «Иванова» в декабре. Да простят погибшие и живущие, вновь возвращаемся к беззаконию в соцзаконе.

Человечек с бездонным выражением глаз, выпускник начклассов Н.И. Ежов сосредоточил в руках власть, на ноготок уступающую жандарму самурайства Х. Тодзио. В глазах тех, кто пытается его... реабилитировать(!), он был и останется «героем, очистившим русскую землю от скверны» — от государственных и военных деятелей, всевозможных династий и священников, от культурной и технической интеллигенции, от колхозников, служащих, рабочих, членов их семей и от целых народов. Его предтечей



следует назвать Иващев, Бронштейна, Кобзырева, Белугина, Васильева...\*

На первый взгляд, нормальная голова. Открытые глаза, подтянут. Неважно, что ростом не вышел. Были у него сердце, семья, увлечения. Всё ведь было, чёрт возьми, как у всех! И всё-таки, чем руководствовался новый Ягода, одевая ежовые рукавицы и пожёвывая папиросный мундштук, совмещая должности генкомиссара госбезопасности, наркома внутренних дел, секретаря ЦК ВКП(б), председателя Комиссии Партийного Контроля, члена оргбюро ЦК, кандидата в члены Политбюро ЦК и, наконец, наркома воздушного транспорта СССР? Указаниями Хозяина Кремля, с которым Николай Иванович смотрится, как киплингowski Табаки с Шерханом? А если помимо расставленного им всевидящего ока, не знавшего неудач при процеживании ночей, он, с присущей ему напористостью, ставил «палочки-крестики-нолики» в дневнике, по только ему известным сценариям, перешагнув в жестокости Иосифа Виссарионовича?!

...Подходил к концу зловецкий 1937 год. Несведующую детвору ожидали сюрпризы, сладости, безмятежность, а пап и мам, братьев и сестёр, дедушек и бабушек продолжали выдёргивать из постелей отнюдь не игрушечные волки.

Ежов был хитёр и исполнительен, что привело его под пулю такого же исполнителя и госнаглеца Берии (попытки реабилитации их имён должны преследоваться в законе). Сверхзаинтриженные личности (не без пороков) остаются без комментариев: виновны со знаком бесконечности. Девятиграммовый, ссыльно-приговорочный сценарий с почтой в один конец «раскручивался» жесточайше-карикатурными способами, на которые не нашли туши КУКРЫНИКСЫ и пр. обслуживающие режим Шущеры, похожие на персонажи фантаста А. Толстого. Случалось, арестовывали невиновного по ошибке дважды. Уразумите картину «Вандализм вакханалии»: чёрные «ЗИСы», «Эмки», «Пак-

---

\*Прочтите «Правду о ГУЛАГе» репрессированных авторов О. Волкова, С. Видерко, В. Куликова, С. Щеглова, Н. Лебедева, Л. Линник (Тула, 1991), книгу Б.В. Соколова «Наркомы страха. Ягода. Ежов. Берия. Абакумов». М., АСТ-ПРЕСС КНИГА, 2001.



карды» из гаражей работников «филармоний», «футбольных клубов», масса грузовичков на базе «ГАЗа-АА» под «скорую» и «хлеб», жгут топливо — КРОВЬ — вокруг Госграницы СССР. Одна единица из «добролётов» (под ОСОАВИАХИМ, наполовину расстрелянный), совсем не с затонированными стёклами, звучно мнёт снежок в вашем дворе во второй раз за неделю. Поднимаются и «гости» в околышах на квартиру. Тра-та-та! Ревёт подъезд от пятого этажа до парадного от стука сапог по двери. Но выто на Лубянке на овёсно-свекольную баланду перешли, или на пути к лагерю, а с угрюмым оскалом вседозволенности трясут вашу жену и детей: «Где муженёк и папа — шпион японской контрразведки?» Мама, позабывшая не про чёртовы ножи неточенные, а про блёстки в щях, с бланшами недоедания величиною с яйцо, сыночек — воюют в слезах, разным тембром: «Его нет, нет. Нет, нет... Н-Е-Т!»

«Забрали? Когда забрали? С соседями дружите? Свидетели-понятые подписи ставили? В списках не значится. Кружки. Смена белья. Десять минут на сборы, вражье падло! Поедем выяснять обстоятельства. Пусть прокурор думает».

А женщины? О, Боже, милые матери и бездетные всех сословий, бедняжечки! Мы не можем найти слов, что проделывал мужской маразм над Вашим и подрастающим телом Ваших дочерей. Мы не располагаем жизненным словарём, чтобы вывести тысячный грех-трагедию, когда Вы, в рыданиях, осознанно ложились подстилкой Органам, во имя спасения мужей, отцов, братьев, сестёр, матерей и детей. Все они, как и Вы, прекрасная Жемчужина Человеческая, хотели жить. Иначе — зачем рождаться?!

Когда шёл рукотворный замор и творились антиразумные события в лагерях при навязывании общежития политзэков с уголовщиной, нередко поддерживаемой мафиозной администрацией, находились тысячи верующих в «доброе» Вождя. «Сталин ничего не знает!» — эта убаюкивающая душу притча не раз сипло пророкотала и заискивающе пропищала на нарах, под ними и на пути осуждённых к неизвестно когда (утром, после ужина или ночью) вырытой своими руками яме, не имеющей ничего общего с могилой. Это простить невозможно.



но никогда! Даже тогда, когда Человечество обустроит жизненный колпак для колонистов на Уране... Не Сталин, а СИСТЕМА НАВЕЧНО ЗАКЛЕЙМЕНА\*.

Стоит ли говорить, что атмосфера в авиационных кругах была крайне напряжённой и тяжёлой? Она звенела, как струна перед разрывом, ибо это была кроличья жизнь в ожидании стука-звонка в дверь. Это была психологическая воздушная инъекция, потому что тебя могли подхватить под руки с заломом головы прямо на сменивших названия бульварах и улицах.

Поликарповы, как законопослушные труженики, тоже вставали на встречу дня и ковали умом славу державы. Они не знали, что принесёт им завтрашний день, а он — обычный февральский день 1938-го, вероломно ударил семью навзничь. Почтальонка, не поднимая глаз, молча подала телеграмму и резко повернувшись, быстро побежала по лестничному маршу, отбивая каблучное эхо, словно шрапнель...

Поликарпов ничего не слышал. В руках он держал наитягчайшее горе-весть — родственники с прискорбием скупко извещали сына о смерти отца. Николай Петрович, в нормальном на вид здоровье, прилёг отдохнуть и больше не просыпался...

Это был один из роковых ударов судьбы, усугубивший шаткое положение Николая Николаевича. Его отголосок сказался на его здоровье и творчестве, раньше времени состарил Александру. Весь вечер рыдала Марианночка: «Как же так...почему... звёзды и самолёты... Родина папеньки... бухвет...» И режущее лезвие непонятия кромсало её не знавшую жизни душу — «как же так, за что, отчего...»

«Мама и папа были убиты горем. Они тут же выехали в Новый Оскол. Папе удалось получить вагон, чтобы перевезти гроб в Орёл — там на Крестительском кладбище была похоронена бабушка Александра Сергеевна», — и сквозь года смахивает слезу Марианна Николаевна...

Не думал её отец, не гадал, что в тисках личной трагедии посетит вторую Родину — изъезженный и исхоженный Орёл.

---

\* См. книгу «Реабилитация: Политические процессы 30-50-х годов» (под ред. А.Н. Яковлева), М., Политиздат, 1991, а также «Сталинские стройки ГУЛАГа 1930-1953» Московского издательства «Материк», 2005.





И сюда, в милые глазу и тихие закоулки, дошла длань сталинской опричнины. Здесь орудовал начальник Управления НКВД П. Симановский. Жуткие по лжи и последствиям бумаги, не моргнув глазом, подписали его зам Валик, первый «следопыт» области Попов, шефы горотделов НКВД в Ливнах и Мценске Чернов и Пикалов, лидер межрайонной опергруппы лжетоварищ Вайсбанд и другие остовы, меченые антихристскими фамилиями и деяниями\*. Будучи под осязаемой мушкой, они запивали творимый Ужас спиртным, скрытно кутили с поставленными в ничто бабами. Они спешили жить, убивая других, рьяно следуя кошмарным пунктам директивы, развязавшей им руки в ходе повсеместного «изъятия контрреволюционного элемента». Они надеялись: Партия, Вождь заметят их ежеквартальное «выполнение планов», в частности наиподлейшую фальсификацию политдел и облаву на «вредителей» в Орле, Брянске, Ливнах, Кромах и Тросне — всюду по обширной Орловщине. Были разгромлены несуществующие «Правотроцкистская террористическая и вредительская организация» (Орёл), «Эсэровская организация» (Ливны), «Эсэро-меньшевистская организация» (Брянск). Расстреляны их якобы «лидеры», «члены», «вредители» и «контрреволюционеры», «шпионы» и «диверсанты». Подручные Вайсбанда — узаконенная банда в форме, усиленно жгла топливо по районам, в поисках «кулацко-повстанческих контрреволюционных организаций», с той же сокращающей народ целью: депортация с семьями, «галочное» заполнение тюрем, расстрелы по сфабрикованным обвинениям и конфискация имущества в пользу государства. Народная ненависть кричала и зрела. Но народ не вышел на тропу войны со своими убийцами. Его дубины не били по головам, вилы не протыкали мундиры, автозаки не горели по ярам. Были случаи сопротивления — е д и н и ч н ы е ...

Это была величайшая из всех Смут, посетивших Россию, пришествие Падшего Ангела и его слуг на её постоянно задействованную в войнах землюшку. Если перевести пре-

---

\*Палачи народов бывшей 300-летней монархии: Вакар, Курский, Штейнберг, Дзержинский, Калинин, Смирнов, Апетер, Крыленко, Вышинский, Блохин, Вишневский, Голощёкин, Дукельский, Закарьян, Коган и др.



ступление над народом на природу, то картину массового убийства легко представить по слону, третий день топчущему в бешенстве муравейники джунглей. Здесь же было самое удачное из млекопитающих — Человек, его общество, — впавшее в неопишущую прострацию вампирства и каннибализма по отношению к себе подобным. Головы секлись, как клевер на сенокосе...

Арестованы, избиваемы в ходе «конвейерного» следствия, позднее расстреляны, сосланы, убиты в тюрьме, на лесоповале, рудниках или при попытке к бегству авторитетные партийные, государственные, хозяйственные, научные, интеллигентные, честные и нужные Орловщине ежедневно, деятели и верные товарищи, из которых через кровь гнали мерзость Страшной Лжи на себя и тех, кого они и в глаза-то не видели...

Среди них — председатель Орловского горсовета А.Г. Минценгоф («глава право-троцкистов в Орле»), его зам Ворошнин Н.М., секретарь горсовета Казанский В.В., зав. горфинотделом Алексеев И.А., его же главбух Подшивалов В.В. старший налоговый инспектор того же отдела Бородулин А.П., зав. горкоммунотделом Филонов В.Е., директор электростанции Телегин В.Д., директора кондитерской и шпагатной фабрик — Трагедин И.М. и Маринин В.Г., инспектор нархозучёта Громов А.М., зав. горздравотделом Петерсон Е.Р., зав. торговым кустом торгпромсоюза Моисеичев М.Д., инструктор горкома ВКП(б) Васильева Н.К., зав. облкоммунотделом Девятов М.В. и др. руководяще-должностные мученики (из 100 человек, проходивших по этому ложному делу, 45 были арестованы; что стало с семьями — нет слов и сил говорить) ... По лжи Симановского, все они «проводили разрушительную работу на постах, готовили теракты вплоть до покушений на руководство Партии и правительства, были задействованы в организации убийства С.М. Кирова, вели агитацию населения и вербовали новых членов в организацию, вступили в контакт с немецкой и латвийскими разведками через шпиона Петерсона»...

«По состоянию на 1 января 1938 года, — читаем «Реквием» (Многотомье Памяти жертв политических репрессий на



Орловщине), — УНКВД были «ликвидированы» 7 «право-троцкистских организаций», по которым арестовано 149 чел., и 47 «право-троцкистских групп» (175 чел.). Из общего числа арестованных (324) : 24 — бывшие секретари райкомов ВКП(б); 20 — бывшие председатели райисполкомов, 34 — бывшие зав. отделами райкомов партии и райисполкомов; 42 — директора предприятий и другие хозяйственные работники, 17 — бывшие директора МТС, 3 — бывшие прокуроры, 13 — бывшие председатели колхозов и председатели сельсоветов. В состав остальных (171 человек) входили бывшие ответственные партийные и советские работники, агрономы, врачи, журналисты, другие представители интеллигенции».

Эта же страница двумя абзацами выше повествует о деятельности НКВД летом 1937 г. (рапорт Симановского в Москву, за кавычками сегодняшний тяжкий комментарий):

«...по Орлу — 1629 чел., Брянску — 1083, Новозыбкову — 990, Клинцам — 796, Ельцу — 796, Орджоникидзеграду — 692, Мценску — 549, Карачеву — 447, Людинову — 401, Дятькову — 375».

Из числа арестованных в промышленности и советских учреждениях работали 3765 чел. и около 4-х тыс. не имели определённых занятий (из 17 015 арестованных и осуждённых по области к 27 дек. 1937 г. — *Р. С. В.*).

Из общего числа репрессированных 6151 чел. — «бывшие кулаки»; 984 — «бывшие кулаки, в прошлом гайдамаки и повстанцы»; 615 — служители культа; 404 — активные церковники; 591 — сектанты; 545 — бывшие торговцы; 342 — бывшие помещики; 350 — бывшие члены антисоветских политических партий; 294 — бывшие чины полиции и жандармерии; 316 — бывшие офицеры белой и царской армий; 452 — члены семей «кулаков и др. социально-чуждых прослоек»; 115 — прочих (бывших дворян, фабрикантов и других)...

Основную массу репрессированных на Орловщине составляли крестьяне, представители интеллигенции, выходцы из т.н. «чуждой социальной среды», прежде всего представители дворянства, купечества и духовенства.

К моменту ареста, — пишет группа сотрудников Управ-



ления МБ под руководством Ю.Н. Балакина, — судя по архивным документам, Н И К Т О (разр. — *Р. С. В.*) из перечисленной категории лиц не занимался враждебной государствену деятельностью.

О бессмысленности и аморальности обнародованных ныне репрессивных акций сталинизма на Орловщине говорит, в частности, пример необоснованного ареста известного орловского краеведа и литератора Лясковского В.Н., расстрелянного в возрасте 80 лет.

Пересмотр дел на участников перечисленных и других «контрреволюционных» организаций и групп показал, что обвинения против них фальсифицировались в ходе следствия и судебного разбирательства с применением противоправных методов воздействия. Вовсе не случайно многие арестованные «признавались» в инкриминируемых им преступлениях, которых они никогда не совершали. Цена этих «признаний» теперь хорошо известна.

В результате тщательной проверки заявлений граждан, исследования архивных материалов установлено одно из мест массовых захоронений на территории области — урочище «Липовчик», что в нескольких километрах от Ливен\*. До недавнего времени оно хранило тайну гибели 423 человек, расстрелянных в 1937–1938 гг. Обнаруженные документы (они никуда и не пропадали. — *Р. С. В.*) раскрывают процедуру исполнения решений «особой тройки». Начальник УНКВД Симановский и его заместитель Валик подписывали «предписания» на имя начальника специально созданной для осуществления репрессивных акций Ливенской межрайонной опергруппы Вайсбанда и начальника РО УНКВД Чернова о приведении в исполнение приговоров «тройки» (фактически родные каратели за 4 года до Великой Отечественной войны. — *Р. С. В.*) Из актов следует, что расстрелы начинались в 22 часа и заканчивались в 5 часов утра, а захоронения производились на месте исполнения приговора. Жертвами ночных расстрелов в «Липовчике» в подавляющем большинстве были крестьяне, жители Ливенского, Русско-Бродского, Должанского, Новоде-

\*Более подробно о злодеяниях КПСС и НКВД в Ливенском районе Орловской области см. краеведческий сборник «На берегах быстрой Сосны».



ревеньковского, Краснозоренского, Дросковского, Никольского и других районов Орловской и Курской областей. Все они обвинялись в преступлении, предусмотренном печально известной статьёй 58-10 УК РСФСР. Рядом с крестьянами в «Липовчике» покоятся 33 священника Русской Православной Церкви, расстрелянных в один день — 2 декабря 1937 года...

Установлены имена 224 жителей области, расстрелянных в 1937–1938 гг. в подвале бывшего райотдела НКВД. Основную массу их также составили крестьяне, представители бывшего купеческого сословия и духовенства. Питательной почвой для фальсификации «антисоветских организационных структур» явилась церковно-сектантская среда. Только по двум делам на «церковно-фашистские повстанческие организации» осуждены 18 священников, а всего в подвале погибли 35 служителей церкви».

Одна Орловская область... Бросьте эту книгу. Бросьте всё, что бросается вещественно-нравственно. Подойдите к подробной карте СССР. Начните считать города и области. Не ошибёмся, вам, независимо от пола и возраста, станет дурно. Вы можете потерять сознание, если оно у вас есть, как и сердце...

Знал ли о рукотворном Апокалипсисе Поликарпов? Всего не знал, да и не мог знать. Как не знал он, что в январе 1938 года в Ливнах расстреляли последнего священника Сергиевской церкви без колокольни, И.А. Высотского, почти его ровесника, 1899 года рождения...

Люди продолжали исчезать. Всесоюзная Гильотина не тупилась. При взлёте «навстречу дня» пришло ещё одно Горе: конструкторов преследовала чёрная полоса крупных неудач и катастроф. Безуспешно закончился год поисков пропавшего без вести во льдах Арктики или у побережья Аляски — четырёхмоторного Н-209, который был воплощением группы конструкторов Военно-Воздушной Академии имени Н.Е. Жуковского. Было с чего расстраиваться и насилловать мозг загадками главконструктору В.Ф. Болховитинову. Перед глазами, во сне и наяву, стоял текст последней радиogramмы, полученной с Н-209 радистом Ф.М. Пилясовым:



«Иду на двух моторах пришлось снизить-ся впереди вижу ледяные горы»...

Задуманный как дальний бомбардировщик, цельнометаллический Н-209 взлетел на покорение маршрута — Москва — Северный Полюс — Фэрбэнкс-на-Аляске. Вечная мерзлота и стужа навсегда забрали отважных сынов Отечества. Версии, гипотезы, догадки, вымыслы, поиски советских и американских лётчиков не увенчались ни радостью от встречи с живыми, ни горечью от найдённого места гибели героев. Вечная память им, смело бросившим вызов Северному Полюсу: командиру корабля, лётчику-полярнику С.А. Леваневскому, лётчику-испытателю НИИ ВВС РККА Н.Г. Кастанаеву, штурману северных широт В.И. Левченко, связному с Большой Землёй — радисту-инженеру НИИ ВВС Н.Я. Галковскому, борт-механику, инженеру Н.Н. Годовикову и второму борт-технику Г.П. Побежимову...

В схватке со стихией техническая сторона дела была аннулирована. Не помогло ничего: ни радиополукомпас, ни противообледенительные системы, ни прочая эксклюзивность запланированного рекордсмена.

А время шло, престижность авиации в годы третьей пятилетки росла, несмотря на систематическое её обезглавливание как в ГВФ, так и ВВС РККА и Флотов. Выкорчёвывание нации, её генофонда продолжалось, становилось предательски-изошрённей, но к чести (если она была) Совнаркома СССР следует отнести планирование и ускорение работ, связанных с укреплением оборонной промышленности. Очень вовремя, помимо создания крупнейших госрезервов по всем видам продукции, разрабатывалось и осуществлялось перемещение промышленных сил в Поволжье, за Урал, в Среднюю Азию и на Дальний Восток.

Это было архинаитягчайшее время, но страна, — люди — находили силы для свершений, чествования Героев, они могли через боль потерь смеяться и радоваться рекордам. Ещё в мае 1937 года на «вершине Мира» — Северном Полюсе — побывали флагман «СССР Н-170» и авиаотряд на Г-2 (АНТ-4) доставивший четвёрку папанинцев. Экипажи М.В. Водопьянова, И.П. Мазурука, А.Д. Алексеева, В.С. Молокова про-



явили высший пилотаж храбрости и воздушного кораблевождения, за что вместе с «полюсным десантом» — О.Ю. Шмидтом, И.Д. Папаниным, И.Т. Спириным и П.Г. Головиным удостоились правительственных наград и вседушевного признания соотечественников. Ф.Нансен разводил руками: приледнение советских авиаторов в Центральном бассейне Заполярья и далее, не укладывалось в заграничном понятии. Велика заслуга в освоении Суровейшего края пилотов-полярников М.И. Шевелева, М.С. Бабушкина, Г.Н. Волобуева, Г.С. Буторина, А.И. Богдашевского, А.А. Ритсланда и профессора, родоначальника аэрометеослужбы ГВФ П.А. Молчанова. Нельзя забыть и опытных коммунистов, глав политотделов «Трансавиации», треста сельхозавиации, 8-ми Управлений авиалиний и учебных заведений. Многие здравствующие пилоты-ветераны ещё помнят И.П. Соломенко, В.В. Антипова, Н.Н. Михайлова, М.М. Пруидзе, И.И. Кожухаря, Н.Н. Генца, И.К. Потеряйло, П.Г. Борисевича, В.Н. Искевича, Н.Г. Ловцова, П.М. Серебренникова, вездесущего А.З. Гольцмана и мн. др. энтузиастов на не словах, а на деле.

Север, долго пробыв в гордом одиночестве, не собирался открывать морские и воздушные ворота, будь-то Чукотка или Новая Земля. В середине 30-х разбились на Чукотке первый командир авиагруппы Г.Н. Волобуев, пилот Г.С. Буторин и борт-механик А.И. Богдашевский — их Н-43 завалил мощнейший снежный заряд. В феврале 1938-го погиб экипаж дирижабля «СССР В-8», пытавшийся спасти папанинцев с дрейфующей льдины. Не стало опытного штурмана А.А. Ритсланда. Вскоре погибнет экипаж полярного «волка», аса по взлёту и посадке с дрейфующих льдин М.С. Бабушкина. Будут замалчиваться имена погибших военных, вылетевших на поиски рекордной «Родины», стартовавшей из Щёлково в руках В.С. Гризодубовой, П.Д. Осипенко и М.Н. Расковой (тогда при катастрофе ТБ погиб командующий ВВС 2-й Армии). Список трагедий невосполнимо рос и вызвал море слёз, которые, если бы можно было их заморозить, превратились бы в нетающий Ледник Горя.





Единственным, что уводило общий мозг нации от бесконечной по размерам траурной рамки, был перелёт экипажа В.П. Чкалова и последующий за ним подвиг громовского — оба по маршруту Москва — Северный Полюс — США. «Нью-Йорк Таймс» разразилась гимном похвалы через обнажение голов перед русской авиацией. Но единицы из русских и обрусевших евреев знали о возможном использовании крыльевых баков АНТ-25 в качестве ёмкостей для химического оружия нападения (доклад Я.М. Фишмана Хозяину в исследуемом отрезке времени).

В монографии «История гражданской авиации» говорится:

«Большой вклад в дело развития гражданской авиации в 30-е годы внесли её талантливые организаторы: первый начальник Главного управления ГВФ А.З. Гольцман, начальники ГУГВФ И.Ф. Ткачёв, В.С. Молоков, их заместители Я.Я. Анвельт, М.Ф. Картушев, начальники Политического управления ГВФ Н.С. Березин, И.С. Семёнов, старейшие работники гражданского воздушного флота А.В. Сергеев, М.Б. Пошеманский, В.Ю. Юнгмейстер, И.Г. Острецов, А.Ф. Михельсон, начальники отраслевых и территориальных управлений Ф.Н. Гвоздев, А.Е. Голованов, И.Р. Гроза, Н.А. Захаров, В.Н. Кливе, П.В. Карпухин, И.Ф. Миловидов, А.Г. Романов, Ш.Л. Чанкотадзе и другие руководители.

Мощь воздушного флота Страны Советов ковалась в 30-е годы такими мастерами полётов в самых сложных условиях, новаторами и первопроходцами воздушных трасс, как В.Л. Галышев, А.С. Демченко, И.С. Лапоногов, О.А. Кальвиц, А.В. Мансветов, С.Н. Асямов, И.В. Михеев, М.В. Водопьянов, Н.П. Шебанов, Ф.Б. Фарих, В.И. Чулков, М.С. Бабушкин, Н.И. Новиков, Б.Л. Цветков, П.А. Рыбин, В.А. Дроздов, Б.Л. Местон, Б.А. Консулаки, М.И. Тютяев, Р.И. Каприэлян, Л.Г. Крузе, П.М. Филатов и многими другими отважными асами Пятого океана, их верными помощниками бортмеханиками С.В. Баранцевым, М.Г. Винниковым, А.К. Ситниковым, Я.Г. Савиным, Ф.Ф. Леонгардом, Г.Т. Побежимовым, Н.Л. Кекушевым, первыми классными штурманами В.Н. Ак-



куратовым, Н.И. Жуковым, А.П. Штепенко, А.К. (А. — ?) Ритсландом, И.Т. Спириным\*.

В подготовку техники и аэродромов, прокладку новых авиалиний, выполнение работ на спецприменение неимоверный труд был вложен различными специалистами наземных служб. Наибольшее признание из них в те годы получили А.К. Андерс, С.Я. Корф, А.В. Шиуков, И.К. Кириллов, А.В. Кукин, С.К. Столяров, И.И. Бондаренко, В.А. Плаксон, П.Ф. Фалунин, В.И. Успенский, В.С. Медведев, О.В. Эрнст и целый ряд других авиаторов.

Их преданность своей профессии, постоянный поиск нового в развитии отечественной авиации и вывод её на передовые рубежи технического прогресса, стойкость и мужество при выполнении заданий Родины и сегодня служат вдохновляющим примером для добрых дел нынешнего поколения гражданских пилотов, штурманов, инженеров и других авиаспециалистов.

Достижения ГВФ стали возможными благодаря его оснащению отечественной авиатехникой, не уступающей зарубежным образцам, разработанной и созданной такими энтузиастами-конструкторами, как А.Н. Туполев, А. И. Путилов, Н.Н. Поликарпов, А.А. Архангельский, К.А. Калинин, Р.Л. Бартини, В.Б. Шавров, А.С. Яковлев и впервые поднятой в воздух лётчиками-испытателями Э.И. Шварцем, С.А. Табарковским, Л.И. Кокиным совместно с большим отрядом специалистов научно-исследовательских институтов ГВФ».

Добротный, порядочный анализ ГВФ, Аэрофлота, «Дюролюфта», ОСОАВИАХИМа, ВВС и др. авиационных формирований придёт не скоро. Заслуживают интереса и внимания конкурс «Иванов», гибель В.П. Чкалова, биография истребителя И-180 и очередные волны репрессий в авиации, РККА и на трёх Военно-Морских Флотах, в учебных заведениях и малых флотилиях, культуре и науке...

В 1938-м году совершил первый полёт «Иванов» поликарповцев, вооружённый девятью пулемётами калибра 7,62 мм и

\*Большинство дебютировало в воздухе на «тихоне» Н.Н. Поликарпова У-2. — Р. С. В.



способный брать на борт 900 килограммов бомб. Была достигнута скорость около 360 км/ч на большой высоте в пределах 8000–8890 метров, при скороподъёмности до 5000 м за 13 минут. Расчётная дальность полёта измерялась 1000 километров. Предусматривалась возможность смены «лица» с пулемётного на пушечный вариант. Стволы, гильзо-отводы и пр. должны были размещаться в крыльях без ущерба их конструкции общей площадью 26,8 м<sup>2</sup>. В оборудование входили двухсторонняя рация типа РСР и РОР, фотоустановка АФА-13. Изменения коснулись, по советам пилотов, шасси и убранства кабины. Полное описание конструкции заняло бы школьную тетрадку, но не видим это необходимым: «Иванов» Поликарпова под неизвестной подписью для серии «умер»...\*

А.С. Яковлев, хотя и не участвовал в крылатой «стахановке», смог пролоббировать своего «москита» (или мечту термита?) перед И.В. Сталиным и генералитетом. Была эта машина хороша, когда была «голой», т. е. с удачными двигателями, без вооружения и бомбозапаса, а вот потом... Строящийся серийно разведчик «Як-4» был перетяжелён и обладая моторами не к месту, в воспоминаниях ветеранов ассоциировался с мусульманской мудростью: «Осёл останется ослом, а золото сотрётся в дороге и в навозе». Александр Сергеевич в годы «капли» прижимает власть культа по ряду поднимаемых вопросов. Он подчёркивает — цель жизни — истребители, живущие боем. А вот что Вождь его по-отечески любил (что заметно по фото), он зря не пишет. Замнаркома по авиации А. Шахурина и советник Хозяина по самолётостроению на пороге войны, согласитесь, о ч е н ь серьёзно...

Группа В.М. Петлякова прозябала под арестом, проектируя будущий пикировщик (проект истребителя «Сотка»). Д.П. Григорович с соратниками «тащил за уши» «Иванова» — ДГ-58Р. Специалист по гидросамолётам, летающим лодкам и истребителям с пушечным вооружением, требовательный к

\*Несостоявшаяся машина, но уже инвалид режима, преднамеренно забыта историками из-за года (лучше «перелететь» в Испанию, там «Ишаки» воюют...). Думаем, Николай Николаевич был невыносимо загружен истребителем И-180 и «Воздушным танком», вследствие чего отказался от выживавшего его коллектив «Иванушки».



подчинённым, он страдал от лейкозавия. По замыслам, скоростной моноплан-разведчик с убирающимся шасси, будучи одномоторным, мог покорить 450 км/ч и взобраться на высоту до 10 000 метров. Две 20-мм пушки и один ШКАС, по его мнению, вполне обеспечивали расстрел в труху визуального противника, которого он называл своими именами — немцами и японцами. Отметим данные григоровичского разведчика, возможного малого штурмовика: длина — 8,8 м; мощность силовой установки — 800 л. с.; площадь и размах крыла — 24,0 м<sup>2</sup> и 12,5 м; автономность полёта свыше 1000 километров.

По остальным параметрам — отсутствие данных. Самолёт остался на бумаге...

Дмитрий Павлович внезапно ушёл из жизни, не воплотив в реальность последнюю разработку, задуманную в оборонительно-наступательных целях. Он мог успеть довести ДГ-58Р, и тот брал бы на борт 200 кг бомб, столь нужных в июне 1941 года. Но было не суждено. Поликарпов, придя домой, не стесняясь родных, долго оплакивал инициатора пушечного вооружения крылатых машин. По мнению коллег, Григорович сгорел от схваток с «авиачинушами», поэтому не довёл не только ДГ-58Р, но и не вывел в лётную жизнь истребитель ИП-2 с мотором М-100.

Но был и подъём, была редкая улыбка от маленьких успехов с большой пользой в будущем. Параллельно проходили испытания самолёта П.О. Сухого, который приобретёт известность позднее, как ближний бомбер и штурмовик Су-2.

«Фамильной» чертой самолётов П.О. Сухого было применение не смешанного «гардероба», а облик его в основном цельнометаллических машин с гладкой обшивкой. Одномоторный «БиБи» (производное от ББ-2, он же Су-2) едва не отправил бригаду на вечное поселение. Оленька Шелепина, милоридная конструкторша, разработчица общих видов бомбардировщика, еле пережила чёрный для ОКБ день: чертёж секретного самолёта унёс сквозняк. Планируя на глазах изумлённых товарищей, испещрённый трудом ватман летал, как ему приказывал ветер и тёплые восходящие потоки. А потом «штопор» и «самозатопление» в ближайшем пруду...



Дело пахло госпорохом, а он не был сырым. Оля в истерике, пытается вырваться чтобы плыть, нырять, перевернуть дно вверх дном — трагикомедия середины 30-х «Гроза», без «луча в тёмном царстве». Молодые инженеры, уважавшие Ольгу за характер, побежали на пруд с баграми. Измазались как черти, но бумажный бомбер не был сухим — затонул не хуже топора. Друзья поддержали без вины виноватую: «...если первый «полёт» нормальный, значит, не дай Бог войны, и на фронте наш самолёт не подведёт».

Прибыла в оперативных темпах комиссия по расследованию несчастных случаев и «контрреволюционности» в ЦАГИ. К счастью, обошлось: дело «Иванова-мокрого» закрыли за отсутствием состава преступления. Был сделан строгий выговор Шелепиной за «неосмотрительное поведение»...

Новый самолёт обладал двигателем М-82 мощностью 1380 л. с., взлётным весом 4700 кг, дальностью полёта 1100 км, скоростью 430 км/ч, потолком 8400 метров. Пройдут годы. Герой Советского Союза М. Лашин выведет на всеобщее обозрение превосходные качества боевого воздухоплателя:

«Лёгкий самолёт, послушный умелой руке, летучий, манёвренный, скоростной и, главное, многоцелевой: разведчик, бомбардировщик-штурмовик, самолёт «свободной охоты», групповых налётов и одиночного боя».

Вооружение лёгкого бомбардировщика было внушительным: 7 пулемётов и 400 кг бомб. К достоинствам плюсовалась усиленная броня в варианте штурмовика. Странно, что сопровождающие документы не возымели с государственных и военных музеев ничего, кроме смехотворной серии — 600 экземпляров! А ведь многие лётчики, пилотировавшие двухместный многоцелевик, такие как дважды Герой Советского Союза Г.Ф. Сивков с напарником, М. Лашин, испытатели, отмечали живучесть самолёта, который спасал экипаж редким качеством: он не вспыхивал. Накануне войны директор опытного завода и главконструктор были озабочены с товарищами по ОКБ высотным истребителем Су-1. Позднее они трудились над штурмовиками Су-6 и Су-8, истребителями Су-5 и Су-7, с «хитрыми» дополнениями в виде жидкостно-реактив-



ных и воздушно-реактивных двигателей, работавших совместно с поршневыми (на коротких режимах). Труд не пропал даром лишь для роста опыта; нужные машины не вышли в свет, поскольку пальму первенства завоевали МиГи, Яки, Ильюшины.

Из людей, кому посвящён труд, мало кто пропустит наркомовские на 65-летие Великой Победы. Конструктору И.Г. Неману так рубанули крылья, что его самолёт в рамках «ивановщины» вообще не удалось предоставить на конкурс. Всё его ОКБ оказалось под колпаком НКВД.

Личности конструктора и его довоенных разработок стоит коснуться подробно. Очень повлияла на развитие молодого человека учёба в КБ К.А. Калинина. Как человек, ежедневно отягощённый массой дум, Калинин славился прямолинейностью и порядочностью интеллигента дореволюционной «закваски». В отличие от однофамильца, «народного всесоюзного старосты» — Алексеич был резким, неординарным аналитиком. Он мог спорить о достоинствах и недостатках различного типа машин с кем угодно — от подмастерья до начальника Главка или наркома. О таких колоритных фигурах в народе при жизни ходят легенды. За К.А. Калининым и его товарищами вклад в становление гражданско-транспортной авиации Аэрофлота. Под его руководством, благодаря штурмующим время мыслям, созданы пассажирские самолёты — четырёхместный К-1, опытные К-2 и санитарный К-3 с моторами BMW-Ivttv (240 л. с.). За ними, в конце 20-х годов последовали: К-4, летавший со скоростью 151 км/ч с полезной нагрузкой 410 кг, и К-5, выпускавшийся как и предшественник, небольшой серией в пассажирском, аэрофотосъёмочном и санитарном вариантах. Начальник ВВС РККА П.И. Баранов, выступая на очередном заседании Революционно-Военного Совета, отмечал экономичность аэропланов К.А. Калинина в сравнении с однотипными машинами отечественного и зарубежного производства. Снижение непомерно «пожираемого» горючего говорит о том, что самолёты Константина Алексеевича были близки к аэродинамической совершенности. Они даже отпечатываются на марках почты СССР без имени создателя.



Позднее появился ряд опытных, перспективных машин, построенных по своему пути. «Фирмой Калинин и К» был избран интересный вариант хвостового оперения, шасси, салона. Применялись нетрадиционные схемы: «летающее крыло», «бесхвостка», размещение крыльев в верхней части фюзеляжа. Товарищество отличалось грамотным подбором двигателей к прототипам и вычурностью при выборе «одежек» (гофры, дюралюминий, фанера, полотно, металло-состав каркаса, дерево и мн. др.).

Эксцентричность полёта мыслей К. Калинина в здравом, а не авиадеградированном понятии наглядно выразилась в середине 30-х гг., когда приказал долго жить проект «Гиганта», ведомого под лидерством профессора С.Г. Козлова (работы кафедры конструкций аэро ВВА им. Н.Е. Жуковского были пущены на нет из-за явления, именуемого «безрублёвость»).

Калинин делает революционный выпад: он заказывает 7 движков, 750-сильных М-34Ф, заручается поддержкой П.И. Баранова и Я.И. Алксниса и приступает к постройке гиганта двухбалочной схемы с эллиптическим крылом в плане. В конце июня 1933-го невиданный бомбер со спрямлёнными передней и задней кромками крыла в центроплане вышел на первую рулётку. Заводские испытания складывались в пользу калининцев, если не считать дефектов, рождённых на производстве.

21 ноября 1933 года авангардная конструкция, рассчитанная на 120 пассажиров в крыле (!) поднялась в воздух под пилотажем М. А. Снегирёва, 13-ти человек экипажа, и не случайно затесавшегося на борту гражданского инкогнито. Планировался полёт на низкой высоте и скоростные «забеги» на дистанцию километр. Выходя с разворота на высоте около ста метров, К-7 свалился в крутое планирование и, ударившись об землю, огласил округу грохотом взрыва. Пожарные оказались не на высоте, и раненых, если таковые были, не спасли: их поглотило пламя. Так, из-за ошибки с расчётами металлопрочности двухбалочного хвостового оперения не стало людей и выдающегося самолёта. На дублёрах этой машины, взятых под опеку П.И. Барановым, хвостовые балки





усилили, однако гигантская «парочка» от земли так и не оторвалась. Катастрофа с «седьмым калининным» привела инженерный союз во главе с создателем к минимум двум папкам доносов...

В 1938 году в подлейшей обстановке «авиадел», несмотря на то, что Сталин избирался почётным пилотом ГВФ и имел слабость к авиации, КБ К.А. Калинина осталось в бумагах. Рухнуло всё: надежды, мечты, проекты, готовые модели и заготовки, рухнули семьи. Какие там идеи! Развернулось обвинительное делопроизводство...

«По сфабрикованным НКВД делам в числе «врагов народа» оказались вначале бывшие руководители гражданской авиации А.З. Гольцман, Я.Я. Анвельт, И.С. Уншлихт и другие. Приклеенные этим людям «ярлыки» никак не совмещались с тем огромным вкладом в развитие гражданской авиации, который они сделали, и героическими подвигами личного состава Аэрофлота при выполнении особо сложных заданий правительства.

На 1 декабря 1937 года наряду с совершившими уголовные и должностные преступления «выявлено, разоблачено» и уволено из ГВФ 800 человек, из них 632 человека по политическим мотивам, арестовано 360 человек. Больше всего пострадали люди в Московском гарнизоне, Западно-Сибирском и Туркменском управлениях, Балашовской школе и Ленинградском институте ГВФ. Из авиашкол, институтов и техникумов ГВФ было отчислено «по политическому несоответствию» 173 человека. Пострадало всё руководство ГУТГВФ (Иоффе, Широкий, Доненко, Троянker, Золотарёв, Елькин, Ким и целый ряд других), от которого зависели все вопросы строительства и развития ГВФ. «За связь с врагами народа» снято 14 начальников политотделов.

Горькая чаша не миновала и И.Ф. Ткачёва (начальника Главного управления Гражданского Воздушного Флота СССР. — Р. С. В.). Он также стал жертвой необоснованных репрессий. И.Ф. Ткачёва предали забвению. Никакого сообщения в печати, никакого судебного процесса над ним не было. Он просто исчез.



За первое полугодие 1938 года только номенклатурных работников ГУГВФ уволено свыше 250 человек, из них 110 были арестованы органами НКВД, в том числе — 15 начальников управлений и их заместителей, 27 пилотов. По неполным данным, с начала репрессий по 24 сентября 1941 года в ГВФ среди руководящего состава были арестованы более 39 человек, в том числе: К.Р. Золотарёв — начальник ЭУ ГУГВФ, И.Р. Гроза — начальник УВП ГВФ, А.О. Букан — начальник УУЗ ГУГВФ, А.Ф. Михельсон — начальник ЦОГС ГУГВФ, Л.П. Малиновский — начальник Главной инспекции ГВФ, В.Ю. Юнгмейстер — начальник НИУ ГВФ, В.И. Кливе — начальник 2-й Тамбовской авиашколы ГВФ, М.К. Васильев — командир 1-го авиаотряда Московского управления ГВФ и многие другие.

Был освобождён от должности в числе других В.И. Мацкевич — начальник Ленинградского и Северного управления ГВФ, несмотря на то, что институт получил до этого Переходящее Красное знамя ГУГВФ и Почётную Грамоту ВЦИК СССР. Вначале, после гибели С.М. Кирова, с которым он ранее работал, Мацкевич был исключён из партии с клеймом: «буржуазный перерожденец» и выслан из Ленинграда.

Позже его арестовали и расстреляли.

В 1938 году арестовали и расстреляли известного конструктора самолётов К.А. Калинина, давшего Аэрофлоту и ВВС целую серию своих машин, причём последний его самолёт К-12 принимал участие в воздушном параде в августе 1937 года в Тушино в День авиации.

В расцвете сил, неожиданно зимой 1938 года был арестован талантливый авиаконструктор Р.Л. Бартини. Он создал оригинальный скоростной одноместный самый быстроходный в Союзе в ту пору самолёт «Сталь-6», получивший одобрение маршала М.Н. Тухачевского. Он же создал проект скоростного пассажирского самолёта «Сталь-7», на котором в последующем был установлен мировой рекорд скорости, а после модернизации из него получился первоклассный дальний бомбардировщик Ер-2 (доведён до совершенства умершим в эвакуации самородком В.Г. Ермолаевым. — Р. С. В.). Кон-



структурское бюро при НИИ ГВФ создавало Ер-2 в сокращённые сроки, люди работали без выходных дней, а по ночам к ним тайно привозили из тюрьмы для консультаций Р.Л. Баргини.

За связи с репрессированным маршалом М.Н. Тухачевским в феврале 1939 года был арестован известный изыскатель и строитель авиалиний С.Я. Корф.

Случайно избежал ареста в 1938 году А.Е. Голованов, немало сделавший для укрепления Восточно-Сибирского управления ГВФ, а позже прославившийся в боях с Финляндией и на фронтах Великой Отечественной войны, став Главным маршалом авиации, командующим Дальнебомбардировочной авиацией».

Извиняемся за затяжную, словно мёртвая петля, цитату перед коллективом авторов, создавших труд «История отечественной гражданской авиации». Из текста, который последует далее, думается, вдумчивый читатель поймёт, почему у нас не хватило сил донести изложенные выше страшные факты своими словами...

Оставьте на какое-то время мирские заботы. Прикиньте, мог ли вообразить И.Г. Неман, что судьба конструктора, Учителя К.А. Калинина, будто зеркальный солнечный зайчик, отразится на нём?!

На заре 30-х годов Иосиф Григорьевич выдвинут, а затем и назначен заведующим кафедры самолётостроения Харьковского авиационного института. Умелый организатор объективно и творчески оживляет процесс обучения в престижном учзаведении.

Благодаря его руководству выйдет в небо ХАИ-1, на котором впервые в Европе был задействован вариант убирающегося в полёте шасси. Детище харьковчан не оставило равнодушным командование ВВС. Поддержка здравомыслящих военных сыграла решающую роль при запуске дипломного проекта в летающую серию.

В ХАИ собрался синдикат талантов. Пока строились первые семиместные машины, показавшие скорость под 300 км/ч (будет выпущено 43 моноплана на нужды ГВФ с 1934 по 37-й гг.), друг



В.Я. Крылова, З.И. Ицковича, А.Я. Щербакова\* и др. умниц авиации, поощряет затейничество молодёжи. Особую известность и уважение студентов завоевали главконструктор и создатель 10-местного планёролёта, одномоторного ХАИ-3 А.А. Лазарев, инженер по испытаниям М.Р. Самойлович, испытатели В.Г. Бородин и Б.Н. Кудрин, их окружение. Неман поспевал всюду: выезжал на испытания, в Москву, где встречался и был знаком со светилами и начинающими, хлопотал о рублёвых кредитованиях, просматривал новые работы.

За первыми успехами последуют не менее удачные разработки Харьковского авиаВУЗа, целью которых было закрыть нехватку таких нужных машин, как скоростные разведчики и ближние манёвренные бомбардировщики. Всё складывалось на радость штурмующим небо: летом 1935 года «свойский» испытатель Б.Н. Кудрин на фоторазведчике ХАИ-6 развил 430 км/ч, что поразило многих и было ярким достижением для этого класса самолётов.

В то время появился конкурент проходившего облёт ХАИ-5 — одномоторный опытный разведчик Р-9, питомец ЦКБ завода № 1 и бригады С.А. Кочеригина. Однако «хроническое заболевание» Р-9 с шасси послужило поводом для освобождения «золота» на трёхместном пьедестале для ХАИ-5. В ходе соревнования умов и дискуссий военных выяснилось, что он более практичен. Отличительным фактом становления летучей биографии детища Немана является участие в ней командующего ВВС Я.И. Алксниса, который выручал конструкторов, ходатайствуя перед Народным Комиссариатом оборонной промышленности. К мнению командующего ВВС прислушаются верха. Получив обозначение Р-10, моноплан с «должностью» фотографа, будет производиться стараниями Харьковского и Саратовского авиазаводов. (Всего заводы № 43, 135, 292 построят 528 экземпляров).

В процессе сборки Р-10 «взрослел», записывая в актив улучшающие его «портрет» показатели. Прозорливость отцов заключалась в своевременной задумке учебного образца,

---

\*Автор двухмоторного десантного высокоплана Ще-2, выпущенного в количестве 750 единиц для ВВС СССР и Польши.



методичном поиске силовой установки (от М-25А до М-63, развивавшего «прыть» 900 л. с.), в тщательном подборе вооружения и материалов. Небольшое количество этих в основном цельнодеревянных машин под индексом ПС-5 эксплуатировалось в Аэрофлоте, где они заслужили уважение у пилотов и механиков за неприхотливость в обслуживании.

«Неман и инженеры» воспитала школу из бывших любителей воздушной экзотики, причём умы пролетарской «фирмы» не ограничивались в изысканиях мирным днём. Опыт триумфов и неудач — лётчиков, и машин, воевавших под флагом Д. Ибаррури, подсказывал, что стране, ведущей боевые действия, так же, как и обороняющейся, не обойтись без штурмовика. Группа И.Г. Немана отреагировала по-фронтальному: появляется модификация ХАИ-51. Чуть позже, с двигателем в 900 л. с., 7-ю пулемётами ШКАС и бомбовой нагрузкой 400 кг бомб типа АО-10, запускается в серию ХАИ-52. Слабостью машин явится отсутствие бронирования.

В качестве материалов нашли применение: берёзовая фанера, липа, высококачественное тонкое полотно, дюраль, огнеупорные шпатлёвки и краски. Был своеобразен излом низкорасположенного свободнонесущего крыла, который, если мысленно «отсечь» хвостовую часть фюзеляжа с оперением, при виде сверху представлял единое летающее крыло, почти копия по очертаниям с ХАИ-3 А.А. Лазарева.

Двухместный «харьковчанин» строился рабочими от души. Им было некогда слушать «Золото Рейна» — был репертуар, исключавший думанье как таковое, и народ своих «шлягеров» не растерял, как бы ухабиста и кровава не была историческая дорога. А между пением, бдением, шапкозакидательской доктриной прессы и агентурным стукачеством от детсада до дома терпимости вне закона — самолёт оборудовался на уровне высокоэффективных промышленных технологий. Но, смотря на него трезво, он не был шикарным западным «лимузином». Спартанство, минимум наносно-буржуйного! — было девизом в годы воспитания пушечного мяса, брошенного довольно скоро во «благо» Всепланетной Коммуныреволюции. У других партий тоже были рабы, тан-



ки, финансы, самолёты и штыки, корабли и подлодки. Владельцы всего убивающего жили, работали, и вскоре пойдут в пекло под девизами: «Евреев на Мадагаскар!», «Каждому — своё!», «Народ России! Новый порядок — Ваша свобода!»

А н а л о г и ч н о с т ь работы диктатур со своим населением была в н е д р е н а за 10–15 лет до войны. Уже тогда кто-то кутил в ресторанах и ездил по Миру с подставленными под них красивыми тварями режимов, тратя купюры, полученные за... математический анализ того, сколько погибнет люду в новой, п о к а безымённой войне...

Например, авиаконструктор С.В. Ильюшин не хочет думать, каким образом через авиацию можно обогатить крестьянство от Мурманска до Кушки, а от неё до Уэлена. В 1935-м он потерпел полный провал с истребителем И-21 (ЦКБ-32), но пишет:

«Наши типы штурмовиков, как строящиеся в серии ВУЛТИ\*, ХАИ-5 (констр. Нейман), так и опытные «Иванов» (констр. Сухой) и «Иванов» (констр. Нейман), имеют большую уязвимость, так как ни одна жизненная часть их самолётов: экипаж, мотор, маслосистема, бензосистема и бомбы — не защищена, — подчёркивает Сергей Владимирович в письме правительству и лидерам ВВС. — Это может в сильной степени понизить наступательные способности нашей штурмовой авиации».

Все самолёты с датой выпуска 30-х годов были машинами наступления, разрушения. Но это отдельная докторская диссертация. Наступательные способности нашей многоцелевой авиации понизила партия, а не конструкторские дилеммы-проблемы. Всмотритесь: здесь видится не только «актуальность» пресловутых бессмысленных «чисток», но и то, что перед нами один из сталинских «витков» в борьбе с мировым еврейством. Адольф ошибался, говоря ближнему кругу по свастике о заигрывании Иосифа с умной нацией — многие с российской пропиской будут уничтожены до начала Мировой войны...

---

\*Многоцелевой самолёт американцев Джеральда Валти и Вэнса Бриза, трудившихся в «Детройт эйркрафт корпорейшен» до банкротства её подразделения «Локхид».



До неё И.Г. Неман говорил абитуриентам – повторял, возможно, будущий профессор или академик РАН от крылатых стезей: «Хорошая аэродинамика, строгость, практичность, приемистость двигателя, жёсткость и живучесть конструкции, скорость, потолок и вооружение... Если вы сможете заставить работать все каноны и формулы в едином ключе, можете считать себя начинающими конструкторами...»

Доброе дело мало-помалу начинало ладиться. ХАИ, ЦКБ, в ЦАГИ и т. д. и т. п. напрягали разум не для того, чтобы Советская Россия выступила в роли завоевателя. Конструкторам ставилась задача з а щ и т ы границ, территориальной целостности СССР. Они строили летающий народный меч, о котором завещал князь А. Невский. Увы, другое «дело», работавшее по принципу мерзкой политики слуг Тирана — Ягоды, Ежова, Берии, — в рамках излюбленной фальсификации задавило увлечённого работой Иосифа Григорьевича. Вероломный арест прошёл в традициях «суровых мужчин»: ночь, «Эмка», грубость и обыск, обещание возврата главы семейства к завтрашнему обеду...

А завтра, с помощью заплочных дел «мастеров», его КБ осиротело, превратившись в разгромленную, с ободранными стенами, безликую пустыню, где всё выглядело нелепым: ватман, макеты, чертёжные инструменты олицетворяли истоптанную стружку, оставленную сверхдательным режимом...

Страшно, сколько талантов военно-инженерного дела от авиации загубила карающая ни за что выпестованная зараза, управляющая энкавэдистской машиной с барельефами Маркса-Энгельса-Ленина-Сталина и пр. госдеятелей, вселяющих ужас своими статуями при жизни.

Одним с ними воздухом дышали люди, называющие их, не иначе, как б а н д и т ы . Велики их заслуги в годы строительства мощнейшего государства в Мире. Все они Н И Ч Т О по причине убийства и сгноения в этапах, тюрьмах, ссылках миллионов сограждан, своими костями построивших Великое государство\*.

\*Участники злодейств и преступлений «видные» чины ОГПУ – НКВД – МГБ – ГУЛАГа – Алексеев, Белоногов, Алтарёв, Берман, Гарин, Грановский, Емец, Жуковский, Зирнис, Кобулов, Лепилов, Островский, Плинер и др.





Видя, какой красный «колосс» начинает возвышаться над Европой, понимая, что с нею будет при россыпи его «зёрен» и «урожае» будущего, импульсивный ветеран Адик выступит против этого государства, попугав Англию. Всё это потом. Потом будут вспоминать мудреца М. Кутузова, де, заходите глубже. Тут и останетесь, тут и замёрзните, нью-наполеоновцы...

Машинам Харьковского КБ И.Г. Немана придётся рассеять воздух войны до Великой Отечественной. В родословной Р-10 (построенного в количестве 490 экземпляров\*) служба в 43-й Авиабригаде под началом сокола Севера Н.П. Каманина, бои с самураями на Халхин-Голе, полёты в сверхтяжких метеоусловиях в Финляндии на линии Маннергейма, противостояние врагу в воздухе Москвы и Ленинграда. Большинство из них уничтожат исполнители «Барбароссы».

Да, «дети» немановцев были слабо защищены, слабоваты моторы и тихоходны, устаревши и аэродинамически «твёрдолобы». Спрашивается, разве они помешали ВВС, ГВФ и ВМФ ВМФ СССР, будучи выпущенными в количестве 10 000 единиц, когда не хватало «Ильюшиных» как хлеба?

Разве плохи улучшенные по параметрам штурмовики П. Сухого и пикировщики Н. Поликарпова, машины, на которые, словно псу под хвост, бросили тысячи человеко-часов инженерии, самолёты боя, оставшиеся в стадии экспериментирования при выбросе на их проектирование и «обживание» баснословных финансовых средств?!

Много чего не сложилось в те ужасные годы. Б О Л Ь Ш Е Е Б Ы Л О У Б И Т О. Жизнь, в реальном, а не виртуальном ракурсе, преподнесла жеребьёвку судеб конструкторов, их сухопутных и морских многомоторных крылышек: вот вам, соотечественнички, флаттер и бафтинг! Налицо массовое капотирование, всеобщая аварийность...

Конструктор быстрых «Сталей», эмигрировавший в СССР Роберто Орио ди Бартини, работавший под арестом в «спецтехотделе» и поставивший жизнь по клятве «чтобы красные самолёты победили чёрных», напишет строки:

---

\*По другим данным (в т.ч. по аналитическим документам Люфтваффе) — вышли в небо 528 ХАИ-5 и ПС-5.



*Каждый миг вечен.  
Неразрушимо звено  
Неразорванной цепи  
Вечного свершения.  
В нём я живу...*

Поликарпов, связанный звеньями нового проекта, устал от миггов, понимаемых под вопросом «Когда заберут?». Его обвязала неразорванная цепь страшных и последовательных катастроф, но он жил свершениями. Верил, они укрепят оборону страны, в вечную неразрушимость народного духа, его воли и устремлений к лучшему.

Сквозь облака и годы мы отчётливо видим тревожные высоты, осмысливая грань отрыва и взлётную полосу. Нам кажется, что мы сами строим самолёты и участвуем во всех процессах. Трудно осознавать, что покорение Пятого Океана, как и искусство, требовало новых жертв. Не глохнущий пропеллер Памяти, толкаемый Вечным двигателем Мысли не обесточить, ибо топливо, кормящее крылья Добра и Зла, не вырабатывается Разумом Человечества. Небо зовёт нас со времён Икара и раньше. Мы внушаем себе, что многое прошли, ещё большее поняли. Как жаль, что надуманная картинка, диорама общего движения по Планете, говорит о реализме Всеобщей Катастрофы. От средств самоуничтожения нужно спешить избавляться: оружие ломится к выходу. Где он — новейшая из новейших история. Будем надеяться, монстр Третьей Мировой войны не будет рождён. Полное убийство оружия на Земле — достойный путь Человечества через тернии к звёздам, к Мирам, что давно нами интересуются, но не выходят на контакт, ибо понимают, что мы — православные, католики, мусульмане, буддисты, синтоисты, семиты, атеисты — в большинстве своём н е р а з у м н ы.

\* \* \*

В декабре 1938 года предполагалось вывести на испытания новый истребитель Н.Н. Поликарпова И-180, но с ним



на авиазаводе в Горьком не ладилось. Без конца обнаруживались дефекты. Николай, вместе с соратниками, обладавшими чутьём навигатора — З.И. Журбиной, М.И. Гуревичем, Д.Л. Томашевичем и другими, «налегал» на сдвинутую вперёд центровку, двигатель воздушного или жидкостного охлаждения, продольную устойчивость и высокую нагрузку на крыло, обеспечивающие машине скорость. Над мотором трудилось КБ А.С. Назарова (Запорожский авиазавод № 29).

Моноплан нёс отголосок работы по аэросовершенству И-17, и проектировался с учётом опыта боёв в Испании и Китае, при скрупулёзной консультации с вернувшимися оттуда добровольцами и инженерами.

«Самолёт — объёмное сооружение, видимое со всех сторон, — наставлял товарищей Николай Николаевич, — законы воздуха совпадают с законами эстетического вкуса: что красиво, то оказывается выгодным в лётном отношении, имеет минимальное сопротивление. Известно, что на красивом самолёте охотнее летают. Красивый самолёт берегут, за ним лучше ухаживают».

Мудрые слова! А вот более позднее признание Поликарпова в «Правде», которого он придерживался всегда:

«Человек с узким кругозором, — обращался конструктор к лидерам уставшей от лжи редакции, — никогда не сумеет правильно ориентироваться в перспективах техники. Конструктор должен быть многосторонне и широко образованным. Образование должно сочетаться с опытом. Некоторые склонны думать, всё дело в интуиции, в прирождённом даре смотреть вперёд. Это очень опасная точка зрения. За ней скрывается поверхностное и безответственное отношение к труду. Правительство сделало много для конструктора, для поднятия его авторитета, для его поощрения. Отдельным конструкторам это вскружило голову. Они перестают работать над собой. Не заботясь о пополнении образования, пренебрегая опытом, они становятся жертвой «зауми» в конструировании. Но чудес не бывает! На приподнятом настроении далеко не уедешь. Конструктор,



который остановился в развитии н е м о ж е т вести промышленность вперёд...»\*

Загвоздки с И-180 были вызваны переездом ЦКБ, а их разрешение тормозилось ввиду отсутствия собственной производственной базы. По сути, программа «Сто тысяч лётчиков», рассчитанная на замену истребительного парка ВВС с И-16 на И-180, освобождала поликарповцев от всевозможных «зауми». Планировалось не только создать скоростную и легучую конструкцию. Требовалось внедрить в серию штамповку, литьё, массовку прессованных профилей и мн. другое из новшеств, присущих славному коллективу. Однако случались казусы-ляпусы. Об одном из них поведаёт конструктор Д.Н. Кургузов, не раз поспоривший с парторгом КБ и патроном серийного производства М.К. Янгелем.

«Мы испытывали на прочность И-180. Неожиданно разрушилась рама фюзеляжа, на которой закрепляется моторама. Дело было вечером, после работы. Лётная машина была в цехе, её предстояло выпустить. Мне с другим работником КБ, В.Д. Яровицким, поручили закончить испытание на прочность и обеспечить выпуск машины на аэродром. И вдруг — оказия! Что делать? Машина готова (на всех этапах развития поддержана В.П. Чкаловым. — *Р. С. В.*). Предлагаю Яровицкому усилить раму. Была она изготовлена из фанеры.

— Как усилить? — спрашивает он.

— Положим накладку, приклеим. Узел немножко отодвинется, и всё будет в порядке.

---

\*В «Докладной записке к эскизному проекту самолёта И180 — М88» Н. Н. П. кратко отметил важнейшие проблемы коллектива, возникшие с силовой установкой:

«Предварительные исследования показали: спроектировать истребитель со скоростями (порядка 600 км/ч) с имеющимися в Союзе однорядными моторами М-25В, М-62 (ибо скорости у них не превышают 520, 525 км/ч) не представляется возможным. Пришлось перейти на двурядные моторы типа Гном и Рон, а именно на М-88 мощностью 1100 л. с. на 4250 м. (Разработка назаровцев на основе «Мистраль-Мажор К-14»)...

Для постановки М-88 на И-180 необходимы переделки мотора. Завод выпускает М-87 и М-88 с оборотами винта 1600–1700 об/мин, что даёт для трёхлопастного винта диаметр не менее 3200 мм. Такой диаметр совершенно не приемлем для истребителя из-за высоты шасси и трудности его сборки. Необходимо, чтобы обороты винта не превышали бы 2200 об/мин». (Моторостроители так и не поставили двигатель без редуктора, проигнорировав обширное число просьб творцов И-180. — *Р. С. В.*).



Яровицкий заколебался:

— Надо с Николаевичем согласовать. Вызвали ведущего инженера В.Я. Яковлева. Предлагаю ему сделать в машине накладку.

— Слушаюсь! — отвечает он.

— Зачем вы это делаете? — остановил меня Яровицкий. — Надо договориться с Николаем Николаевичем.

— Зачем оставлять до утра, когда за ночь всё можно сделать.

— Предупреждаю: будут неприятности. Возможно, он всё по другому решит.

Рано утром появился Поликарпов. Ему кто-то сказал, что разрушилась рама и что Кургузов самовольно затеял усиление.

— Вы что здесь хозяйничаете?! — обрушился он на меня. — Какое имеете право!

«Ну, думаю, плохо дело, разошёлся «папаня», наломает «дров». Николай Николаевич был очень вспыльчив». Дмитрий Николаевич расстроился, сославшись на Яровицкого: «Он ваш заместитель, мог бы запретить. Яровицкий промолчал. Отругал меня Николай Николаевич и сказал, что лишит премии. Не успел он закончить разнос — звонок. Слышу голос ведущего инженера: «Усиление провели, всё в порядке». Передаю трубку Николаю Николаевичу. Яковлев докладывает ему: всё сделано.

— Правильно, молодцы! — кричит в трубку Николай Николаевич и смотрит виновато на меня. Снимает трубку и кому-то приказывает:

«Не забудьте премию Кургузову выписать. Надо ему дать побольше»...

Да, он был таким, дорогой земляк Поликарпов. Лётчик-испытатель В.И. Фролов утверждал, что «это был высокообразованный, исключительно одарённый и талантливый конструктор, положивший начало созданию русской и советской школы истребительной авиации. Когда меня направили на курсы командиров звеньев в Борисоглебск, там произошла первая встреча с Н.Н. Поликарповым, вернее, с одним из его творений — И-16. Я изобретал и конструировал и знаю, что



о человеке лучше всего судят по его делам. Освоив И-16, я сразу проникся глубоким уважением к его создателю... Среди лучших наших конструкций я всегда находил нечто, бравшее начало от идей Поликарпова».

Главный признавал: в жизни конструктора немало тревожных моментов, но необходимо всё время совершенствовать конструкции, несмотря на трудности и опасности. Когда власть начала сжимать тиски на деятельности В.Б. Шаврова, работавшего над гидросамолётным усилением основанного в 1932-м ТОФа, он с радостью принял его, хотя был до того стеснён, что ничего не смог сделать. Засидевшись с Вадимом Борисовичем за чаем, он не уставал говорить о бомбардировщике, несущем тонну бомб, с вдвое большей скоростью, чем истребитель, что у него должно быть крыло вдвое меньшей площади с гладкой обшивкой. Пододвинув Шаврову конфет, подаренных ему вернувшимися из-за границы инженерами, Поликарпов отогрел ему душу советом: «Не волнуйтесь. Старайтесь переждать, пишите кандидатскую».

Главное управление авиапромышленности оказывало давление, требуя решить вопрос о пригодности истребителя с тем, чтобы запустить его в серию в будущем году, т.к. более половины истребительных формирований состояло из самолётов устаревших типов. Заместитель «папани» Д.Л. Томашевич до того замотался по вопросам, связанным с И-180, что затруднялся ответить «какой день недели» — сутки стали для него рабочим днём. Помните, была ещё одна головная боль: модификационный ряд «Мессершмитта Vf.-109» в соответствии с последовательностью немецкого алфавита. Думающие головы понимали, что Адик способен создать всемирный хаос с тем же именем, несмотря на Чемберлена, де Голля, Пилсудского, Сталина, Хирохито, — короче, несмотря на всех. Например, в противовес пикирующей «Штуке» Г. Похлманна, не щадя себя, напрягался коллектив Н.А. Жемчужина, а начальник бюро проектов М.И. Гуревич был предупреждён о формировании нового КБ и готовил документы на прочтение его будущему главе А.И. Микояну. Поликарпову помимо И-180 хватало забот: доводка истребителей танков, запуск в серию И-153, тот



же СПБ, проект И-200, задумки двухмоторного тяжёлого истребителя сопровождения, близкого по расчётам с петляковской «Соткой», и прочие неохватные «бисы». Среди них — оценка «королём» заявки ВВС на новые самолёты (ноябрь 1938 — январь 1939 гг.).

В начале декабря конструктора прямо на дому посетил Чкалов. Его приходу Поликарповы всегда радовались: пилот вёл огромную общественную работу. Много ездил по стране, встречался с интересными людьми и был виртуозом как в небе, так и в общении. Он редко бывал грустным. Вёл записи размышлений после встреч, бесед, испытаний — впечатлений от насыщенной событиями жизни. Да, у него бывало время для работы пером и бумагой:

— 7 января 1932-го — 5 суток ареста за самовольный взлёт на ТБ-1;

— 26 марта 1932-го — арест на 5 суток из-за катастрофы пилота Альбенского на И-5 и неисполнение приказов Алкниса и начальника НИИ ВВС;

— выговор 29 числа того же месяца за разрушение ТБ-1 при аэродромной рулёжке;

— 2 апреля того же года — арестован на 5 суток начальником ВВС МВО за «хулиганство» в аэропорту Монино, его пересечение в ходе полётов др. машин, а также за высший пилотаж на низкой высоте.

Командир авиабригады НИИ ВВС Скробук, крайне обеспокоенный трюкачеством, рапортовал:

«Моё неоднократное внушение и дисциплинарные взыскания мало имеют воздействия на тов. Чкалова. Считаю, что такое поведение несовместимо с временно исполняемой им должностью командира 1-го отряда 2-й эскадрильи. За недопустимое нарушение полётной дисциплины отстраняю тов. Чкалова от врид. к-ра отряда».

Теперь об этом не вспоминалось, хотя Валерий за 730 дней лётной вахты в ВВС пропилотировал 30 типов крылатых машин, провёл свыше 800 почти боевых (испытательных) вылетов, был награждён дорогим фотоаппаратом «за особо выдающуюся по качеству работу».





Чкалов, поразивший познаниями ведущего конструктора И-16 З.И. Журбину, шеф-пилот завода № 39 говорил и письменно утверждал:

«Самолёт не признает никаких авторитетов, кроме лиц, строго соблюдающих лётные законы... Я через ошибки нащупал правильный и единственный путь, по которому может и должен идти лётчик, — рисковать собой и машиной только тогда, когда это нужно в интересах дела».

Валерий выручал «Звено» Вахмистрова, ЦКБ Поликарпова, был проводником для начинающих конструкторов и лётчиков-испытателей. Ветеран РККВФ И. Данилов, летавший на самолёте героя строк ещё в 20-х годах, позже вспоминал, что «пилоты всегда верили в машины, которые получили путёвки в жизнь из умных рук Валерия Павловича»\*.

Мчался ли он на своём мотоцикле или его кто подбрасывал к дому Поликарповых, Чкалов неизменно воодушевлялся, был сосредоточен, краток на слово. «Зажигательный живчик» он вечно носился с новыми планами, свежими идеями, инженерно-изобретательскими подвижками. А если ходил чернее тучи означало — катастрофа, либо хватил лишнего «Столичной», да и то по причине — аресты, аресты, аресты и ещё раз аресты. Убийственные мысли, что люди, его друзья и сограждане никогда не вернутся...

Он любил гостить у Николая Николаевича. Ему нравился скромный уют его заваленной работой квартиры. Беседовал с Александрой Фёдоровной, баловал «полётами» под потолок младшую Поликарпочку. На первом месте всегда оставались самолёты, их «болячки» и особенности, погоня за улучшением лётно-тактических характеристик и трезво-нещадный распорядок их испытаний в небе и на земле. Валерий был резок, нервен. Часто терял субординацию и нередко хамил в глаза Хозяину, до вспучивания вен на висках спорил с Николаем Николаевичем. Работа очень напряжённая: ты в воздухе куёшь оборону страны, а её защиту в лице ВВС, РККА, ВМФ, ГВФ, наркоматов и городов с деревнями от-

\* См. бестселлер о легенде авиации «Валерий Чкалов», созданной его дочерью Валерией Валерьевной (М., АСТ-ПРЕСС КНИГА, 2005).



стреливают на земле... Поверьте, всё (или почти всё, что вы прочли о Валерии Павловиче), не что иное, как идеализированная канонизация — персонаж плакатов и омифичивание. Чарльз Линдберг в 1927-м покорил Атлантику, у него убили годовалого сына. Беспрецедентные рекорды совершили англичане, немцы, итальянцы и женщины тех же наций в перелётах меж материков\*. Были достигнуты показатели огромной скорости, дальности, а также по циферблату. И что же? Никакого крика, битья в грудь и т.д.; почитайте периодику того периода: заметки об успехах авиаторов зарубежья занимают объём, который закрывается лезвием безопасной бритвы...

Испытания нового истребителя имеют большое значение в конструкторском труде. В связи с тем, что с 1936 года шло перевооружение данного типа машин, Чкалов был сторонником установки крупнокалиберных пулемётов, а Поликарпов стоял на позициях пушечного арсенала. Они уединились в кабинете конструктора. Глава семейства попросил супругу отвечать всем, что «его нет». Ирина Стражева предлагает версию разговора за закрытыми дверями:

«Неинтересно жить, если заранее всё известно, — не однажды повторял Валерий Павлович.

Он гордился тем, что научил Поликарпова летать.

— Не правда ли, Николай Николаевич, когда держишься за ручку управления, самолёт становится ближе и понятнее?

Поликарпов соглашался. Он считал, что авиаконструктор должен уметь летать. Первый, кому он показал полученное им пилотское свидетельство, был Чкалов. Николай Николаевич искренне поблагодарил учителя.

Ас долго разглядывал документ. Сказал, трогая бровь:

— Значит, можем поменяться должностями? Вы — в испытатели, я — в конструкторы?

— Прежде необходимо посоветоваться с жёнами, — в тон ответил Поликарпов. — Вас не смущает, что я гражданский пилот четвёртого класса? Не побоятся ли главный конструктор Чкалов

---

\*Среди них — граф и писатель Сент-Антуан Экзюпери, отец будущего командира «Нормандии» — Жана Луи Тюляна, экипаж А.К. Рида, В.Х. Пост, Л.Г. Смит, П.П. Арнольд, А. Эрхарт («леди Линди») и др.



доверить мне испытания сверхскоростных истребителей?»

Это, конечно, из ностальгии, между чайком и добрыми шутками. Чтобы не было заимствовано в И-180 от И-16, он являлся сверхновым и сверхскоростным истребителем, «обязанным» выйти на рубеж 560 км/ч. Не ошибался авиаисторик Л. Гумилевский, говоря, что это была самая скоростная машина в Мире. В подтверждение приведём показатели ровесников моноплана, вышедших крупной серией за рубежом. Эти машины воспитали тысячи лётчиков. Большинство их хозяев будет безжалостно убивать друг друга в Северо-Африканской кампании, в «Битве за Англию» и при оккупации Франции, др. стран Европы и Азии. Некоторые из них оставались бипланами. Публикуя список самолётов, пометим их малой «б» в скобках перед страной-Родиной (все истребители):

Авиа В-534 (1933 г., б) Чехословакия — 405 км/ч;  
Глостер «Гладиатор» 11 (1934, б) Англия — 370 км/ч;  
Хоукер «Харрикейн» (1935) Англия — около 500 км/ч;  
Мессершмитт Вf.-109 (Е2, Е3, 1939) Германия — до 570 км/ч;  
Аэронаутика Макки МС-200 «Саетта» (1938) Италия — 504 км/ч;  
Девуатин D-520 (1939) Франция — 525 км/ч;  
Боинг Р-26 (1932) США — 378 км/ч;  
Кертисс Р-40 (1938) США — до 500, 515 км/ч;  
Мицубиси А5М (И-96) (1936) Япония — 370 км/ч;  
Накадзима Ki-27 (И-97) (1936) Япония — 460 км/ч.\*

Захват скорости с ростом мощности двигателей и улучшения аэродинамических свойств был столь стремительным, что «жар-птица» — скорость — выскальзывала из козырей фирм и КБ неуловимо. Весь модельный ряд названных и не названных машин (а среди них «Спитфайры», «Мораны», «Груммань», «Буффало», «Фоккеры» и др.) изобретательно совершенствовался согласно законам модернизации и колониально-оборонной доктрине военщины под любым флагом. Поликарпов понимал, насколько важно быстро провести лётные испытания, знал, что много времени может уйти на устранение дефектов.

---

\*Показатели скорости могли варьироваться, в зависимости от модели мотора, веса и вооружения.



Он ненавидел торможение госмашины на стадии перехода самолёта из опытного экземпляра в серию. По направленности поликарповской логики конструктивных построений, обеспечивающих передовизм в авианауке, старпёрным товарищам не только из ГУАПа, ПГУ НКАПа и НИИ ВВС следовало завести дневник и записать в него следующее:

- 1) тов. Поликарпову Н.Н. предоставить более обширные ассигнования правительства с целью организации экспериментального ОКБ, назначением которого будет освобождение его самого и сотрудников с большим стажем работ для проектирования, строительства и испытаний машин, не имеющих общего с развитием самолётостроения за рубежом;
- 2) в качестве ускорения политики по господству в воздухе, закрепить за этим коллективом группу лучших двигателей страны, причём предоставить ей полную свободу действий, какие бы средства она не востребовала;
- 3) в период испытаний новых самолётов в экспериментальном ОКБ под руководством Поликарпова Н.Н. привлекать на длительные сроки пилотов-испытателей с налётом не менее 3000 часов; исключить приём на работу новых лиц на производство, т.к. на финале испытаний возможны теракты и саботаж со стороны агентов промышленного шпионажа;
- 4) аналитически относясь к творчеству ЦКБ во главе с тов. Поликарповым Н.Н., следует иметь в виду, что международная обстановка складывается не в нашу пользу. Исходя из этого, срочно закупить любые наименования материалов и промышленной продукции высшего качества в том объёме, который составит внешнеторговым организациям Генеральный авиаконструктор. Срок исполнения — 3 месяца. Рублёвый эквивалент по отношению к мировой валюте не имеет значения.

Эти нюансы можно смело гнать до эпилога. Поликарпов говорил: «Я сделал своё дело. Вот вы его теперь как хотите, так доводите!».



...15 декабря для всех, кто задумывал, изготавливал, готовил истребитель к полёту, наступил переживаемый момент. После доработок и устранения дефектов, споров с Поликарповым, инженером по испытаниям Лазаревым, механиком 180-го — Барским — Чкалов вырулил на край аэродрома. Ярко-красный питомец, взревев мотором М-88\*, пошёл на разбег. Нервозность, прижимаемая минусом 24-х градусов по Цельсию, всё-таки сказывалась. Все с непередаваемым волнением смотрели, как И-180 бежит по полосе быстрее и быстрее, вслушивались в взлётную мощь четырнадцатцилиндрового двигателя. И... вот — второй в его судьбе отрыв от земли! Набрав высоту, виртуоз, когда-то названный «воздушным хамом», начал «разговор» с машиной, пробуя её в разных скоростных режимах. Он с удовольствием отмечал про себя чуткость рулей, их «жёсткость», и, наверное, смеялся, как дитя на качелях, радуясь манёвренности истребителя, когда поначалу делал плавные развороты, затем — покруче.

Скоростной истребитель-первенец нравился лётчику, как И-16, И-17 и другие самолёты Поликарпова, с которым он держался на равных. Его ровесник, пилот В.К. Коккинаки, позже будет рассказывать, как к его машине, также проходившей испытания, приблизился Чкалов. Качнув крыльями в знак приветствия, он показал пальцем: «отличный, мол, истребитель, подарок к съезду партии!»

Валерию Павловичу хотелось поскорее поделиться мысли-пожеланиями о машине с теми, кто был в лапах мороза на земле. Но связи с ней не было. Лишь слегка поддрагивали стрелки на приборной доске...

По пилотской сути, «крещение» прошло нормально. Чкалов решил пойти на снижение, дабы привычным для него достойным образом завершить ответственный полёт.

«Сделав круг по границе аэродрома, — вспоминает очевидец, начальник отдела НИИ ВВС, инженер и лётчик-испытатель И.Ф. Петров, — Чкалов пошёл на посадку. Дальше всё произошло в секунды. Лётчик, чтобы сесть в расчётном

\*По воспоминаниям П.М. Стефановского, это был другой мотор — М-87А, по официозу — М-88Р.



месте, убрал газ — мотор переохладился; заметив, что до границы аэродрома не долететь, он решил подтянуть газком. Обычная работа. Тут все обратили внимание, как за самолётом вырвался и потянулся столб дыма. Мотор переобогатился горючим. Затем уже было видно, как остановился винт...

Произошло всё на малой высоте. Лётчик ничего не мог сделать с мотором. Не долетев метров 200–250 до границы аэродрома, самолёт Валерия Павловича ударился о землю, его выбросило из кабины и он погиб».

«Непосредственная причина катастрофы очевидна: внезапная остановка мотора, — заново переживает трагедию авторитет по испытаниям И.Г. Рабкин. — При планировании с минимальными оборотами, да ещё при сильном морозе, температура головок цилиндров опустилась до опасного минимума, при котором наступает переохладение мотора и как следствие крайне неустойчивая его работа. Достаточно сколько-нибудь энергично переместить сектор газа, чтобы двигатель отреагировал остановкой.

На первом экземпляре И-180 не было устройства, предотвращающего переохладение. Интенсивность прохода воздушного потока через капот мотора ничем не регулировалась. Сечения на входе и выходе воздуха из капота рассчитывались, чтобы обеспечить работу мотора на максимальных оборотах, предотвратить его перегрев.

В ОКБ были потрясены случившимся. С именем Чкалова связано много славных страниц в истории нашей авиации. Многие стремились подражать ему, и все восхищались им».

...Погиб не только лётчик и комбриг, испытывавший более 70(!) типов самолётов, но и патриот-новатор, целью жизни которого было совершенствование тактики воздушного боя. Погиб, но он ненавидел ложь. Волгарь, не боясь, говорил вслух о возможной войне, по его мнению, для СССР неминуемой...

Асовский почерк, аналитический и не испорченный околотронной интригой ум, страсть к познанию неизведанных истин, талант от небес, русская, бесшабашная удаль — сделали его любимцем народа. Валерий Павлович, проигнорировав сталинские намётки о назначении его наркомом внутрен-



них дел, выступил поборником бреющих полётов, считая их одним из лучших манёвров для эффективности поражения наземных целей и отрыва от воздушного противника. Корифей молодёжи, поразивший с товарищами по крылу всю Америку, одаренный правительством голубым «Паккардом», он создал фигуры высшего пилотажа: восходящий штопор и замедленную бочку, осуществил выход из пикирования и набор высоты в перевёрнутом положении, безгранично рискуя, спас десятки машин, построенных в одном экземпляре, не имел страха перед дефектами... Не улегаются споры, гипотезы, разговоры, обоснованная и необоснованная дезинформация относительно теории «переохлаждения двигателя». Тиражи свершили немислимое в людском сознании — внимание к аварии так велико, что позабыто **Главное**: кроме В.П. Чкалова, в СССР, в преддверии войны погибли сотни лётчиков. Сотни, близкие к тысяче, но упоминания о них нет нигде. Разве они не заслужили своим трудом войти в серию ЖЗЛ, а честнее СЗЛ — смерть замечательных людей? Многие погибли нелепо. Немало кто был подведён к смерти за руки, моторы и пропеллеры, попав в силки интриг.

Пойдём методом-отчётом С.П. Супруна, испытывавшего в тот день двухместный ДИ-6 С.А. Кочеригина, а после приземления мчавшегося на «Эмке» к месту трагедии.

Испытательно-жизненный отчёт основан на фактах, написанных, рассказанных, записанных и переданных по наследству очевидцами и участниками событий. Последующие разделы можно оформить так:

### **«ЗАЦЕНЗУРЕННОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ПО КАТАСТРОФЕ С ИСТРЕБИТЕЛЕМ ОКБ Н.Н. ПОЛИКАРПОВА И-180»**

- 1) Дочери Валерия Павловича — В.В. Чкалова и О.В. Чкалова предполагают, Сталин не мог быть замешан в гибели отца, поскольку папа был частым гостем Хозяина и имел на него положительное влияние, однако, вспоминая рассказы матери, отмечают асс пилотажа спал с пистолетом.





- 2) Услышавший о трагедии из уст ученика отца, военлётца, сына Чапаева, А.В. Чапаева — сын Чкалова И.В. Чкалов придерживается мнения, что отца убили.
- 3) Доводы сына Чкалова имеют вес, поскольку на отца было совершено семь покушений в одной из избирательных кампаний, предшествовавших его гибели, т.е. авария с И-180 — убийство, вышедшее из покушения № 8.
- 4) Близко знавший специалиста по авиадвигателям С.К. Туманского, представитель Запорожского моторного завода № 29, чудом избежавший расправы НКВД — Е. Гиндзбург запрещал полёт из-за отсутствия на моторе левой бензопомпы (была установлена гидравлическая).
- 5) Большинство профессионалов и лётчиков считает, гибели В.П. Чкалова можно было избежать, если бы он совершил посадку на «брюхо», но и этого ему не дали; шасси было... законтрено, т.е. «превратилось» в неубирающееся.
- 6) В течение продолжительного времени после падения истребителя команда по оказанию первой помощи не могла приблизиться к нему, из-за боязни взрыва; пожарные тоже оказались оцеплены.
- 7) Никто не знает, куда пропали без вести — последняя бригада авиамехаников, готовивших самолёт к вылету, крошево обломков, а также настораживает факт, запрещавший освидетельствование «смерти» двигателя.
- 8) И-180, не совершивший ни одного полёта (если не считать подскоки и рулётку 12 и 13 декабря), попал отчёт Берии (обнаружен Валерией Чкаловой в спецархивах спустя полвека), где он запрещает испытания 12-м числом, ссылаясь на 48 дефектов.
- 9) Друг испытателя, участник перелёта на АНТ-25 Г.Ф. Байдуков не для слухов пишет в книге о нём: «Убеждён, Чкалов сумел бы вывести «И-180» на большую дорогу, не



попади он в ловушку, в которой оказался не по своей вине или оплошности».

10) Валерий Павлович заступался в НКВД за друзей и малознакомых лётчиков; теперь почти все причастные к испытаниям оказались в тюрьме, а ведущий инженер Лазарев, представлявший лётчику акт о готовности к вылету, внезапно стал «тяжелобольным» — в действительности его выбросили из электрички.

Ловушки захлопывались. Они не щадили никого\*. Судьба не разграничивала, кто смел или труслив и сколько часов провёл в воздухе. Первое время работы над И-180 затормозились шокowym состоянием. Конструктора поддержал по телефону Иосиф Виссарионович: «Товарищ Поликарпов, никаких претензий к вам нет. Вы должны успокоиться, побольше отдохнуть, а затем продолжать работу», — с расстановкой горийского акцента говорил Вождь. — Я желаю вам всего хорошего. До свиданья».

«До звонка 17 декабря — последнего дня шестидневки — папа не спал, — рассказывает Марианна Николаевна. — Были бесконечные комиссии, расследования. Он почернел от горя и беспокойства»...

Отец верил, истребитель удачен, что сработала случайность или гадкая человеческая рука. Товарищи его поддержали, также веря, что способны довести скоростную машину до кондиции. Новый год для поликарповцев как праздник не существовал. Всюду витал дух траура, бессловесный гнёт бытия, усугублённый траурными митингами, траурной почтой СССР, траурной рамкой на портрете Валерия Чкалова, которого все любили.

Его друг, поэт, прозаик, авиатор В.В. Каменский, работавший над романом в стихах «Могущество» в Тбилиси, очевид-

---

\*Начальник ГУНК ОП и организатор ряда работ по И-180 С.И. Беляйкин отсидел 5 лет, а затем был убит неизвестными в собственной квартире. Он был арестован после смерти Чкалова в Боткинской больнице, вместе с М.А. Усачёвым, В.М. Порайем, Д.Л. Томашевичем. В Запорожье был схвачен и брошен в застенки тюрьмы ведущий конструктор авиамоторов А.С. Назаров.



но рыдал, отправляя письмо вдове пилота и депутата, спустя две недели после катастрофы. Они крепко дружили и несчастье не разобщило их на расстоянии:

«Бесконечно дорогая Ольга Эразмовна, в часы приближения Нового года мне очень захотелось протянуть Вам руку через горы Кавказа в знак дружбы и памяти о легендарном богатыре небес Валерии, Вашем самом близком, родном друге и нашем всенародном, всечеловеческом.

К счастью, все мы — одна неделимая советская, любвеобильная семья и Ваше горе — наше горе. Ваши чувства — наши чувства. Ваше спокойствие — наше утешение.

Жизнь идёт, продолжается...

Вам, конечно, далеко не до поэта и не смею я мечтать об ответе на моё дружеское, искреннее письмо. Но если найдётся минута досуга, буду восторженно благодарен за несколько строк Ваших о том, что Вы письмо это получили и прочитали... Здесь, в Тбилиси, я пишу книгу о Маяковском. И думаю о пьесе «Чкалов».

«Чкалов погиб в расцвете сил, и его оплакивает авиация всего мира», — подчёркивала скорбь парижская газета «Се Суар». 17 декабря в интервью ТАСС один из основателей ВВС Нового Света генерал Г. Арнольд сказал: «Чкалов своими достижениями в области авиации ещё теснее связал узами дружбы две великие державы. Его смерть — огромная потеря для всей мировой авиации».

Вслед отклику американского генерала, отославшего письмо с соболезнованиями в полпредство СССР в США, выступил его соотечественник, исследователь арктических широт, пилот и адмирал Р. Бэрд:

«Я выражаю своё глубокое соболезнование советскому народу в связи с потерей его великого лётчика Валерия Чкалова. Все американские лётчики разделяют скорбь советского народа».

«Исключительно отважным пилотом» назвала Валерия Павловича лондонская газета «Дейли телеграф энд морнин пост». Из Голливуда великий авиатор Г. Хьюз телеграфировал 17 декабря: «Всякий, связанный с авиацией в США, и в частности здесь, на тихоокеанском побережье, всякий, кто



имел счастье встречать Чкалова во время его замечательного перелёта из СССР в США, безмерно опечален. Я выражаю глубокое сочувствие его товарищам».

Увы, никто в Союзе, Европе, Америке, в Азии представить не мог, что крылья И-180... нелётные, что они допускались в полёт с ограничением перегрузок. По версии Г.Ф. Байдукова виноваты в трагедии: директор завода, Главконструктор (он же техдиректор завода), начальник лётстанции, зам Главконструктора, а также специалисты низкой квалификации и нечестные, трусливые люди...

Выступая на митинге в КБ после заместителя, Николай Николаевич не скрывал слёз. Он достаёт подаренный Шурой платок с вышитыми инициалами, замолкает и молча покидает трибуну. Что говорить? Все помнят, каким был шеф-пилот ОКБ. Да он грудью стоял за все машины! И-180 — не исключение, но всех связанных с ним людей переторопили...

После Рождества техдиректора и главконструктора опытного авиазавода вызывают в Кремль, в числе ответственных лидеров военной авиапромышленности на совещание. На повестку дня трагигоречь не выносится; принято к сведению, что истребитель совершил нормальный полёт, а виновница всего зима, пришедшая с морозами не ко времени. Намечены и закреплёны сроки развития боевой авиации, с учётом, что Поликарпов победит скоростной барьер и выведет истребитель в серию.

В трудные для КБ дни поддержка правительства сказалась на общем настроении тружеников, выжатых, словно лимон, людей. Дружно взялись за работу: установили новый мотор с редуктором для увеличения КПД воздушного винта. Продумали форму захват-жалюзей на капоте, дабы исключить «пневмонию» двигателя. Многое передумали, как увеличить запас прочности конструкции без появления лишнего веса. График работы спрессовал дни до предела. Было горько смириться со срывами и ошибками.

Равнодушие делает любой коллектив безвольным. Научно-технический прогресс, вызвавший глубокие перемены в военделе, открывал секреты только при упорном, взыскательном поиске и вновь этот поиск упирался в предельно сжатый



график работы. Появился «конкурент» — опытный истребитель ИП-21 конструкции М.М. Пашинина.

Чтобы не превышать «скорости 24 часа в сутки» приходилось одёргивать одержимость людей, работавших в прямом смысле фразы Максима Горького: «Ежели людей по работе ценить, тогда лошадь лучше всякого человека».

Завинчивание и шлифовку дублёра И-180, прошедшего «встряску по кругу» ОКБ-сервиса, завершили под апрельскую капелю 1939 года. Силён был богатырёк, красавец! И сразу от сглаза под чехлы, да охрану, выспанную и не голодную, к нему по борту; мало ли, какие тут «инженеры» мотаются. При подборе кадров Поликарпов болезненно-щепетилён, разработал «кодекс» взысканий, был внимателен к новым сотрудникам в первое время их пребывания. За эту машину и её ввод в серию отвечал головой А.Г. Тростянский.

Стратегическое нетерпение военщины исключало бюрократическое торможение — на испытания, как и на жизнь страны, обоюдоостро падало трафаретное вето сроков. Несмотря на трагедию, произошедшую с василёвцем, по которому причитала держава, за штурвал доведённой машины садится испытатель НИИ ВВС С.П. Супрун, сын номер один из династии лётчиков Супрунов.

Молодой сердцеед девушек, имевший военную косточку, пилот был нарасхват во всех КБ. Был ему памятен март, когда он заставил разевать рты заводских испытателей и инженеров Мессершмитта и Хейнкеля в Германии, где он побывал с И.Ф. Петровым в составе обменивающейся опытом делегации. Теперь он посмеивался над сестричкой-парашютисткой Аннушкой, строго наказывавшей ему не смотреть на экстра-бомондных фрау и мэдхен...

За Супруном стояло огромное число испытанных самолётов — не менее 135. Значение имеет факт, что половина из них была иностранного производства.

А.С. Яковлеву, у которого импровизирующий и взвешенно думающий трюкач гонял его первые «Яки» в мыле, удалось создать вечный портрет смельчака (это будет их последняя встреча):



«Степан Павлович был частым гостем в нашем КБ. Его у нас очень любили. Он привлекал жизнерадостностью, приветливостью. Высокий, стройный шатен с обаятельной внешностью, опрятный и щеголеватый, он был красавец в полном смысле слова».

Депутату Верховного Совета СССР было не до зеркал и ночных бдений в «Метрополях-Националях». Степан Павлович высоко оценил истребитель, как и ведущий испытатель машины Т.П. Сузи. Руководство ВВС, доверяя их позиции, заказало заводу опытную серию из ста И-180. Пока заказы шлёпались в виде бумаг секретаршами с возможными 2-й и 3-й должностями (постель и НКВД), начались первые взлёты, ознаменованные Первوماем 1939-го. Супрун — в числе «красной пятёрки» рад приветствовать взмахом крыльев трудящихся и Красную площадь. Был бы он не так связан проблемами, он наверняка пролетел и над своим домишком, где стойкая мама не раз выбегала на звук любого мотора: «А может, наш Стёпочка?» Помимо «горки» над храмом Василия Блаженного, ас покорила скорость 500 км/ч.

Значительную роль в судьбе нового мощного моноплана сыграл Е.Г. Уляхин, занявший в ОКБ Поликарпова место безвременно ушедшего Чкалова. Испытания шли к финалу. Скоростной барьер был преодолён. Однако успехом это назвать можно со скрипучей натяжкой. Для ловцов фактов и неправильного склонения суффиксов называем машинные «геморрой» только до начала июня: образование «сетки» трещин в креплении капота двигателя; послепарадное деформирование схемы крыла; перегрев головок цилиндров; вибрация двигателя на ходовых рабочих режимах и т.д. и не т.п.

В общем, над истребителем явно навис злой, непредсказуемый рок, хотя к 1 мая были собраны и подготовлены десять экземпляров. В одном из испытательных полётов, заколдованный самолёт пилотируемый Супруном, решил устроить «родео», скапотировав и перевернувшись при посадке. К счастью, «Стёпочка» остался жив. «Испано-ковбойские» выходки «взбешённого бычка» ОКБ Поликарпова перепугали без того нервных заказчиков. Ошибок, по их мнению,



быть не должно — Гитлер мечом своих полчищ кромсал Европу...

Ещё один экземпляр стропливой машины вёл с июля блестящий лётчик-испытатель А.Г. Прошаков, сделавший всё, чтобы вывести её из штопора, но это ему не удалось. В документации испытаний от 5 июля диагноз лаконично сух: «Самолёт, не закончив «бочку», находился в положении вверх колёсами, и, по утверждению лётчика, попытки вывести его из перевернутого положения успеха не имели. На высоте 1500 метров лётчик покинул самолёт и благополучно приземлился с парашютом».

Неутомимый борец за И-180, Е. Уляхин, совершивший на нём около 50 вылетов, встречаясь с группой проектировщиков и двигателистами в мастерских, грешил на новый мотор М-88Р и, как окажется, не ошибался.

Его другу Т. Сузи следовало пораньше уйти «на пенсию»: у него пошаливало сердечко. Жизнерадостный, ещё не пожилой Томас был охотник до разговоров и споров с аэродинамиками, представителями школы Христиановича. А медицину, Николая Николаевича обманывал, обожал авиацию. Не мог жить без неё, сотрудничал с Курчевским, летал на И-180 в ходе авиапарада в Тушино.

5 сентября около 9 утра шестое чувство пилота отказало ему, хотя рулёжка, взлёт и подъём на высоту 9 тысяч метров прошли «на бис». Пять минут... Пять минут... Их оказалось недостаточно, чтобы души подрастающих пилотов не стало...

Томас Павлович пытался выйти из штопора почти до земли, по рассказам очевидцев, выровнял машину на высоте около 300 метров! А потом — срыв в пикирование, запоздалый прыжок, нераскрывшийся парашют и падение И-180 близ Домодедово с работающим двигателем...

«Трудно сказать, какая из причин привела к катастрофе, — пытаясь восстановить ход событий, пишет знающий дело И.Г. Рабкин. — Очень уж невысоким был уровень расследований лётных происшествий. Выводы приходилось делать на основе весьма сомнительных показаний очевидцев да осмотра места катастрофы, а также визуального осмотра останков самолёта.





И сейчас, когда в распоряжении аварийных комиссий имеются такие объективные материалы, как записи бортовой контрольно-записывающей аппаратуры, магнитофонные записи переговоров руководителя полётов с экипажем самолёта, материалы радиолокационного наблюдения за самолётом с земли и тщательного лабораторного исследования всех подозрительных обломков, не всегда удаётся установить истинную причину лётного происшествия. Трудное это дело — расследование авиакатастроф!»\*

Повествуя о тяжкой работе Е.Г. Уляхина, А.Г. Прошакова и поликарповцев на стадии окончательной доводки И-180, автор замечает, что при скороподъёмности (5 минут до 5000 м), скорости (585 км/ч) и высоте (свыше 9000 м) — полученные результаты не удовлетворяли требований 1940 года.

Так, казавшийся (Стефановскому, Чкалову, Сузи, Супруну, Воеводину и др.) перспективный И-180, загубивший столько жизней, забраковали. Чёрным параграфом комиссования за истребительное несоответствие посчитали дефекты серийного производства названных двигателей. К разрешению вопроса, не щадя ресурсов, привлекались А.Д. Швецов, мотористы НИИ ВВС под руководством кудесника по «сердечным» проблемам инженера-испытателя Г.Н. Сеничкина и др. профессионалы. Естественно, Николай Николаевич не находил себе места от волнений, когда летал Г.П. Кравченко.

«Поликарпов потерпел крупное поражение», — читаем на развороте «Время, люди, самолёты» пера незаурядного И.Г. Рабкина, промолчавшего о том, что лётчики продолжали гибнуть. Находившегося под колпаком НКВД тяжело болевшего конструктора в состоянии депрессии задёргали по разного рода кабинетам. А ведь с 1938 года его начали преследовать хронические неудачи... Ясно, намекни автор об этом — книга была бы рассыпана при наборе, как случилось подобное с брошюрой «Флагманы» о забытых флотоводцах и

---

\* По мнению спецкомиссии, лопнул кольцевой маслорадиатор (ещё ранее падало давление масла, пилота ослепило им при разбрызгивании вплоть до потери сознания), т.е. трагедия случилась из-за несовершенной матчасти, возможно и по причине выхода из строя кислородного оборудования.



организаторах Морских Сил молодой Советской Республики, в дальнейшем Балтийского, Северного, Черноморского, Тихоокеанского Флотов, речных и озёрных флотилий.

Рабкин объективен по технически-организационным вопросам: поражение «короля» «ни в коей мере не уменьшило его неукротимую энергию. Он был убеждён, что сумеет быстро создать новый истребитель, который принесёт ему очередную победу.

Конструктор начал работать над ним примерно за полгода до принятия решения о прекращении работ по И-180. И, как это было свойственно Н.Н. Поликарпову, развернул дело с большим размахом и оперативностью. К июню 1940 года постройка первого экземпляра была закончена. Ему присвоили название И-185. Правда, для него не было ещё мотора. Николай Николаевич хотел поставить на новую машину двигатель воздушного охлаждения А.Д. Швецова и ни о каком другом не хотел и слышать».

Нам давно хотелось поставить точку в главе. Очень печально, но безграничная по Всенародному Горю, она будет заключена т о л ь к о Им ввиду авторского неприятия пока яния за нижеследующее.

В Советской России в ходе пресловуто-хитроумной партийной «зачистки» будут расстреляны видные деятели партии и государства, во многом неугодные «товарищу» Сталину — Г.Е. Зиновьев, Л.Б. Каменев, М.Н. Рютин, Н.И. Бухарин, А.И. Рыков, Н.Н. Крестинский, Г.Л. Пятаков, Ф.У. Ходжаев, А.И. Икрамов, А.С. Енукидзе, А.П. Серебряков, В.Ф. Шарангович, Я.Э. Рудзутак, В.П. Затонский, С.В. Косиор, братья И.И. и В.И. Межлауки, В.Я. Чубарь, Г.Н. Каминский, П.П. Постышев, А.Г. Шляпников, Г.Ф. Гринько, А.П. Розенгольц и М.Л. Рухимович... При загадочных обстоятельствах охладит пуля пламенного и честного Серго Орджоникидзе, до этого трагически потерявшего родного брата Папулия. О днях, предшествующих якобы самоубийству, пишет историк из Туманного Альбиона Р. Конквест в труде «Большой террор», обнажая телефонный разговор Серго со Сталиным, накануне кровавой развязки: «Коба, почему ты



позволяешь НКВД арестовывать моих людей без моего ведома? Я требую, чтобы этот прои́звол прекратился!

Я пока ещё член Политбюро! Я всё вверх дном переверну, Куба, даже если это будет последним моим действием на земле»...\*

Многие, кто погиб в большом терроре, способствовали при жизни его росту, создавали, не зная голода и неюта, его рычаги, систему смазки и денежно-топливного подкрепления, т. е. заслужили трёх и более смертных казней. Но был выход из положения, в которое попал Куба после смерти симбирского Гегемона: оппозицию нельзя было расстреливать!

Советники Хозяина были бессовестными лгунами с нелитературным актёрством подхалимажа. Без банальных отбеливаний Самого, ясно, что 150 томов партийных злодеяний было проведено в тихушку без его ведома. Как «это» делалось — посмотрите в начале главы...\*\*

«Борцы за счастье народа» подвели под самоубийство Я.Б. Гамарника, М.П. Томского, А.В. Червякова (фаворитов РККА), начальника штаба Дальневосточной армии комкора А.Я. Лапина, председателя Совнаркома Украины П. Любченко, немалое число заместителей и помощников командующих военными округами, а также внестатистический контингент служащих наркоматов, производств, управленческих и исполнительных кадров по всем ступеням сощобщегития. (Официальный диагноз согласно бесовской режиссуре: «инфаркт», «алкогольное и наркотическое опьянение», «превышение скорости» (погибший не различал педали газа от тормоза), к тому же — «заснул за рулём», «убит на почве ревности, в состоянии аффекта», «сгорел от несоблюдения правил пожарной безопасности», «смертельное отравление грибами» («неизвестные» прохожие оторвали битьём сапог почки и печень), «неумел плавать» (1-й разряд по кроллю и брассу; утоплен), «психическая неполноценность

\* См. И.О. Волоцкий «Истоки зла», СПб., 2001; Журнал «Воля» (о мучениях узников тоталитарных систем), М., 1994–95; О.В. Хлевнюк «Политбюро. Механизмы политвласти», М., 1996.

\*\*В числе инквизиторов родного народа — Панкратьев, Рыжов, Перель, Пиляр, Яцкевич, Шнеерсон, Ягода и Яченин, Холщевников, Усиевич, Слуцкий, Стырне, Рычков, Лавров, Круглов, Залкинд, Серов, Горшенин и др.



привела к самоубийству» (самое массовое прикрытие официальных убийств).

Ни «Война миров», ни «Путешествие на Луну», ни вздорные «Аэлиты» не предусматривали построение сюжетов с натуры. А примеры для «эренбурговщины» были: начальнику иностранного отдела НКВД Слуцкому, когда от него потребовалось «освободиться», подали «на десерт» цианистого калия в кабинете замнаркома Ежова, лжеморехода Фриновского. Итог — «умер от сердечного приступа»... Начальник Главного управления пограничной и внутренней охраны НКВД, позднее нарком ВМФ Фриновский настолько заматал жизнь многоячейной сетью режима, что, как знавший о кремлёвских преступных интригах, будет радоваться солнцу недолго. Ровно столько, сколько посчитают нужным пролетарские палачи. Слова «Ленина сегодня», духовного наставника нации, чтили и помнили: «Нет человека, нет проблемы»\*.

Выяснится, что «проблем» у «культовиков» на фоне потрясающих успехов с гибелью тысяч строителей-зэков — были миллионы. Конкретизируя мысль — это были не миллионы — то был НАРОД СССР...

Жертвами всесоюзных репрессий станут маршалы М.Н. Тухачевский, В.К. Блюхер, А.И. Егоров, талантливые стратеги, командиры и организаторы РККА — Я.И. Алкснис, И.П. Уборевич, Я.К. Берзин, И.Э. Якир, Н.В. Крыленко, Г.Д. Гай, А.И. Корк, Р.П. Эйдеман, Е.И. Ковтюх, И.Ф. Фёдько, А.С. Бубнов, В.Н. Соколов, В.Д. Грендаль, В.М. Примаков, С.А. Меженников, В.К. Лавров, В.Н. Левичев, П.Д. Жлоба, И.Д. Флоровский, С.В. Петренко-Лунев, Я.З. Покус и Р.В. Лонгва. По закону убийственной лжи и неопишуемого коварства будут ликвидированы товарищи, лидеры того времени: Н.М. Роговский, Н.Н. Петин, А.А. Стороженко, И.Ф. Ткачёв, М.В. Сангурский, Н.М. Уваров, А.А. Пороховщиков, М.О. Степанов, Н.И. Точенов, О.А. Стигга, А.С. Тарасов, К. И. Степной-Спижарный,

\* См. «Тайны кремлёвского двора. Хроника кровавых событий» (О.Н. Аврамченко); «Кто помогал Гитлеру» (И.М. Майский); «Тайная история сталинских преступлений» (А. Орлов); «Судебный отчёт по делу антисоветского «правотроцкистского блока» (М., 1938); «Общество и власть (1930 годы)» под редакцией А.К. Соколова.



К.А. Нейман, А.В. Федотов, А.Я. Сазонтов, И.Я. Хорошилов, И.И. Гарькавый, В.А. Антонов-Овсеенко, С.П. Урицкий, В.П. Глаголев, Л.Я. Угрюмов, П.П. Ткалун, Б.М. Фельдман, Г.И. Благонравов, С.М. Туровский, Н.В. Щеглов, К.А. Стуцка, С.М. Белицкий, Я.Г. Рубинов, К.Х. Супрун, С.А. Чернобровкин, В.И. Зоф, Я.В. Шеко, М.Д. Великанов и другие без вины убиенные...\*

В этом «забеге» злополучно-тачаночной «тройки» конца 30-х годов будут незаконно репрессированы, пав жертвами внутренней «госполитики» и антирусской изопрённой клеветы — первый главком Вооружёнными Силами Совреспублики, командарм 2-го ранга И.И. Вацетис, первый послереволюционный комиссар и управляющий Народного банка, «розламовец», ветеран польского и русского рабочего движения, член коллеги Наркомвнешторга и Наркомторга Я.С. Фюрстенберг (Ганецкий). Тогда же «уму, совести и чести нашей эпохи» «перешли дорогу» секретарь Дальневосточного крайкома ВКП(б), её верующий член ЦК, ВЦИК и ЦИК СССР И.М. Варейкис, секретарь ЦК Узбекистана, Азербайджана, Белоруссии, бывший партизан в войне с Деникиным Н.Ф. Гикало, а также: известный польский революционер А.Е. Варшавский-Варский; историк-марксист при ЦК ВКП(б), автор работ по её истории и составитель двух полных собраний сочинений Ленина — И.Л. Каган (Татаров); генеральный секретарь Международного крестьянского совета, старейший член партии, автор ряда работ о людях земли, друг Ленина по Женеве — Теодорович И.А.; ветеран Гражданской войны, бывший редактор «Ленинградской правды», секретарь горкома ВКП(б), затем МК и МГК ВКП(б), участник партсъездов и кандидат в члены ЦК Угаров А.И.; революционер с международным стажем, бывший нарком воендел Литвы и Белоруссии, зам. пред. ВЧК, член РВС, замнаркома по военно-морским делам, лидер ОСОАВИАХИМа и ГВФ, секретарь ЦИК СССР И.С. Уншлихт и многие, многие другие (в т.ч. дети и жёны названных и не названных)...

\* Изучайте А.В. Антонова—Овсеенко, его три книги — «Лаврентий Берия», «Театр Иосифа Сталина», «Враги народа» (Краснодар—Москва, 1993, 1995, 1996 гг.).



Страшно и спустя годы сказать, что этот список далеко не полон!

Всенародная эйфория борьбы с «врагами народа» примет чудовищно-маниакальный характер, давя жерновами энкавдисткой машины корни и фундамент представительной дипломатии, военного атташата и первых лиц военной интеллигенции, обучавших импозантную молодую смену...\*

Мы не можем поднять всех. Пройдём околицей всесоюзного кладбища, которого, между карательным прочим, иногда вовсе не было. Вспомним и поклонимся им, безвременно ушедшим людям: военным атташе в Китае и Японии — Лепину Э.Д. и Ринку И.А.; в Великобритании — Путне В.К. и многим другим сотрудникам растерзанного Наркомата иностранных дел, позднее добитого самоубийствами и арестами во всём Мире в связи с роспуском Коминтерна. (Молотов, Трояновский, Новиков, Майский, Литвинов, Воронцов и другие презентабельные сотрудники МИДа, объехав Планету, напишут молчаливые мемуары, к сожалению, не откорректированные и позднее их супер-университетской роднёй).

Безусловно, СЛАВА заслугам военного историка Какурина Н.Е., первого начальника кафедры по истории Гражданской войны в ВА Генштаба РККА; бывшего Наркома боеприпасов СССР Сергеева И.П.; начальника курса Военной Академии имени М.В. Фрунзе Тальковского А.А.; старшего руководителя Академии Генштаба РККА, профессора Верховского А.И. и помощника на кафедре военной истории той же Академии Свечина А.С.; начальника кафедры (там же) члена ВКП(б) с 1919-го Вакулича П.И. и начальника ВА связи имени В.Н. Подбельского беспартийного Гарфа В.Е...

Практически по единой преступной формулировке были арестованы и преданы забвению (те, кто выращивал мощь РККА и ВМФ СССР!) начальник кафедры Военно-транспортной Академии РККА В.С. Лазаревич, преподаватель ВА им. М.В. Фрунзе Замилацкий Г.С., научный редактор «Во-

\*«ВЧК—ГПУ. Документы и материалы», М., 1995; Д. Шелестов «Время Алексея Рыкова, М., 1990; С. Коэн «Бухарин. Политбиография. 1888–1938», М., 1988; Г. Беседовский «На путях к термидору», Париж, 1930 — Москва, 1997.



енной энциклопедии», бывший комдив Лукирский С.Г., начальник кафедры иныза Военной артиллерийской Академии им. Ф.Э. Дзержинского Орлов А.Г., лидер курсов «Выстрел» Инно А.А. (Кульдвер) и начальник Краснознамённых химических курсов РККА Грушецкий В.Ф., которым инкриминировались «проведение контрреволюционной агитации, клевета на Советскую власть и Сталинскую конституцию, восхваление фашистского строя» и пр. убийственное для их семей «шпионско-буржуазное перерожденчество»\*.

Через безумную направленность узаконенной фальсификации, оговаривание самих себя, выдачу имён под пытками, приговоры, этапирование и удавку ИТЛ пройдут честные сыны Отчизны, так и не вернувшиеся из преисподней бездны ГУЛАГа: новый и тут же бывший начальник ВА Генштаба Кучинский Д.А. и организатор Центрального совета ОСОАВИАХИМа Онуфриев И.А.; начальник Орджоникидзевого пехотного училища Козицкий А.Д. и помощник начальника ВА им. М.В. Фрунзе Павлов А.В.; начальник Липецкой высшей лётно-тактической школы ВВС Н.Я. Котов и замначальника АБТУ РККА М.М. Ольшанский; инструктор президиума Центрального совета ОСОАВИАХИМа Калинин К.И. и начальник кафедры Академии Генштаба РККА Алафузо М.И. Что сделал «плохого» режиму архитектор саториёв г. Сочи М. Мержанов?!

О, приснодева! Где же ты витала? В какой колчан ты сложила свои молнии, убивающие врагов человеческих?! Не было ли безучастие Высших Сил обусловлено святой простотой, — мезтью Неба, или какого-нибудь Межгалактического Совета по контролю за Всевселенской Совезтью за миллионы убитых в Гражданскую, Горе попавшей в планетный блуд эмиграции, за узурпаторство над тысячелетними верами, её

---

\*Истребление своих своими трагично отображено на страницах книг «Боже, как ещё хотелось жить!» У. Рута (Лондон, 1989), «Мученики, исповедники и подвижники благочестия РПЦ XX столетия «В пяти книгах иеромонаха Дамаскина (Орловского), Тверь, 1992, а также в работах «Заговор против Сталина» (В. Пятницкий, М., 1998), «Сборник законодательных актов о репрессиях и реабилитации жертв политрепрессий». Генеральная прокуратура / Под ред. Г.Ф. Весновского / Курск, 1999.





духовенством, пастырями и фанатами, за зверский по жестокости грабёж кровью и потом выстрадавших сокровищ, ценность которых, так же как и недра Марса, не измерима???

За отречение от исторического пути Человечества, провозглашённого сотней философствующих подонков с ну очень тяжёлыми мозгами — будут страдать миллионы не виновных, тысячи виновных и сотни косвенно крайних в этой Величайшей Битве всех времён с Демоном по имени КОММУНИЗМ. Это он, ОН — мерзкая скользкая тварь на теле народном,пил его кровь и обогащался остатками духовного свечения лучших разумов, видевших и предрекавших провокацию, на которую клюнул младший брат пращура — псевдоарийский птеродактиль НАЦИЗМ. Никакой мистики или чернокнижия: богатейшая страна света — СССР — пугала Мир возможным шагом на Запад или Восток. Рост «светлого будущего» был так страшен и не предсказуем, что многие страны начали суперусиленно вооружаться. Ибо их «подлая» пропаганда, говорила правду, усугублённую прилипалами режимов и перебежчиками, Истину, о которой не знали умные и рабы, смеющиеся и погибающие под железным занавесом. Помолчим, какие «репетиции» проделывались не только над своим народом, но и с коренным населением Средней Азии, Кавказа, Поволжья, Прибалтики, Северного Края и на чужой территории — Монголии, Китае, Финляндии\*. Хождение красной звезды по Миру было действительно красным — ничего подобного не знала история ни одной из стран. Хотя были Варфоломеевская ночь, финальные дни Помпеи и более «свежий» пример — Нанкинская резня, унёсшая 200 000 человек за сутки...

Однако клановое самурайство с вековыми сёгунатскими корнями никогда не резало своих со времён Тайра и Минамото, как обезглавливали своих в СССР. В одном ряду с патриотами, энтузиастами, требовательными и глубоко поря-

\* П.А. Судоплатов «Спецоперации. Лубянка—Кремль, 1930–1950 годы», М., 1997; «Слово о полку Чечено-Ингушском» (Х.Д. Ошаев — М.Н. Музаев, глава «Под кровавыми сапогами» (рассказы — были из истории депортации чеченского народа)), Нальчик, 2004; «Сталин и «татарский след». История Татарстана» (Булат Султанбеков, Казань, 1995).



дочными людьми, превращёнными в предателей, были люди, с которыми, возможно, было вероятно победить врага будущего в более сжатые сроки и с сокращением небывалых сокрушающих сознание потерь. Они верили в Миф Партии. Она же их ни за что и убила...

Среди жертв — начальник физической подготовки и спорта РККА Н.В. Ракитин, начальник Военно-транспортной Академии РККА С.А. Пугачёв, глава Одесского артучилища Шарсков И.Ф., начальник Военно-инженерной Академии РККА имени В.В. Куйбышева (умершего при загадочных обстоятельствах) Смолин И.И., преподаватель тактики в ВА им. М.В. Фрунзе Н.Г. Семёнов, искусный знаток оперативного искусства и стратегии, шеф кафедры по этим вопросам в ВА Генштаба РККА Сергеев Е.Н. и, очевидно, его начальник, комкор М.А. Батоцкий. Расстреляют видных деятелей партии И.Ф. Кодацкого, Б.А. Гольдберга, офицера связи ЧФ А.П. Фабеля, первого большевика Азербайджана Г.Н. Каминского, 2-го секретаря ЦК КП(б) Украины Д.З. Лебеда, агрария-наркома А.П. Смирнова\*.

Катастрофа продолжалась. Её никто не смог остановить ни пулей, ни бомбой, ни ножом, ни по-камикадзэвски — самолётом. Не сходили с рельс вагоны самых хитрых «эрвэ-эсников», хотя немалый «общак» их родственников укатил навечно по этапу. Бандитский культовый триумvirат, восседающий короткие сроки в УНКВД каждой области и пр. территориальных переименованных делений — патронировал узаконенное беззаконие не только по подрасстрельной указке Сверху, но и гиенно проявлял собственную инициативу. В 1937–1941 годах «пропадут без вести», нередко с семьями, замнаркома оборонной промышленности Г.И. Бондарь, начальник Административно-мобилизационного управления РККА А.М. Вольне, начальник Управления строительных

---

\* См. «Чёрная книга коммунизма. Преступления. Террор. Репрессии» (Авторы Н. Верт, А.К. Пачковский, С. Куртуа, Ж.Л. Марголен, Ж.Л. Панне, К. Бартошек, предисловие А.Н. Яковлева), М., 1999, все выпуски газеты Общероссийской общественной благотворительной организации инвалидов — жертв политрепрессий и Международной Федерации жертв политрепрессий «Возрождение надежды» с 1996-го по 2011 год.



частей РККА М.Л. Медников, начальник ВВС КБФ Горбунов М.А., начальник отдела артбаз Артиллерийского управления РККА Ольшевский Ф.И., замначальника Разведуправления РККА комдив А.М. Никонов, начальник III отдела Генштаба и шеф по Военным сообщениям РККА Аппога Э.Ф., военсоветник при маршале Чойбалсане комкор Л.Я. Вайнер и начальник Главного управления пограничных и внутренних войск НКВД комдив Н.К. Кручинкин...

Та же судьбинушка была полнокровно и психологически уготована совсем не утомлённым Солнцем представительным товарищам: Никифорову — командующему ВВС ТОФа; Н.Н. Васильченко — помощнику генерал-инспектора ВВС Красной Армии; Базилевичу Г.Д. — секретарю Комитета обороны при СНК СССР; А.И. Геккеру — начальнику отдела внешних сношений штаба РККА и комкору; командующему авиацией особого назначения комкору Хрипину В.В.; И.А. Акулову — секретарю ЦИК СССР; начальнику Санитарного управления РККА Баранову М.И.; помощнику начальника Главразведуправления Абрамову-Мирову А.Л.; начальнику Командного управления Наркомата обороны СССР Булину А.С. и другу Р. Зорге, начальнику Разведуправления РККА Я.К. Берзину, армейскому комиссару 2-го ранга и «Старику» по внешней разведке (достаточно напомнить группу «Дора» Ш. Радо)\*.

Не может вычеркнуть Рука Памяти, пусть в чём-то ошибающихся, но славных мужчин Отечества, которых запрещено было трогать — они должны были работать до конца дней своих, дарованных Богом (или хотя бы до пенсии!), на своих ответственных должностях и местах. Здесь не обойтись без воспоминаний о командующих войсками военных округов: Брянских П.А. (ПриВО), Н.В. Куйбышеве (ЗакВО), Белове И.П. (БВО), Грязнове И.К. (САВО), Я.П. Гайлите и С.Е. Грибове (УрВО и СКВО), а также без начальника Управления ПВО страны А.И. Седякина и начальника Артуруправления РККА Н.А. Ефимова...

\*Агенты НКВД за границей убьют изобличителя тирании, знатока арабско-мусульманского мира, автора книги «Записки разведчика» Г.С. Агабекова, оставившего ещё одно «наследие» — «ЧК за работой» (М., 1992).



Увы, этого внутренне обезумевшей диктатуре, её бездонному чреву оказалось мало. Внеразумные памфлеты создавала также подрасстрельная пресса. Ажиотаж на режимном сленговом поводе не знал границ. Но народ не пошёл на революцию в защиту себя без лозунгов. Он не задумался, могут ли быть его врагами — командующий ЛВО Дыбенко П.Е. и его зам по авиации комдив Лопатин В.Н., командующий ХВО Дубовой И.Н. и его зам Квятек К.Ф. (Витковский Я.К.), командир и военком Азербайджанской горнострелковой дивизии Гамбай Мамед оглы Везиров и начальник штаба КВО В.П. Бутырский...

Были подведены под постановления Особых совещаний при НКВД — начштаба ЛВО комдив А.В. Федотов, начштаба ХВО комдив П.Л. Соколов-Соколовский, замначальника Аэрофлота СССР И.Ф. Широкий, командующий войсками УрВО комкор Горбачёв Б.С. и инспектор при НКО по военной работе ОСОАВИАХИМа СССР комкор Ж.Ф. Зонберг...\*

И опять же, «за двурушничество, антисоветскую деятельность, агитацию право-троцкизма, левоэсэрства, меньшевизма, анархизма, за засорение руководимых ими коллективов классово-чуждыми элементами» были арестованы, расстреляны и умерли в заключении — начальник ВВС ОКДВА Ф.А. Ингаунис, его начштаба Васенцович В.К., начальник бронетанковых войск того же округа комдив С.И. Деревцов, начальник ВВС Приморской группы И.Я. Флоровский, комкор без должности, член партии с 1919-го Г.К. Восканов...

Тогда же будут схвачены и преданы аморальному следствию и суду начальник кафедры Военно-электротехнической Академии Кауфельдт Ф.П., замначальника Военно-инженерной Академии дивизионный инженер Г.Х. Потапов, его хорошие знакомые и друзья в том же звании — помощник начальника Инженерного управления РККА А.П. Бандин, начальник Управления связи РККА Аксёнов А.М., начальник Техуправления РККА С.В. Бардовский...

---

\* Разумеется, проводник катехизиса в России Л.Д. Бронштейн не скажет о них ни слова в книге «Сталинская школа фальсификаций», ибо она вышла в Берлине в 1932 году. См. также: Д.А. Волкогонов. «Л.Д. Троцкий», М., 1992.



Отец старшего автора раскрытой перед вами книги, дед моего Сергея, В.Ф. Рассохин, будучи на должности завпроизводством столовой Орловского бронетанкового училища имени М.В. Фрунзе, перед эвакуацией, в один из выходных, рыбака со мной на Оке, тоже много чего мне поведал. Здорово клевали окуни и ерши. И что я мог понять, малец-несмышлёныш, о «забрали, забрали, забрали»? Он ещё называл какие-то фамилии, но я в те годы блокнота с собой не носил. А красное гусиное перо превосходно продолжало нырять, тащилось ртами семейства окунёвых. Кто ж тогда в моём возрасте мог представить, что такой же вкуснящей ухи, задобренной петрушкой и руками моей матушки Ольги Ивановны — уже лишили тысяч ртов по всему Союзу...

У всех были семьи, увлечения, дети, неважно, какие там блага. Инквизиторская система погубила через руки маленьких и больших дьяволят командующего ВВС СибВО Маслова К.В.; заместителя командующего УрВО комкора М.И. Василенко; заместителя командующего ПриВО Кутакова И.С. и его коллегу по должности в БВО Н.Н. Криворучко; командира 9-го стрелкового корпуса комдива Г.Н. Кутателадзе и начштаба СибВО Зиновьева И.З.; начальника 7-го отдела Генштаба РККА И.Ф. Максимова; командира тяжёлого авиакорпуса Ж.Я. Погу и командира корпуса ВУЗ КВО, также комдива И.Д. Капуловского...\*

В одном сверхтрагедийном ряду с ними комиссар и командир 5-го стрелкового корпуса Е.С. Казанский, одарённый стратег и Учитель военкадров Величко, командующий ВВС УрВО А.Т. Кожевников, замКомвойск ЛВО М.Я. Германович, командир 4-го казачьего корпуса И.Д. Косогов, командир 62-й Туркестанской дивизии С.И. Венцов-Кранц, командир 19-го стрелкового корпуса В.П. Добровольский, командир 18-го стрелкового корпуса К.К. Пашковский, члены военсоветов авиации особого назначения и ХВО корпусной комиссар

---

\* Молодому поколению, учащимся ВУЗов стоит прочесть книги по теме: Д.А. Волкогонова «Семь вождей», В.А. Бобренёва и В.Б. Рязанцева «Палачи и жертвы», «Лаврентий Берия. 1953: Документы», В.В. Карпова «Расстрелянные маршалы».



И.М. Гринберг и бригадный комиссар К.И. Озолин. Репрессируют Госиздат и ОГИЗ РСФСР, в лице А.Б. Халатова...

**Умервцлены сталинизмом:** А.П. Мелик-Шахназаров — беспартийный командир 16-го стрелкового корпуса БВО; командир 14-й стрелковой дивизии, член ВКП(б) с 1917-го Ж.И. Лаур; начальник отдела внешних заказов НКО комкор В.М. Гиттис; сотрудник Разведуправления РККА комдив Д.К. Мурзин; комендант и военком Киевского укрепрайона Княгиницкий П.Е.; ветеран кавалерии, комдив и командир 1-го кавкорпуса М.А. Демичев; командир 7-го стрелкового корпуса Рогалёв Ф.Ф.; военком и комендант Летичевского укрепрайона комдив Ю.В. Саблин; старший руководитель кафедры оперативного искусства и стратегии ВА Генштаба РККА Сергеев Е.Н.; командир 15-го стрелкового корпуса В.В. Тарасенко, — ветеран Гражданской войны как и многие названные, комдив; комендант Могилёво-Ямпольского укрепрайона Раудмец И.И.; начштаба ЗакВО комдив С.М. Савицкий; помощник командующего войсками ЗаБВО по ВВС Шалимо М.Н.; командир 39-й стрелковой дивизии ОКДВА Д.С. Фирсов и командир 9-й кавдивизии К.П. Ушаков; помощник командующего войсками ЗакВО по МТО комдив Г.А. Тухарели и командир 20-го стрелкового корпуса комкор Калмыков М.В.; командир 2-го стрелкового корпуса Я.И. Зюзь-Яковенко и комдив С.В. Никитин, командовавший 11-м стрелковым корпусом БВО...

Авиаконструктор Поликарпов был со многими знаком лично, где-то косвенно, чисто по подписям и сообщениям прессы.

«Незадолго перед этим правительством обсуждалось письмо Поликарпова, в котором он писал о достоинствах И-180, а постигшие эту машину во время испытаний неудачи называл роковым стечением обстоятельств, — пишет в мемуарах А.С. Яковлев. — Много горького скопилось в его душе. Я решил, что лучше не спорить с ним сейчас.

...Члены правительства при обсуждении письма высказались против машины. Николай Николаевич рассчитывал, что я расскажу ему что-нибудь по поводу обсуждения его письма, но мне не хотелось огорчать его ещё больше. Я сочувствовал ему всей душой и не решался начать разговор.



Поликарпову последнее время не везло. Авторитет его пошатнулся, в него перестали верить, и, что страшнее всего, он и сам уже, кажется, терял веру в свои силы (причины упадка духа и сил едва ли одного Н.Н. Поликарпова частично рассмотрены выше. — *Р. С. В.*). А ведь на протяжении десятка лет он был непререкаемым и единственным авторитетом в области истребительной авиации...

На И-180 возлагались большие надежды, и больше всех верил в него Николай Николаевич. Однако машина оказалась невезучей и роковой...

Перед войной Поликарпов работал над двухмоторным самолётом «ВИТ» (воздушный истребитель танков). Николай Николаевич понял, что для борьбы с танками ещё до их выхода на поле боя эффективным оружием может стать штурмовик. Осуществить идею ему не удалось: «ВИТ» — первый и второй опытные экземпляры — на испытательных полётах из-за ошибок, допущенных при проектировании, разрушились в воздухе, похоронив под обломками экипажи с лётчиками-испытателями Головиным и Липкиным». (Более подробно о биографии «летающих танков» сильно заболевшего от катастроф и партийных «чисток» Поликарпова см. статьи одарённого авиаисторика М. Маслова в спецжурнале «Авиация-космонавтика» наших дней, а также анализы творчества Николая Николаевича, опубликованные ранее — в СССР и за рубежом)\*.

Александр Сергеевич, поддержанный С.В. Ильюшиным в предисловии, щепетилен:

«Если учесть, что трагические события произошли за короткое время (держитесь, волокуши традиций арлазоровых и магидов! — *Р. С. В.*) — всего за два-три года — и что почти после каждой катастрофы кто-нибудь из сотрудников Николая Николаевича привлекался к ответственности (вплоть до расстрела или «счастье» ИТЛ. — *Р. С. В.*), станет ясно, почему Поликарпов молча и неподвижно сидел передо мной. Можно догадаться, что творилось у него на душе в тревожный вечер.

\*Советуем найти и прочесть книгу М.А. Маслова «Король истребителей» (Боевые самолёты Поликарпова), М.: Изд-во «Яуза» и «Эксмо», 2009.





Мне пришло в голову, что хоть мы и молчим, но на самом деле безмолвно обмениваемся мыслями — так ясно всё было обоим. И вдруг, как бы в подтверждение этого, Николай Николаевич встрепенулся и с болезненной улыбкой спросил:

— Так что же делать?

Трудно мне было ему ответить. Да я и сам почувствовал, Николаю Николаевичу ответ не нужен, ему необходимо облегчить душу...

Это был крупный организатор, человек больших знаний, огромного опыта, железной воли, не говоря о конструкторском таланте. И вот теперь, после монопольного положения, какое он занимал в истребительной авиации, вдруг убедиться в том, что его обогнали молодые конструкторы, создатели истребителей МиГ (Яковлев ошибался: И-200 (будущий МиГ-1) был разработан в ОКБ Поликарпова. Микоян и Гуревич лишь довели машину до ума в новом ОКБ (1940) вместе с сотоварищами. — *Р. С. В.*), ЯК и ЛАГГ, было очень тяжело.

Он понимал, думаю, глубже, чем кто бы то ни было из конструкторов, что оказаться с пустыми руками перед Родиной в тяжёлое для неё время — не только личная неудача. Каждый член его коллектива верил в него, в его талант, знания, опыт. Ему верили и ждали, что он подскажет выход.

Вокруг работы Поликарпова стала создаваться нездоровая атмосфера, — отмечает Александр Сергеевич. — Нашлись любители лягнуть заслуженного человека. Однажды, при обсуждении в Кремле авиационных вопросов, кто-то (?) подал реплику о том, что «давно надо прикрыть КБ Поликарпова», что он «выдохся» (Вы поняли, какие пенкособирующие гадины — враги народа — восседали в столице? — *Р. С. В.*). Но это предложение не встретило поддержки. Во время обмена мнениями Сталин сказал, что нельзя забыть о заслугах Поликарпова в создании И-15, И-16. Нельзя забыть, что он создал У-2, на котором в течение 15 лет готовились кадры нашей авиации. (Вождь помнил авиaparad 18 августа 1935 г. в Тушине, когда 30 У-2 составили огромную фигуру в небе из шести букв «СТАЛИН»).



Этим обсуждением был положен конец злословию в адрес Поликарпова. Однако в работе его преследовали неудачи.

— Так что же делать? — повторил вопрос Николай Николаевич.

— Не падать духом, ведь вы не случайный человек в авиации. Вас знают, ценят, и от вас вправе ждать и ждут новых замечательных машин, не хуже, чем И-16 и «Чайки»...

Как не падать духом, когда предательство, подонческо-инстинктивные «выкрутасы» доносчиков, «выдающееся» лицемерие прочей отрыжки общества глумливо и помпезно продолжались — методично и нагло продолжались репрессии, усиленные иудами печати и без таковой...

На протяжении десятилетий будут кощунственно преданы забвению имена выдающихся флотоводцев, флагманов всех рангов, умниц дворянско-крестьянско-рабочего рода, стоявших у истоков рождения Балтийского, Черноморского, Северного, Тихоокеанского Флотов и речных-озёрных Флотилий — Э.С. Панцержанского, В.М. Орлова, М.В. Викторова и К.И. Душенова, П.Е. Дыбенко, И.М. Лудри, Г.С. Окунева, И.К. Кожанова, Р.А. Муклевича и Г.П. Киреева, Г.П. Галкина, А.В. Васильева, Г.Г. Виноградского. Великолепные моряки душой способствовали строительству всего, чему желают семи футов под килем. Но океанская братва не спасла инженер-флагманов — начальника Управления кораблестроения Морских Сил РККА Б.Е. Алякрицкого и его почти однофамильца, начальника НИИ военного кораблестроения того же Управления Н.В. Алякринского, впервые воззвавшего к правосудию в зарубежной публикации «Как меня сделали врагом народа» Ф.Ф. Раскольников и многих других новомучеников «культового порядка»\*.

Среди них, к нескончаемой боли потомков — член военсовета СФ корпусной комиссар П.П. Байрачный, командующий Амурской Флотилией И.Н. Кадацкий-Руднев, командир 1-й бригады субмарин ЧФ флагман II ранга Г.В. Васильев. До сих пор практически ничего неизвестно новому поколению о

\* Ф.Ф. Раскольников. «О времени и о себе», Ленинград, 1989.



судьбе именитых в своё время флотских военачальников: главы научно-технического Комитета по кораблестроению при УВМС РККА Н.И. Игнатъева; бывшего командира ЛК «Парижская коммуна» и начальника кафедры боевой подготовки ВМА К.И. Самойлова; командующего Флотом А.К. Векмана и профессора по общей тактике ВМА, автора Боевого устава М.А. Петрова. Затрудняемся ответить, могли ли быть помилованы в адской штормовщине бывший начальник технического Управления УВМС инженер по кораблестроению Н.И. Власьев, секретарь и опытный издатель «Красного Балтийского Флота» В. Морозов, флагман дивизии ЛК Балтфлота С.П. Ставицкий, бывший командир «Червоны Украины» и «Октябрьской революции» Н.Н. Несвицкий и другие ветераны Императорского и Пролетарского Флота России...

Беспрецедентное в истории Человечества «явление» поставило Планету перед ужасающе-позорным фактом: к началу 1940 года Высший личный состав РККА и флагманов ВМС, куда входили дивизионные инженеры, политруки, комиссары, капитаны, интенданты и тысячи сотрудников Наркоматов, от которых зависело их вооружение-перевооружение, — будет почти полностью обезглавлен с садистской помощью ОГПУ-НКВД-НГБ, попавших так же, как их жертвы, под очередной свинцовый шквал «правдолюбцев от партии».

Какие подобрать слова-эпитеты, если только в 1937–38 годах в Сухопутных войсках и Военно-Морском Флоте, в Авиации и Службе их обеспечения под флагом Союза Республик — вместе с высшим командным составом подвергнутся репрессиям... сорок четыре тысячи человек?.. Злодейская цифра межнациональной, всесоюзной катастрофы занижена, поскольку статистика была в руках сталинистов. Они же внедрили в неё своих мелко-сердечных, но здраво-косноязычных сыновей и дочурок («сиди в тепле, форма и паёк будет, пенсия ранняя, жилплощадь беспроблемная, дневников не веди, упаси тебя, боженька, податься в журналистику и внимательно изучать пояснения на полях» — вот она, непотная рубашка фискалов, за которую пострадал пытавшийся её изорвать В.В. Бакатин («Избавление от КГБ», Москва, Изд-во «Новости», 1992)).



Но он ещё не был мальчиком, когда спецмашины НКВД, получившие прозвище «Чёрное вороньё», побывают почти в каждом дворе, не разграничивая в действиях часовой или же временной пояс. Подло показательно, что кроме арестов напрямую, будет отработана и повсеместно внедрена система «театрализованных» захватов виноватых, но больше безвинных сограждан, дабы не спугнуть тех, кому предстояло увидеть спрятанный под капюшоном Череп Пролетарской Фемиды. Многие, зная цену собственной головы за знание многого — к ужасу для себя и семей, к «этому» готовились. Верили в заслуги перед партией и государством с серпом и молотом, уповали на «ошибки» власти и её «честность»...

Новому поколению, скрытно воспитанному антироссийски (нежелание служить в армии, ВМС и т.д., еврейско-английский акцент быта, тяга к криминалитету и порокам, хамское отношение к устоям нации и учёбе, незнание предков по отчеству, влюблённость в безделушки НТР и пр.) — это невозможно представить даже с помощью братьев Михалковых (х/ф «Ближний круг» и «Утомлённые солнцем»)\*.

Всё-таки попытайтесь сложить кровавую мозаику той обстановки, в которой пришлось не бездумно, а патриотично работать командующему КБФ адмиралу В.Ф. Трибуцу, лидеру на ЧФ, вице-адмиралу В.Ф. Октябрьскому, командующему ТОФ адмиралу И.С. Юмашеву, его коллеге на СФ контр-адмиралу А.Г. Головки, их флагманам-руководителям — Наркому ВМФ СССР Н.Г. Кузнецову, начальнику Главморштаба (в 1938 г.), адмиралу, его заместителю по кораблестроению и вооружению, позднее репрессированному Л.М. Галлеру, первому заместителю И.С. Исакову, командующим и политработникам Азовской, Каспийской, Волжской, Амурской, Дунайской, Пинской и др. малых речных и озёрных Флотилий...

Н.Г. Кузнецов, сменивший далёких от Флота наркомов П.А. Смирнова и М.П. Фриновского, будучи «омытым» водой войны на посту военно-морского атташе и главного морского

---

\*Верится, для представителей богемной династии СССР было бы куда важнее экранизировать труд В.Ф. Некрасова «Тринадцать «железных» наркомов. История НКВД—МВД от А.И. Рыкова до Н.А. Щёлокова», М., 1995.



советника республиканского Флота в Испании, спустя годы, в книге «Накануне» напишет мудрые слова: «Посты у нас могут быть разные, но все мы — адмиралы, офицеры, матросы — люди одного, советского общества, интересы у нас одни и те же. Этим сознанием должен быть пронизан каждый поступок командира, каждая его мысль. Бывает, командиру приходится действовать круто, говорить резко, но и тогда в его словах и поступках не должно быть и тени высокомерия, безразличия к людям. Этого никогда и никому не прощают».

Тяжелейшая ответственность ляжет на плечи маршалов К.Е. Ворошилова, Б.М. Шапошникова, С.К. Тимошенко, Г.И. Кулика, генералов А.М. Василевского, Г.К. Жукова, Ф.И. Голикова, А.И. Антонова, В.М. Злобина, Г.К. Маландина, С.М. Штеменко, А.В. Хрулёва, Д.Ф. Устинова, А.И. Шахурина, всего сокращённого генералитета и хозяйственных работников державы, ехавшей навстречу Трагедии века не только со стороны оккупантов, но и Трагедии со стороны внутреннего самоуничтожения как интеллекта, так и рабов Отечества...\*

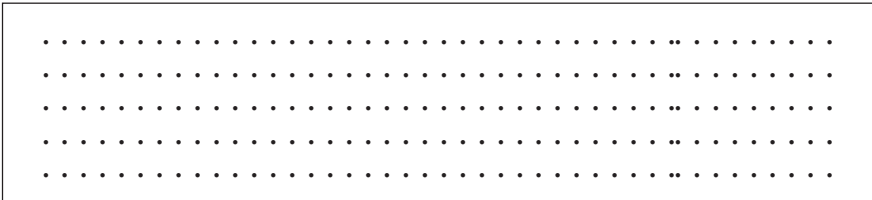
Теле-радио-видео-хвастуны и седые мажоры золото-бриллиантовой коммунарискратии и сегодня умалчивают поразительный по античеловечности факт из недавней маршевой истории СССР. Так, «горькая парочка» одержимых революционеров — Джугашвили-Коба-Сталин и Скрябин-Браун-Молотов, на которых у Г. Уэллса не нашлось чернил для застопорения их личностей в книге «Россия во мгле», в о д и н д е н ь 12 декабря 1938 года приговаривают к смерти 3167 соотечественников, и не помышлявших «вредить» призракам и гениям Утопий под народным прикрытием. Протрите глаза, вникайте: «гнилой и жестокий» царизм и «буржуи», с которыми они, как «кибальчиши» боролись, только за три года с 1905 по 1908 год казнят 2200 человек, в большинстве по справедливому, согласно законам монархии обвинению. Какое бы оправдание нашли бы себе

\*Не выдержав тисков репрессий, накануне войны покончит жизнь самоубийством нарком авиапромышленности и лидер одного из авиазаводов М.М. Каганович.



среднеграмотные монстры диктатуры на вопросы Всевышнего: «Вожди и отрицатели всех богов, кроме самих себя! Что вами двигало, неверные бесята, чтобы вы, фарисеи, хлебнувшие благ через горе, обратившись в гиен, в огненных идолов — подняли меч на родимый народ? Кто подсказал вам, падшие лгуны, выйти на предвоенную войну со своими большей частью малоимущими согражданами?!»... Не отсюда ли предательство сотен Власовых?!

Многоточия, многодумие. Безграничные многоточия — их столько, сколько жертв политических и уголовных репрессий (беременность-по доносу; кража и план ограбления ювелирного — по доносу; продажа конфискованных у блатных вещей — по доносу; продуктовые махинации — анонимка; взяточничество, двурушничество, хроническое превышение служебных полномочий — всюду донос, а за ним — «пошёл вон дурак (ж. р. б... ь)», т.е. приговор, этапирование, ИТЛ, пожизненная ссылка, пропажа без вести по централам, в «лучшем случае» намордник и конфискация имущества, позднее — штрафбат, фронт.



Огромная тяжесть кровавой Вины заклеймённо лежит на исполнителях «генеральной линии», проводимой вдумчивыми, однако верховными инквизиторами страны, палачами неизмеримого масштаба. Уходящее поколение не забыло Ягоду, Ежова, Фриновского, Ульриха, Маленкова, Берию, Кагановича, Мехлиса, Жданова, не схваченного за руки Ворошилова, лжесудей Крыленко и Вышинского, интриган-коменданта Кремля Малькова, любителя секретаршеской плоти Деканозова и мн. др. «валиков, блохиных, саенок и ачкасовых» на местах.

Сытый и одновременно лихорадочно трясущийся синдикат «Кремлёвская плаха» давно горько известен и за пределами России: Кобулов, Абакумов, Гоглидзе, Влодзимирский, ко-



пия по террор-заданиям со Скорцени — Судоплатов, а также их окружение, много чему научившееся по методе Дзержинского, Менжинского, Землячки, Блюмкина и Камо, Бокия и Трилиссера. Г.С. Агабеков напишет о них бессмертную правду, за что и будет убит...

Недалече «по сословию» находились от них общественно опасные «виртуозы» следствия, названные Фриновским незадолго до смерти — Гейман, Альтман, Ямницкий, Керзон, Литвин, Агас, Леплевский, Ушаков, Карелин, Минаев, Жупахин, Листенгурт и др., большинство которых вскоре будет уничтожено за «академизм» карательных знаний. Можно было бы долго говорить-рассказывать об этих и подобных им «вайсбандах». Вспомнить, например, хозяина Орловского УНКВД Симановского или комиссара госбезопасности 3 ранга В.М. Бочкова — партийца высокого полёта, продержавшегося на должности прокурора СССР с 7 августа 1940 по 13 ноября 1943 года. Оставил ли он за собой архисекретные архивы перед уходом в 1981-м году?

Далее Фриновский раскрывает преступную сущность адского вертепа, перед коим булгаковский Воланд — несостоявшийся муравей в муравейнике: «Следственный аппарат во всех отделах НКВД был разделён на «следователей-колольщиков», «колольщиков» и «рядовых следователей».

«Следователи-колольщики» были подобраны в основном из заговорщиков или скомпрометированных лиц, бесконтрольно применяли избиение арестованных, в кратчайший срок добивались «показаний» и умели грамотно, красочно составлять протоколы».

«Корректировку» и «редактирование» протоколов в большинстве случаев Ежов производил, не видя глаза арестованных, а если и видел, то при мимолётных обходах камер или следственных кабинетов, — цитируем предсмертное заявление бывшего наркома ВМФ Фриновского. — При таких методах следствия п о д с к а з ы в а л и с ь фамилии. Помоему, скажу правду, если, обобщая, заявлю, что очень часто показания давали следователи, а не подследственные. Знали ли об этом руководство Наркомата, т.е. я и Ежов?





Знали. Как реагировали? Честно — н и к а к, а Ежов даже это поощрял. Никто не разбирался, к кому применяется физическое воздействие». (Разрядка наша. — Р. С. В. См. «Ежов: История «Железного «сталинского наркома» (А.И. Полянский, М., 2001).

ПОЧЕМУ Председатель Президиума Верховного Совета СССР (президент) М.И. Калинин не решился умертвить тех, кто глумился над многомиллионным народом, ещё всхлипывающим от Гражданской войны, недавней нищеты и голода??? «Ювенальность» А.Платонова потеряна в том «Котловане»...

Увы, к первому гослицу и всесоюзному старосте применялись — психологический зондаж души, политшантаж родственников с намёками о физической расправе над ним и его окружением. А ведь старейший ленинец не был глупцом. Кремлёвский долгожитель выпестовал фаворитов партии, они росли на его глазах!

Не следует исключать из памяти и того, что не один «бронепоезд стоял на запасном пути» — были, но недолго, были в Совдепии думающие и горячие головы, способные умертвить всепоглощающий хаос режима...

В 1962 году мною было создано простецкое стихотворение. Публикация его вышла к народу через... 30 лет в одномотнике «Шапка Мономаха», изданном типографией «Труд». На её месте не раз хаживали Лесков, Бунин, Поликарпов. Здесь стояла главная церковь Введенского девичьего монастыря. Сгорела церквушка образца 1703–08 гг., словно почуяла оккупантов в ночь со 2 на 3 октября 1941 года. Итак, стихи без заголовка:

*Какие б ни кипели страсти,  
Каким бы ни был вихрь идей,  
Стареют в коридорах власти  
Вожди и прихвостни вождей.*

*Жиреют в загородных дачах,  
Плетут искусно сеть интриг.  
Но старость не переиначить,  
Он неизбежен — смертный миг.*



*Предстанут, нет ли перед Богом,  
Но, уходя в иную стать,  
Державно-мощным некрологом  
Страну стремятся запугать.*

*И скажет женщина седая,  
Познавшая и глад, и страх:  
— Простит Господь...  
Я не прощаю!  
Стоймя стоять бы им в гробах!\**

У нас на Родине, если разгонишься, бывает — не остановишься. А всё потому, что маршируя в колоннах в духе коллективизации, первых пятилеток, надрывной стахановки (и всё за копейки и галки трудодней!), народ оказался в наикрепчайшей мотне идеологического бредня, из которого самые крупные «особи» случалось, «выпрыгивали» на два «берега» — ИТЛ и ВМН. Не о каком юродстве не может идти и речи. Пионеры, комсомольцы, коммунисты и честный рабочий люд, оболваненные идеей враждебности, не знавшие закулисья и интриганства кремлёвщины — продолжали широко шагать по стране с лозунгами и песнями, атрофируя мысль, что Путь угоден Диктатуре, лицемерно прикрывшейся пролетариатом. Вот «о чём» не смел шутить Тёркин Твардовского, вот «чему» не обучали октябрят...

Красная Армия, ВМС, ВВС СССР становились всё сильнее без заграничных морей, а народ, его лучшие сыны, продолжали погибать не по своей воле. Жертвами грязной лжи, зависти, доноситечества интриганов и безумных карьеристов падают ниц деятели литературы и искусства, науки и еле живущего духовенства. В разное время будут умерщвлены: Горький (чего стоили хотя бы выходки жены); Есенин (дружил с «блюмковщиной», проломил череп); Маяковский (Лилия Брик, коль нервный и наглый, получи дуло и — не бойся, стреляйся!); певец крестьянского быта, борец за деревню Клычков (Лищенко). Судебные органы, мало что

---

\*Опубликовано СМИ Отечества в количестве 1.000.000 экз., после выхода 30.000 книг «Шапка Мономаха».



читая вообще, кроме адских делищ, не задумываясь, что творят, приговорят к расстрелу публицистов, лириков и романтиков, поэтов высокой художественной силы П. Васильева, Б. Корнилова, Т. Табидзе, Е. Чаренца, прозаиков Б. Пильняка, А. Весёлого, И. Касаткина, И. Бабеля и М. Кольцова. Будет репрессирован автор пьесы «Диктатура», украинский писатель И. Микитенко. Застрелится грузинский поэт П. Яшвили. Не обойдёт кошмарный рок и белорусского писателя М. Чарота. Друг и наставник С. Есенина, поэт Н. Клюев исчезнет навсегда, за декламирование произведений «Разруха» и «Погорельщина». Припомнят и О. Мандельштама, мол, не хлестай ВЧК по щекам в лице террориста Я. Блюмкина, катавшегося с Рерихами в Тибет...

Придворные поэты и писатели славили деяния как солнцеликого Вождя, так и мужественного народа по долинам и по взгорьям, равнинам, рекам, озёрам, океанам и морям через скоморошество плясунов-частушечников. Может быть, им повезло с пайком, вероятно, их дети росли более улыбочивыми. Наверное, мало кто из них уподобился земельному поклону Л.Н. Толстого, становившегося за соху. Но, если с торжищами и массовыми спевками вопрос ясен, то как уяснить, что «вражьем элементом» стали, конечно же, по лжи — певцы П. Лещенко, В. Козин, К. Сокольский, Ю. Морфесси, А. Вертинский?! Бунину вручают Нобелевскую премию в 1933-м. Но на родине его не видят, как и Андреева, Куприна и др. «белоэмигрантов-контрреволюционеров» Сикорского, Рахманинова, Шаляпина, князя Друцкого-Соколинского, Иванова, Билль-Белоцерковского и фундаменталиста по всемирному еврейству Дубнова. Так стоит ли удивляться, что попадут в опалу джаз Л. Утёсова и гастролировавший в ходе войны оркестр О. Лундстрема, позднее — золотой трубач, «белый Армстронг» Э. Рознер, угодивший в Магадан, и Л. Русланова, впридачу с «пошлой цыганкой» И. Юрьевой? А ещё существовали кино, театр, цирк, спорт, наконец, Учителя во всех сферах и просвящённые работники Издательств! И всюду — испытания и трагедии — полосатая палка о двух концах, подрежимное пике...



Да, это кровавое накануне, затем эпицентр всемирных событий Второй мировой войны, послевоенная «война» с «паникёрами, саботажниками, деградатами Запада» и т.д. Ещё до войны (какие там двадцать дней до и 13 дней без неё!)\* под статью «без права переписки», в многолетнюю лагерную изоляцию, в невыносимые тиски ежедневной травли попадут видные учёные страны, их семьи и ближайшее окружение.

Суровый удар судьбы, идущий не с неба, а Сверху, сократит жизни А.В. Чайнова, Н.И. Вавилова, В.А. Фока, Л.А. Зильбера, Л.Д. Ландау, А.И. Берга, Н.Н. Поликарпова, А.Н. Туполева, С.Б. Стечкина, Л.В. Курчевского, И.Т. Клеймёнова, Г.Э. Лангемака, С.П. Королёва, авторитета японоведения Н.И. Конрада...

«Троцкист» Королёв попал в одиночку Бутырки летом 1938 года, как «вредитель» в области воентехники и ракетостроения. К.Э. Циолковского — дедушку воздухоплавания, хватали ещё на заре революционных времён. Обижали сообщество ракетчиков Ф.А. Цандера и блистательного гения Ю.В. Кондратьюка, коллектив эков-авигателистов под началом К.И. Страховича.

Всю страну не уместишь на страницах не то что главы, — книги! Профессор Академии Генштаба РККА А.И. Верховский рвал горло, крича в 1918-м о Голгофе Русской Земли, верил в спасение Отчизны, родного народа под лозунгами «Родина, единение и правда».

Что ж вы так, адмиралы суши, мысли, стратегий и Вселенной? Не прочли астролога Нострадамуса, ушедшего из жизни в год основания града Орла Грозным???

Вот его послание из Салоны от марта 1555 года:

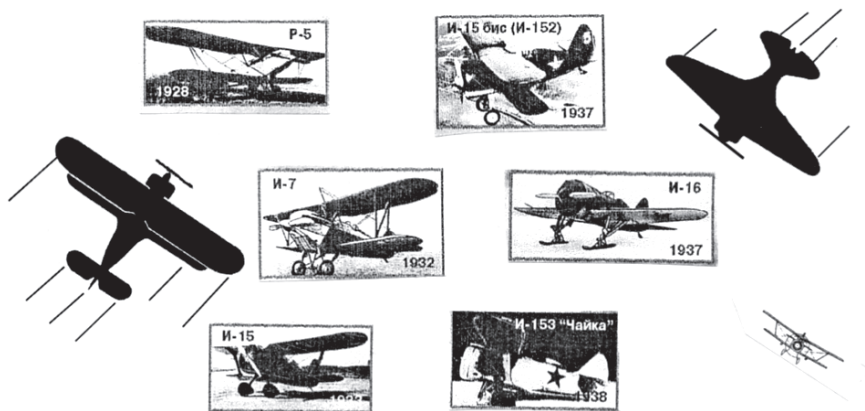
### Ц е н т у р и я I, катрен 3



*Я вижу, как рушатся царские троны,  
Когда их сметёт людской ураган.  
Республику сделает хуже короны  
И белых и красных жестокий обман.*

\*Тем более — «Завтра была...»

## «УРА!» — не «БАНЗАЙ!»



**К**ровопролитие началось с освободительной войны китайского народа, с захватом важных центров Китая на северо-востоке страны и преступлениями против населения Шанхая, бегущего из предместий Янцзы. Японцы крутили двигатели всех мастей и мародёрски-воодушевлённо маршировали курсом на столицу Нанкин...

Обстоятельства, усугублённые слабостью устаревших ВВС Поднебесной, складывались в пользу самурайства. Это вынудило Китайское правительство к крику о помощи, на который откликнулся СССР. Могло ли быть иначе, когда «джаповские» бомбардировочные «типы» несли на крыльях смерть и разрушение, многотысячную инвалидность и адский кошмар пожаров? Разумеется, нет! Хотя позиции Чан Кай-ши, Ван Цзин-вэя, Чжан Цзо-линя, молодого Мао и др. политиков и общественных деятелей Китая — отдельный труд, который не назовёшь «Опыт исторического исследования».

«Доктрино-монристы» США — наши будущие союзники — потакали японскому победному шествию увеличением поставок ГСМ, металлолома, самолётов и авиазапчастей, «комплектующими» агрессии, кои востребовались реакционерщиной по ходу её развёртывания и новых планов наступления или «одноактной» войны (предтечи «блицкрига»). Потопленная на Янцзы канонерка «Пэнаи» — «джонка»; через несколько лет янки будут плакать годами из-за линкорного, крейсерского, минонос-



ного и авиационного металлолома, завязанного на узел двумя словами: «Пёрл-Харбор» (Жемчужная Гавань)...

Советская сторона, заинтересованная в укреплении в районе соприкосновения госграниц с Китаем и Монголией, приняла ряд политических, договорно-кредитных мероприятий по требованиям международной обстановки. С приходом трезвости Чан Кай-ши Гоминьдановское правительство свёртывает антинародные ориентации и дебаты, исходя из понятий «тот настоящий друг, кто не бьёт в грудь — «Я — друг!», — а помогает делом». И всё же — золотой песок сыпался через щели двурушничества...

В октябре 1937 года, когда, как пишет Герой Советского Союза Ф.П. Польшин, «зажигательные бомбы вызывали пожары и люди гибли тысячами в огне, когда японская авиация деморализовала население и войска», в Китай доставили первую партию советских самолётов. Здесь были истребители Н.Н. Поликарпова, бомбардировщики А.А. Архангельского, бомбовозы А.Н. Туполева, позднее — бомберы С.В. Ильюшина. Китайские лётчики, народ, знавшие об акции в защиту их независимости, не нарадовались «ласточкам» и «чижам». Воспрянув духом, битые горем и малоопытностью гоминьдановцы нахваливали И-15 и И-16 со всеми «бисами», говоря, что «они летают как орлы».

Эмоции и понимание того, что в небе Китая появился не только «надёжный щит, но и разящий меч», были хороши на земле: лётсоставу предстояла переаттестация. Опуская девизность, надо представлять, что такое первоклассная авиатехника. А пока собирались в дорогу группа советских лётчиков-добровольцев и высокопрофессиональный техперсонал, помня о преимуществах и минусах машин ВВС РККА, расскажем о самолётах противника.

Наиболее известными машинами ВВС Императорской армии из числа задействованных в Китае, Маньчжоу-Го, в районе Ханка, озера Хасан и на реке Халхин-Гол, были истребители-монопланы с неубирающимся шасси — «Мицубиси А5М (И-96)» и «Накадзима Ки-27 (И-97)». Самурайская «парочка» имела двигатели, «выдававшие» свыше 600 л. с.,



скорость (370 и 460 км/ч), вес более 1600 килограммов и терпимую манёвренность. Скороподъёмность имела различие при подъёме до 5000 метров, составляя, соответственно, 7,5 и 5,3 минут. Потолок носителей красного солнца с белым окаймлением по окружности был высок и превосходил зарубежные аналоги. Разлёт данных пёстрых по камуфляжу азиатских аэро был не то, чтобы существенен. Сражавшиеся в тех же местах Р-5, поликарповские бипланы и монопланы, штатовские «Боинг Р-26» и «Кертисс Р-40», хоть малость, но отставали от «Мицубиси» и «Накадзима», способных подниматься на 10 000 метров. Бортовой арсенал стволов был менее убойным, но это не означало, что пара пулёмётов на каждый истребитель являла оружие «царя Гороха»...

С пересмотром тактики ведения боёв, подтвердивших ненужность выхода на максимальные высоты (более половины схваток проходило на средних и малых т. н. «рабочих аренах»), не назовёшь репризой продолжительность полёта. Переведя её в работоспособность, понятно, что почти восьми-метровые «Мицубиси» и «Накадзима» с моторами воздушного охлаждения были более автономны, чем истребители противника, тем более никто не собирался использовать их мишенями на аэродромах. Перфекция азиатской инженерии или её прагматизм? Нет, всё проще: специалисты по лицензиям вложили в свои истребители то, что вошло в международный лексикон под термином «Знак качества». Воздушные самураи с «правами» на владение ими «работали» пулёмётами и крыльями при 11-метровом размахе — от 3 до 5 часов, обойдя на «вираже» времени бывших союзников и оставшихся с начала века русских врагов.

Названный козырь, наличие мощного двигателя, их объединение в целое с молодой, но одновременно многочасовой и требовательной практикой ведущих авиашкол, училищ, и Академий Империи, продуманная ротация кадров способствовали первоначальным победам японских ВВС. Однако есть основания предположить, что зазнайство высших офицеров будущего «Коку Хомбу» — Главштаба сухопутных ВВС — привело к послаблению самокритичности. Среди репрезентантов Императорской армии





было немало способных авиаторов с американо-европейским образованием, ясно трактовавших и представлявших требования к современным типам боевых самолётов. Вместе с тем, часть обладателей мечей мысленно «попала в молоко» не в патронаже проектирования передовых авиаконцернов державы, а в недооценке Воздушных Сил и Воли, Мастерства неприятеля. Следуя агрессивной программе развития отечественной базовой и морской авиации, умудрённые опытом кампаний и рапортами подчинённых ветераны и генералы, видимо, рассчитывали на подобие смертельного «рандеву» с ВВС Гоминьдана...

Здесь не любили полемизировать, расставляя точки над «i» между делом и реваншем; с трудом вышедшая к званиям, должностям, наградам, элита хотела усиления могущества Империи, себя, пилотов, мало заботясь, сколько жизней уложит страна в годы «строительства Великой Восточноазиатской Сферы Сопроцветания».

«Слушайте удары молота. Доколе существует этот ритм, искусство не погибнет», — запечатлел Первый день эры Сёва японский прозаик и переводчик Акутагава Рюноскэ. Веря в Добро и считая, что «счастье писателей-классиков в том, что они как-никак мертвы», он уйдёт из жизни в 1927 году, не увидев последующего Ужаса многолетия Сёва...

Так что же вышло? Урны с прахом и безвестная пропажа смельчаков, уверовавших в «дело освобождения от белых варваров» и энное количество безымянных могил по обе стороны фронта — это ли не доказательство катастрофы самосознания нации, ошибки при выборе любимого в Японии понятия — «пути»? Стезя невообразимой трагедийности, выбранная добровольно и мобилизационно, будет укладывать в землю не одних завоевателей. Пресс горя будет давить китайцев и русских, немалое число эмигрантов. Будет лишён сна и много чего передумает виртуозный пилотажник К. Ченнолт, руководивший «Летучими тиграми» под звёздами США и Гоминьдана... Следуя беспредельному хаосу самоубийства поколений, многие факты истории можно опустить или растерять. Дети этих человеческих, а не животных сообществ должны были дружить, не думая о меже — «госграницы».



це!» Только в данном случае, однако к многонациональной скорби, теоретически, были бы невозможны — антисемитизм, братоубийство, изничтожение добрых помыслов, прав и законов Мирного Общежития Человечества, до сих пор не вырабатывшего иммунитета к захватам и убийствам...

Мало кто из героев и бандитов прошлого категорически задумывался над гибельными вопросами современности. И сегодня многое прощается, благодаря набившему оскоминный мозоль понятию «н а д о». Надо воевать, защищать, крушить, а затем плача строить; надо родить детей не для продолжения рода и роста умственных высот, а для того, чтоб их та или иная хунта загубила; надо полюбуйтесь крестьянство ради сытости легионов, машинных и административных придатков выращенного Дракулы военщины; надо положить в гробы тысячи рабочих, погибших в результате несчастных случаев, порождённых строительством весьма схожего по компоновке Монстра диктатуры; надо ослепить и ампутировать разум и руки Фемиде, чтобы правдолюбцам было неповально, будучи безоружным, «воевать» с государством; надо не забывать про лотерейные заигрыванья с народом (цепь — «пряник, кнут, тюрьма, амнистия»); надо лгать о бюджете и политике вздорной заботы о человеке (не сегодня-завтра эти же «законодатели» (мать их так через этак) призовут войска для подавления восстания отнюдь не с резиновыми пулями) и т. д. и т. п. **Н А Д О ...**

О чём ещё говорить, о каком падении нравов, беспамятстве и бездуховности может идти речь, когда все мы **обязаны** задумываться: а что же нам, разумным (?) существам **НЕ НАДО?**

.....  
.....  
.....

Внимая внешне-политическому курсу, просьбам правящих кругов Китая и запросам командующего Гоминьдановских ВВС генерала Чжоу Чжичжоу, лидеры Советского правительства, подкованные докладами военачальников РККА, патронируют открытие «воздушного моста» Алма-Ата — Ланьчжоу —



Ханькоу. С октября 1937 года по небесной «магистральной», несмотря на метеоусловия, гористо-пустынные опасности, отсутствие охраны трассы ПВО и аэродромов «подскока», связи и точек ГСМ, советские соколы с зари до зари заняты обслуживанием и перегонкой самолётов. Прошёл 21 день и в бывшем Верном городе, а по-казахски Алматы, собралось 447 человек, из которых 255 представляли лётсостав, остальные — авиаинженеры, техники, шофёры, врачи и административный корпус. Им придётся столкнуться с риском для жизни при перелётах и нехваткой связующих малой воздушной армии на пути её следования и аэродромного довольствия. Зримую обеспокоенность, накладывающую опасность на маршрут, вызывала японская «Кемпейтай», внедряемость и деятельность которой не имела границ, причём на самурайство работало немало русских из числа белоэмигрантов\*.

Тем временем двухмоторные «Савойя», бомберы СБ-96 и гиганты от Юнкерса, вездесущие «Мицубиси» и «Накадзима», ведомые планами, руками и сверхжестоким разумом «банзайцев», бомбардировали и обстреливали гарнизон и жителей Нанкина. Мобильность китайских войск при храбрости и самопожертвовании сковывалась тисками линии фронта, зажимающей столицу в радиусе 60–70 километров. Были у агрессора выучка «кокутайцев», транспортные машины, разведывательно-корректирующие «прилипалы», навигационное оборудование (в т. ч. ночное), радиостанции и чётко поставленная система снабжения. О летучих подданных Микадо хорошо позаботились «Тойо Телекоммуникацион Егуйпмент Компани», «Сейкоша Компани», гражданские фирмы «Ягучи Индустри», «Нагата» и «Асахи», «Иида», «Гони Лейтер и Хидес».

«Иную картину представляла китайская авиация, — вспоминает ведущий второй группы «Катюш-СБ», капитан Ф.П. Полынин, прибывший со 150-ю сослуживцами в Поднебесную в ноябре по новому маршруту: Иркутск —

---

\* На данную тему интересантам следует прочитать познавательную книгу С.З. Острякова «Военные чекисты», охватывающую период деятельности советской и вражеских разведок с 1917-го по 1979 год.



Ланьчжоу — Ханькоу. — Их парк машин, — поясняет Фёдор Петрович, — являлся музеем древностей. Китай не имел авиапромышленности и покупал самолёты за границей. Англия, Франция, Германия, Италия и США сплавляли туда старьё, списанное в их армиях. (Вот она, причина небоеспособности ВВС Гоминьдана, оплаченная народной кровью и золотом под прикрытием улыбчивых шутов МИД'а! — *Р. С. В.*). Устаревшие иностранные самолёты, которые находились на вооружении китайской авиации, уступали японским. Японские самолёты превосходили их по вооружению, скорости, манёвренности, «потолку» и грузоподъёмности. К примеру, английский истребитель «Гладиатор» летал со скоростью всего до 200 км в час, запас горючего имел на два часа полёта. Американский бомбардировщик «Боинг» летал и того медленнее — 170–180 км в час. Пребывание его в воздухе не превышало четырёх часов. Низкие тактические данные имели истребители «Кэртис-Хаук», «Фиат-32», бомбардировщики «Капрони-101», «Фиат-БЗ-3» и др.

Тяжёлое положение усугублялось тем, что по подготовке китайские лётчики уступали японским. В Китае не было ремонтных заводов, не хватало запчастей к самолётам. (Исключение — форпост красновоздушной авиации Урумчи, где позднее был заложен малый самолёто-завод, выпускавший до 1941 г. «ласточки» — И-16. — *Р. С. В.*). Поэтому, — продолжает Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации, окончивший авиашколу в 1931-м, — когда начались решающие бои Нанкин, из 520 самолётов в строю осталось 20.

Эти машины свели в отдельный отряд и укомплектовали иностранными волонтерами, которых возглавил американский лётчик Винсент Шмидт. Эти люди прибыли не для того, чтобы воевать, и тем более жертвовать собой. Их интересовали высокое жалованье, развлечения. Время своё иностранцы проводили в казино, увеселительных заведениях и на торговых площадках.

Разноплеменный отряд волонтеров находился на аэродроме в Ханькоу, и нам приходилось не раз встречаться с его лётчиками. Они были одеты в щегольские куртки, ботинки



на толстой каучуковой подошве. Своего презрительного отношения к китайцам эти вояки не пытались скрыть. Один из волонтёров спросил меня:

— Неужели вы намерены всерьёз сражаться?

— А как же? Затем и прибыли, чтобы помочь китайскому народу в борьбе с японцами. Волонтёр усмехнулся:

— Была нужда рисковать ради дохлого дела.

— Почему «дохлого»? — спрашиваю.

— Всё равно Китай войну проиграет, — убеждённо сказал он. — Китайцы не умеют воевать.

— Позвольте не согласиться, — возразил я.

— Как бы не было трудно — китайцы вышвырнут японцев со своей земли.

— Э-э! — присвистнул американец. — Это утопия.

Китайцы не любили волонтёров. Понять их нетрудно. Чванливые щёголи держали себя вызывающе, хотя ни одного боевого вылета так и не сделали».

По одному янки и отряду Шмидта, как и по одежке, не судят. Ниже мы вернёмся к вопросу о действиях американских лётчиков в Китае. Заметим, что советские пилоты воевали не бесплатно, были одеты не в лохмотья и имели выход эмоциям, в случае необходимости развлечений. Вот только... н е к о г д а было баловаться бытом на китайский лад. Звали на защиту население, небо, земля и вода Поднебесной...

Общенациональный советский патриотизм под дисциплинарным сжатием командира добровольцев, аса, депутата Верховного Совета СССР П.В. Рычагова был крещён боем 1 декабря 1937-го, в день падения Нанкина. 23 «Ишачка» первой группы, едва сев и остыв в бывшей столице повстанцев-тайпинов, в течение суток 5 раз отрывались от ВПП, чтобы защитить от разрушения не только монастыри Лингусы и Цисясы, как и каменную пагоду Шэлита или мавзолей Сунь Ят-сена. Джаповские бомбардировочные «драконы» под прикрытием эскорта истребителей фанатично стремились освободиться от «ноши». Закладывало слух от рёва моторов, потуг сирен, от пулемётно-зенитной канонады и обжигающих дыхание взрывных волн. Шевелилась земля, горели строе-



ния. Били гейзеры водопровода, крушился железобетон, рикошетировали осколки бомб и обломки того, что они разворачивали. Горело топливо и ломались кости. Рвались нервы, испарялись жизни и судьбы нанкинцев и беженцев...

И вдруг — гром среди опалённого неба: на японцев неслись семеро русских, не побоявшихся превосходства воздушных самураев. Смельчаки Шубич, Беспалов, Самонин, Коврыгин и другие отважные пилоты, словно молнии, рассекли построение заморских бомберов, уничтожив три пары экипажей, не представлявших, что над Китаем, в защиту его поднялся Меч Возмездия. Пылая и соря обломками, они шли к земле или догорали на ней, вызвав бурю ликования в стане китайцев. Так прошёл первый боевой день, омрачённый падением столицы и последовавшей за этим унижающей ретирадой Вооружённых Сил Гоминьдана вглубь державы, стонущей под игом. ВВС в ускоренном темпе перебазировали по аэродромам и капонирам Наньчана и Ханькоу...

Трагедия Китая, по словам Ф.П. Полынина, заключалась в военно-политической инфантильности руководства страны. Она обнажила расцвет измены, взяточничества, продажности, казнокрадства, бюрократизма и карьеризма. Фёдор Петрович, как и военатташе в Поднебесной М.И. Дратвин отмечали, что «командующего китайской авиацией генерала Чжоу Чжичжоу не беспокоило её плачевное состояние. Он покровительствовал жуликам и проходимцам, наживавшимся на закупках негодных самолётов, имел от того немалую выгоду. Об этом узнал через китайцев наш авиасоветник П.В. Жигарев. Он-то и настоял перед китайским командованием о снятии Чжоу Чжичжоу с занимаемого поста.

Ответственность за состояние китайской авиации ложилась также на Кун Сянси (с 1933 по 1944 гг. — министр финансов, директор Центробанка, премьер и позднее зампред Исполнительного юаня. — *Р. С. В.*), который долгое время контролировал закупки самолётов за границей. Находясь в дружбе с главой итальянской военно-воздушной миссии, он принимал от итальянских фирм негодные самолёты (кстати, новые «Фиат-32», первых партий. — *Р. С. В.*). Когда обнаружили злоупотребления, Кун Сянси был отстранён. Однако изменить положение в авиации



китайское правительство уже не могло», — заключает Польшин, подчёркивая, что говорить всерьёз о становлении китайских ВВС и организации отпора японским агрессорам, всё равно, что ходить с решетом по берегам Янцзы...

Жена Чан Кай-ши Сун Мэйлин улыбается и плетёт кокон интриг с обучавшимся в Японии и СССР мужем. Естественно выводятся из штопора их авиацию советские профессионалы (в разные годы): П.В. Рычагов, Я.В. Смушкевич, А.Г. Рытов, М.Г. Мачин, А.С. Благовещенский, П.Ф. Жигарев, П.Н. Анисимов, Т.Т. Хрюкин, Г.И. Тхор, их заместители. Огромную организационную, штабную, выбивающую дотации-инвестиции работу провели военсоветники в Китае — В.И. Чуйков, А.И. Черепанов, П.С. Рыбалко, А.Я. Калягин, П.Ф. Батицкий, А.А. Власов, награждённый Чан Кай-ши орденом «Золотого дракона» и, кстати, ценимый И.В. Сталиным до...\*

Немало сил, дней и ночей отдали офицеры из Авиакомитета ВВС Гоминьдана: генерал Мао Панчу, полковник Чжан, их подчинённые и завсегдаги клуба, по иронии судьбы именуемого «Джапан». Как не помянуть добрым словом военкома перегоночной трассы — И.Д. Ветлужинского, главинженера З.А. Иоффе, комиссара С.Я. Фёдорова, директора авиазавода Окулова В.А., который выпускал СБ под контролем ОТК во главе с инженером Н.П. Селезнёвым, начальников баз по маршруту Алма-Ата — Ланьчжоу — Моисеева, Платонова, Политикена, Глазырина, Базя, Акимова, посла СССР в Китае И.Т. Луганец-Орельского и генконсула Назарова. Все они приложили силы не только для китайского народа, но и для себя, чести СССР, но кое-кого всё-таки вырвут из жизни лапищи НКВД...

Своими ратными подвигами в защиту независимости Китая и Госграницы СССР навечно остались в Памяти дружеских народов пилоты-бомбардировщики Ф.И. Добыш, Н. Сысоев, И.И. Козлов, Сахонин, Несмелов, Микитин, Аносов, Нюхтилин, В. Клевцов, Я. Прокофьев, Б. Багрецов, инженер

---

\*До трагедии 2-й Ударной армии генерал Власов отличился при обороне Киева и Москвы. Глава РОА и КОНРа под оком ОКВ и Абвера, он встретил свою смерть на русской виселице.





П.М. Талдыкин и его китайский коллега Ван, экипаж Вдовина и многие другие лётчики, штурманы, бортстрелки и волшебники из БАО, сражавшиеся и готовившие к боям двухмоторные «Катюши».

Крыло к крылу с ними воевали экипажи дальних бомберов С.В. Ильюшина — Е.Н. Ломакина, С.Я. Дорофеева, Кадука, П.Т. Собина, Ф.М. Коршунова, Зобова, Панкова, Уварова, Козлова, Астахова, Володина, Алексеева, Чекалина и других славных россиян, воспитанных не без опеки главштурмана ВВС Красной Армии комбрига А.В. Белякова.

Кое-кто из них погибнет нелепо, из-за погодных невзгод и каверзов суровой местности, из-за неисправностей и выработки бензобаков над горами. Кто-то был сбит истребителями и ПВО под «солнечным» стягом. Почтим имена и боевые заслуги Г. Кулишенко, К. Опасова, Е. Сухорукова, П. Муравьёва и С. Фролова, С. Смирнова, Бдайцьева, Резинки, Шустера, Бушина, Рахманова, Воробьёва и Гурова, Петрова и Румянцева; в общей сложности трагедий пошлём привет от родной Земли и потомков более двустам прадедам, дедам, отцам, мужьям и братьям, погибшим за свободу Китая. Они тоже хотели спокойно жить, как и все — вчера, сегодня, завтра. Любили Отечество, отцов, матерей, детей, жён, любовниц. Могли быть вздорными, добрыми, хамовитыми и галантными, выпивающими и аскетами, книгочеями или не читающими ничего, кроме школьного курса и технической периодики по авиатематике своего военизированного, времени, которое вряд ли раскроет рифма «Мама, а я лётчика люблю!»

Любила ли их Отчизна, попросившая своих Героев через уста диктатурщиков спасти чуждо-далёкую Родину — ответить энергетически нереально. Печатно-похвальные благодарности, награды, признание, не что иное, как пыль в глаза, перевод сознания в область увода лучших умов от раздумий: «Специфика и особенности уничтожения экстраординарного мыслесложения в СССР».

Беспримерна по отваге и мастерству воздушная эпопея истребительной авиации. С.П. Супрун, К.К. Коккинаки,



А.С. Благовещенский, Г.П. Кравченко, А.А. Губенко, авиаторы А. Шминас, Н. Козлов, З. Плотников, В. Дадонов, Н. Смирнов, трагически погибший В. Курдюмов, Б. Бородай, С. Грицевец, А. Лысункин, И. Пунтус, А. Грисенко, А. Душин, В.П. Жукотский, С. Ремизов, небесные рыцари Вешкин, Панин, Казаченко, Селезнёв, Конев, Панюшкин, Демидов и Хлястыч — прослыли лётчиками высшего класса, закрепив славу истребителей Н.Н. Поликарпова ещё на Родине. В одном ряду с ними командиры истребительных групп Зингаев, Большаков, Захаров; штурман смешанной наньчанской авиагруппы батальонный комиссар М.А. Тарыгин, товарищ Баранов и спасший его будущий Герой Советского Союза, оставшийся в истории как... лётчик Н.; выпускник Качи, бывший пилот 9-й авиаэскадрильи (затем бригады) под лидерством комбрига П.К. Абрамова (ВВС ТОФ) Д.А. Кудымов, дебютировавший на И-3...\*

Высших эпитетов языков и наград за воинскую доблесть на века заслужили добровольцы, поддержанные Героем Испании, другом Смущкевича и его правой рукой в наркомовской инспекции ВВС по Китаю комбригом П.И. Пумпуром. Среди них Кузнецов, Корестелёв, Бредихин, Мануйлов, Андреев, Панюков, Пинавт, Коврыгин, Беспалов, Матвеев, Опасов, Кукушкин, Соловьёв, Глебов и Михайлов, Владимиров и Гридин. Не подлежит забвению жизнь и тактика воздушных боёв, разработанная Б. Смирновым, Е. Орловым, Е. Николаенко, А. Слуцковым, И. Гуровым, Н.Г. Козловым, Г.М. Прокофьевым, Ф.Ф. Жеребченко, А. Шороховым, А. Залевским, и др. «витязями» пролетарской авиации, не клюнувшими на чары упоминаемой всеми, красавицы-блондинки лет под 30, как и пр. японско-белоэмигрантских агентесс, ненавидевших коммунизм...

Ветеран ВВС РККА и Советской Армии, виртуоз воздушного боя и командир Г.Н. Захаров, следуя курсом на Сиань, оставит бремя воспоминаний о противостоянии в Испании, Китае, а также о баталиях Великой Отечественной. Друг

\*Позднее, с октября 1949 г. по май 1951 г. проявил талант организатора земляк авторов книги, орловец, майор ВВС Василий Дмитриевич Аникеев, служивший в КНР военсоветником по обучению лётсостава.



П.В. Рычагова и его жены-лётчицы Марии, коллег по крылу Я.В. Смушкевича, Н. Мирошниченко, К. Ковтуна, Н. Шмелькова, Н. Артемьева, И. Копеца, А. Таюрского, А. Ковалевского, Е. Ерлыкина и мн. др. боевых лётчиков, командиров и комиссаров авиаформирований, спустя годы, делился пережитым:

«Началось всё с боя, в котором удалось зажать и посадить истребитель И-96. Мы не могли заполучить машину в течение чуть ли не года, и вдруг удача!

Во время боя один И-96 стал уходить со снижением, хотя повреждений на нём заметно не было. Я решил, лётчик ранен. Не упуская его из виду, понял, что он идёт на посадку, поспешил следом. Происходило это над степным пространством — условия приземления благоприятные. Кроме японца и меня сел И-16. Это оказался лётчик Тун. В момент, когда мы приближались к самолёту, раздался выстрел — японец застрелился. Из кабины потянуло гарью. Я быстро влез на плоскость — горели карта, блокнот, где оказались записи боёв, списки лётчиков, живых и погибших. Японец оказался командиром группы. Осмотрев самолёт, мы поняли, почему он вынужден был сесть: у И-96 был повреждён мотор. Если не считать повреждения, самолёт был исправен. Так мы заполучили И-96».

После того, как группа техников при контроле её руководителя Л. Кальченко отреставрировала «хикоки», Георгий Нефёдович, по приказу Москвы «удостоился чести» перегнать «Мицубиси А5М» на смотрины командованию и начальству Армии и НИИ ВВС. Однако, белокаменная, в которой интересовались не только трофейными самолётами, но и оперативной игрой с японской разведкой (использовались корейцы), не скоро увидит «тупоносого коротышку».

«В течение нескольких дней на аэродроме в Наньчане я облётывал И-96, — продолжает Георгий-победоносец, которому в юности приходилось совмещать курс авиашколы со строительством Сталинградского тракторного завода. — Потом была составлена спецпрограмма испытаний, которые все-сторонне должны были выявить качества японского истреби-



теля. Пришлось мне испытывать самолёт, провести на нём несколько воздушных боёв с И-15бис и И-16. Машина была лёгкая, манёвренная, в руках хорошего лётчика представляла серьёзного противника».

Кратка и любопытна оценка неприятеля флагманом бомбардировщиков Ф.П. Польшинным, вспоминавшим, что враг создал неофициальный союз проституток для элиты в количестве 200 «мин», прибывших в Китай на пароходе. Участник Великой Отечественной командир авиадивизии ВВС Брянского фронта, 6-й Воздушной армии, уже после войны, будучи главкомом ВВС Войска Польского, перелистывал черновики рукописи «Выполняя интернациональный долг»:

«В 1936–1937 гг. большинство авиачастей было оснащено новыми, совершенными самолётами, обладавшими повышенной скоростью, дальностью полёта и огневой мощностью. Находившийся на вооружении японцев средний бомбардировщик СБ-96 имел бомбовую нагрузку 1 т, радиус действия — 2 тыс. км, скорость — 330 км. Двухмоторный бомбардировщик «Савойя» (Br. 20 «Cicogna» — «Аист» авторства А. Маркетти) при бомбовой нагрузке 800 кг мог развивать скорость 380 км в час; одномоторный истребитель И-95 — 300–350 км, а И-96 — до 380 км. Этот самолёт, как и И-98, отличался хорошей манёвренностью, предназначался для сопровождения бомберов.

К началу войны на вооружение японской авиации был принят истребитель И-97 (скорость — до 450 км в час)... А главное — японские самолёты имели радиостанции и приборы для ночных полётов».

И вот испытания с трудом «пойманного» воздушного самурая завершены. «Профессор» по демонтажу и сборке своих машин и иномарок — Л. Кальченко, осмотрев «нутро» конструкции заморского «джапа», пожелал Захарову более «семи футов» под килем. Стартовав в сумерках, пилот перелетел в Ханькоу, где «Мицубиси», спрятали под чехол и поставили под охрану.

Три дня Георгий не мог вылететь из-за непогоды. Приходилось слушать правду и байки об иностранном шпионаже в



Китае, а глазами посматривать в сторону «И» — мало ли что! Сие сказано на разговорном. На деле отнюдь не похожие на дуралеев подозрительные типы появлялись у японского истребителя столь же стремительно, что порождали своим действием их ассоциацию с прыткими сусликами и тушканчиками Гоби и Хингана...

«Когда разрешили вылетать, — пишет в мемуарах «Я — истребитель» герой рассказа, — я осмотрел самолёт и был удивлён пропажей личных вещей. Всё, что у меня было, помещалось в кабине, и я не стал забирать с собой ничего. Только один изящный пистолетик, подаренный китайским командованием, носил в заднем кармане брюк. Факт, что кто-то был в кабине, меня встревожил. Заволновался и наш представитель. Допросили китайца-часового. Он бесхитростно поведал, что три дня приходили разные люди, снимали чехлы, лазили в самолёт, что-то фотографировали, что-то делали... После признания часовой таинственным образом исчез...

Перелёт Санъян-Сиань был одним из протяжённых на маршруте. Я торопился. Перегон был рассчитан на предельную дальность истребителя. Лететь приходилось над горным хребтом и по пути не было ни одного запасного пункта, который я мог бы использовать в для вынужденной посадки».

Пилот НИИ ВВС П.М. Стефановский, в послевоенное время оказался одарённым писателем, создав книгу «Триста неизвестных». Когда он был молод, его поколение зачитывалось трудами авиационных военных теоретиков и тактиков: А.Н. Лапчинского («Тактика авиации», «Воздушная армия»), П.П. Ионова («Истребительная авиация»), Дж. Дуэ («Господство в воздухе»), позднее Б.Л. Теплинского («Основы общей тактики ВВС») и мн. др. признанных корифеев. Так вот, наследие Стефановского несёт формулировки из «заграндосье», оценивающие возможности и казусы летающих иномарок.

«В 1937–1938 годах в НИИ ВВС РККА проводились испытания самолётов иностранного производства, — пишет ас в главе «Накануне». — В них участвовал и я. Голландский одноместный истребитель Фейри «фантом» имел моторы ХСРС. Мне пришлось испытать ряд немецких машин. На истреби-



теле «мессершмитт» были установлены моторы ЮМО и деревянный винт переменного шага. Интерес представлял «юнкерс» Ю-52 с тремя моторами «Хорнет» БМВ. На нём было выполнено 93 полёта.

Мы детально ознакомились с двухместным американским истребителем конструктора Северского с моторами «Райт-Циклон» Ф-7, итальянским трофейным истребителем «Фиат», японским истребителем «Накадзима» И-96 с мотором «Мицубиси» БМВ-6, английским лёгким транспортным самолётом де Хевиленд «Дракон», подаренным нам секретарём ЦК Компартии Испании Д. Ибаррури».

Пётр Михайлович не вступал в поединки с подданными Микадо в воздухе. Это не выводится в ранг упрёка: его смысл приурочивается к рупору отечественной идеологии, имевшей, как в Японии, патриотично-шапкозакидательское начало. Строительство краснознамённой авиации сводилось к тому, что подразумевает невозможность восхваления авиаконструкторов «деградирующего закордонья». Зримее представляя сегодня плакатизм. Великого, но незрячего народа, способствующего убиению и травле себя (и в наши дни не знавшие удавки ГУЛАГа и разбитого быта выкорымиши режима пытаются что-то твякнуть про «генеологию лжи»), выходит, «мы первые» — точка, поставленная в души персонажем плаката «Что ты сделал для Воздушного Флота?»

Более запутанный вариант печатного порока действовал на элиту 20-х, 30-х, 40-х годов, прекрасно знавшую Правду, не имевшую типографских оттисков. Профессионалы лётного дела и виляющая у госстола журналистская богема выезжали за рубеж на финсредства, выдавленные кровью и бендеровскими займами из пролетариата. О да, было необходимо контактировать с Хейнкелем, Маркетти, Капрони, Мессершмиттом, Леддэном и Митчеллом. Не мешало выехать и на розыгрыш Кубка Шнейдера, присмотреться, как покоряют небеса США. Кое с кем из названных и не названных представителей мирового самолётостроения велись переговоры о купле-продаже лицензий. Но общественное мнение масс должно быть строго советским — читай некомпетентным. Иностранная



периодика, библиотечный сектор с возрождением изб-читален — всё было, как и слежка за не в меру амбициозными интересантами, их выхват из размеренного жития после доносов и без таковых...

Так родилось умалчивание успехов международных авиастроителей, отважных пилотов и лётчиц, совершивших перелёты через Океаны, Африку, Азию, Северную и Южную Америки, в далёкую Австралию, причём иногда — туда и обратно. Как не понять! На свет известных фамилий и достижений родом из СССР было запрещено ложиться тени иностранного происхождения и производства. Видится показательным, что героический труд наших соотечественников был в лапах военщины. ТРУД — направляли на формирование ура-патриотической идеологии, жрущей хлеб и топливо в целях увода пропитых и не пропитых мозгов от масштабов репрессий, а также воспитания авиакадров, способных противостоять агрессору и нападать самим.

Вспомнили генералиссимуса нашего А.В. Суворова: «Никогда не пренебрегайте противником, но изучайте его войска, его способы действия, изучайте его сильные и слабые стороны!»

В XX веке, в годы которого люди спешили к уничтожению друг друга посредством не туда направленного ума и ведомых им же машин убийства, почтение к врагам выглядело следующим образом:

«Ещё в июле 1933 года я облётывал наш И-7 с мотором М-17, — пишет П.М. Стефановский. — Он строился по той же схеме, что и немецкий «хейнкель» с мотором БМВ-6, считавшимся лучшим в Европе истребителем. Позже такой же самолёт стали делать японцы. Один из них попал в наши руки на Халхин-Голе. Ровно через шесть лет после испытаний И-7 я поднял в воздух японский истребитель. По технике пилотирования он был аналогичен нашему, давно вышедшему в тираж. Мы уже имели самолёт Н.Н. Поликарпова И-153 «чайка».

Халхин-Гольская битва ещё была впереди. Молодые филантропы из богатых китайских семейств проявили себя вяло-патриотично, избегали контактного боя с японскими аса-





ми и начинающими. Как вспоминает А.Г. Рытов, «в сражающемся Китае, там, где течет Хуанхэ, было около 300 или 400 лётчиков... Вместе с нами против японцев сражались семь китайских лётчиков. Это были храбрые бойцы, относившиеся к советским товарищам с большим уважением».

Истребитель «Накадзима Ki-27» (И-97), имевший как «Мицубиси-96», смешанную конструкцию по материалам, был не похож на кордовую модель. Восходящая и часто сбиваемая «звезда» был схематически авангарден и вездесущ, словно гонимая хищниками килька. «Мозг» «Накадзима хикоки» — Т. Кояма, руководящая и инженерная диаспора концерна — были дальновидны при гонораре. Они понимали, что базовый завод в городе Ота, его рабочие и службы жизнеобеспечения обязаны выйти в передовики производства с одновременным уничтожением «каталога дефектов» как в конструкциях боевых самолётов, так в организации военстроительства, сутки за сутками становившегося грандиознее. Авиаокружение Т. Кояма с ним во главе не спешило лезть в «гениальные», однако интуиции и грамотёнки у них было не занимать; техническая интеллигенция, хоть завистлива и конкурентоспособна, выделяла «накадзимцев» как содружество поиска, которому противопоказано приспособленчество. Внесли неопределимый вклад в обеспечение самурайских ВВС, Имперских армии и ВМС «Фудзикара Айркрафт Индустри», «Такасима К<sup>о</sup>», «Симацу» («Сокукиса»), «Токио дэнки Кабусики Кайса» и «Токио Виреаесс Электрик». В ряду с ними «Сёва», «Мансю», «Кокусай».

В роли обиженных мирян завоеватели выглядеть не хотели. В метрополии «лжемиротворца» укомплектовывали неплохим оборудованием. Устанавливались — модифицированный ряд двигателей воздушного охлаждения повышенной мощности и передовых схем, эффективная рация, «хватающие» тормоза, новые модели авиапулемётов, инженеры пересмотрели конструкцию фонаря кабины. Хотя шасси было неубирающимся, и в отличие от «Мицубиси-96», истребитель оснащался костылём вместо колеса, в машине просматривается почерк конструкторов, желавших «усыпить» аэродинамическую «головную» боль. Таким образом бремя лицензионного обеспечения приказало



долго жить. В японском фольклоре явление могло запечатлеться слегка путано, но правдиво: ученик, десятилетиями помогавший мастеру ковать мечи, уже до седых волос создаёт шедевры и превосходит сэнсэя\*. Его роль с самого начала «на отлично» исполняли Люфтваффе.

Поскольку Чан Кай-ши просил у нас лётчиков, а не комиссаров, на первый план выступал их лётный и технический профессионализм. А.С. Благовещенский, пилот машин Н.Н. Поликарпова, вступил в схватку с «джапами» одним из первых, сразу после прибытия в Аньцин неподалёку от Наньчана.

Бомбардировочная тактика противника подразумевала ориентацию экипажей на «зацепки» ландшафта: реки, ж/д полотно, Великая Стена и т. п. Благовещенский, учитывая обстановку и рассказы местных жителей, разработал план боевого вылета и провёл инструктаж эскадрильи, в целях достичь взаимопонимания и слаженности подчинённых в воздухе.

Около четырёх часов утра эскадрилья под его командованием с рёвом стартовала во мгле, однако полёт прошёл как ознакомительный.

На другой день, после того, как ВНОС оповестили о приближении группы самолётов, истребители Благовещенского унеслись на их перехват. Соколы помнили наказ «батяки» Павла Рычагова: «Внезапность по скорости не уступает пуле!»

Полёт проходил над малонаселённой местностью, что было вызвано необходимостью скрытности, чтобы совершить быстрый разворот и атаковать врага с солнечной стороны. Ещё на земле согласовали действия малых истребительных групп в несколько ярусов, взамен традиционного построения. Новшество, рекомендованное Алексеем Сергеевичем, пришлось кстати.

Сковав боем истребители сопровождения, не задействованные в «свалке» лётчики ринулись в атаку на бомбардировщики, и, разогнав колонну, вынудили их освободиться от «ноши» вне запланированных целей. Развернувшись, бомберы Микадо увеличили скорость, пытаясь выскочить из огненных клещей русских. Но не тут то было: экипажам предстояло пережить

---

\*Мастер, учитель, «живое сокровище» (яп.)



преследование, в ходе которого было сбито 15 бомбовозов и 4 истребителя. Пара советских машин была сбита, одна совершила вынужденную посадку, но все пилоты остались живы и к закату возвратились на базу.

В том бою Благовещенский схватился насмерть с флагманом японских истребителей, выделявшимся на небесной глазури ярко-красными полосами на фюзеляже. Уклонившись от очереди Благовещенского, лидер группы с разворота контратаковал его, планируя зайти к нему в хвост. Разгадав намерения японца, Алексей заложил крутой витраж, описал кривую и вышел точно на хвост гекитсуи — ох («короля сбивания»).

— Огонь! Ещё огня! — и пули пулемёта, начали превращать самурайское оперение в решето. Казалось, ещё чуть-чуть огня и истребитель запылает факелом смерти, но за его ручкой управления сидел налётанный тигр, а не парниша из малоизвестного аэроклуба.

Видя, что командир в опасности, ведомые им сослуживцы перестроились и бросились ему на выручку, открыв шквал очередей по русскому смельчаку. Благовещенскому пришлось держать оборону, а когда на помощь подоспели два товарища, он вновь атаковал заморского вожака.

— Такая меня досада взяла, — позднее рассказывал Алексей Сергеевич А. Г. Рытову, — что я готов был винтом рубануть полосатого дьявола. Дважды по нему стрелял, а он живой. Улучив момент, когда мы снова оказались один на один, я бросился на него сверху, сбоку и выпустил оставшийся боезапас. Очередь пришлась по кабине...

Круто спланировав, раненый ас приземлился на мелководное рисовое поле, где истребитель скапотировал, и, очевидно, его погубил. Утром японские газеты поместили некролог с портретом и полным составом его боевых заслуг. Никто из японцев так и не узнал, что раненого в дуэли Благовещенского спасла от смерти бронеспинка, установленная на его самолёт перед вылетом.

Брат генерала Мао увлекается созданием роскошного борделя «специально для советских лётчиков», а будущий Герой Советского Союза, заместитель начальника ВВС Белорусского



военного округа А.А. Губенко повторил подвиг Героя Российской авиации П.Н. Нестерова в небе близ Ханькоу.

В воздушное сражение привлекли не менее 100 самолётов с обеих сторон. 14 японских машин догорали в окрестностях города, закрепив пламенем боевую славу истребителей А.С. Зингаева.

Простодушный в быту, отважный в боях и решительный в пилотаже друг А.Г. Рытова, других командиров и рядовых пилотов, Антон Губенко пропал. Сознание и сердца друзей терзали неизвестность, тревога и боль: «жив или погиб? сел на вынужденную или в плену?» — никто ничего не знал...

Не веря ни во что, сослуживцы с грустными лицами молчаливо расходились. Кто-то готовил машину с механиками, иной пил чай и рассказывал о поединке. Другие готовились к отдыху, с трудом веря, что вышли из ада целыми и невредимыми.

Внезапно на горизонте завиднелось чёрное пятнышко. Послышался необычный рокот неустойчиво работавшего авиадвигателя. Главврач при пилотах П.М. Журавлёв и беседовавший с ним А.Г. Рытов закричали:

— Ребята! Антон! Хвала небесам, жив!

Они не могли ошибиться, однако сильно забеспокоились: на подлёте истребитель Губенко вёл себя так, как никогда. Он кренился то на правое, то на левое крыло, свидетели думали, что Антон тяжело ранен. Наконец, трудное приземление, пробег, торможение и остановка на рулёмной полосе.

К радости всех, лётчик был спокоен, хитро улыбался, а значит не ранен. Но машина! «Ястребок» не имел живого места — натуральное место жительства сквозняков! Лопаста винта причудливо согнуты, а хозяин смеётся: «Вот, их японскую мать, разукрасили! Одним, ребята, меньше. Рубанул я его, как дровосек годовалую берёзку»...

Сбежался лётный народ, подошли китайцы. «Ни карашо, ни карашо», — щebetали они, примеряясь пальцами к пробинам на фюзеляже. Друзья нажимают, не отпускают: «Антоха! Чего тянешь-то?! Тут, понимаешь, уж слезиться за тебя начали, а ты, оказывается, словно топор летаешь!»



Губенко на колкие шуточки не реагировал. Он понимал, товарищи ценили и уважали его, как и он душой прикипел ко всем. Когда объявили тревогу, на истребителе Антона заменяли двигатель, поэтому ему пришлось вступить в бой на чужой машине. Откуда же ему, бедолаге, знать, что на ней стоял один работающий пулемёт?!

Сбив прямо со взлёта японца, Антон устремился в атаку на второго самурая. Заходит в хвост, жмёт на гашетку — молчание. Что делать? Пилот, видно, молодой, необстрелянный, в контактный бой вступать не желает. Вон как обороты прибавил! Всё равно, как линялый котик под скипидаром...

— Я за ним, — рассказывал Губенко. — Догнал и опять нажимаю на гашетку. А чего ждать, когда ленты пустые? Вот история: стрелять нечем, а упускать врага не хочется. «Попробую-ка посадить его на аэродром», — мелькнуло в голове. Подлетаю ближе, грожу кулаком, потом указываю на землю: спускайся, мол, туда. Смотрю, японец закивал и начал разворачиваться...

Политкомиссар группы добровольцев, генерал-полковник авиации А.Г. Рытов вспоминает рассказ Антона:

«Чиркнув зажигалкой, он жадно затянулся.

— Я думал: сядем и я представлю его, миленького, пред очи начальства, — Губенко озорно посмотрел в мою сторону: — А он вдруг развернулся на 180 и — шмыг под меня! Перехитрил, сволочь.

Лётчики рассмеялись. Верилось и не верилось, что могло случиться такое.

— Я за ним. Трудно японцу удрать от меня: моя машина быстроходнее. Ну, думаю, раз ты добром не хочешь, так я с тобой по-другому поговорю. О таране я слышал, но как это делается, не представлял. И решил попробовать.

Подошёл к японцу вплотную и только было собрался полоснуть винтом по рулю глубины, как вспомнил, что не отстегнулся от сиденья. Отстал немного, чтобы рассчитать удар, потом снова сблизился и рубанул винтом по крылу. У вражеского самолёта что-то отлетело от плоскости. Завалился



он набок, перевернулся и начал падать. Туда тебе, думаю, и дорога. Не хотел садиться добром — пропадай пропадом!

А мой мотор сразу застучал, и я уже приготовился к прыжку. Но потом вижу — тянет. Значит, кое-какая силёнка осталась. Тяни, милый, тяни. Выпрыгнуть я всегда успею...»

О том, как «Короли неба» теряли короны, повествует выпускник Качинской авиашколы, участник ВОВ в составе истребительной авиации ЧФ и КБФ Д.А. Кудымов. Свидетелю организации авиаформирования ТОФа, полковнику ВВС, сбившему до отставки 12 самолётов противника лично и 29 в групповых боях, было о чём поделиться с лётной сменой как устно, так и на страницах своих книг и коллективных сборников авторства ветеранов ВВС:

«Дрались японские истребители отнюдь не трусливо — в смелости им нельзя было отказать.

Испытал на собственном опыте. Особенно когда встречался один с «королём неба». Их было четверо в императорском воздушном флоте, титулованных асов Японии, которых величали «непобедимыми», «властелинами неба». Мы наблюдали, как молились перед вылетом китайские лётчики, чтобы не встретиться с «королями».

Кудымов, крепыш-пермяк из деревушки Верх-Юсьва Соликамского уезда, ещё подпаском уяснил житейскую мудрость: «У страха глаза велики». Он высоко оценивал храбрость китайских пилотов, прибыв в Китай молодым человеком, чтобы сражаться за его народ крылом к крылу с уроженцами Поднебесной. И всё-таки отваги в бою было мало. «Брат из СССР» сетовал, что «подготовка китайских лётчиков выглядела недостаточной в сравнении с вышколенными японскими асами».

Утро, совпавшее с дежурством Кудымова, никак не располагало к размышлениям о войне. Ещё до зенита нестерпимо начинало припекать знойное солнце, в кабинах самолётов становилось душно и жарко. Однако мысли о Родине и многом прочем сковывались гнётом окружавшей боевой действительности, обязывавшей краснозвёздных волонтёров быть начеку даже при «провалах» в дремоту...



«Джапан, джапан! Фэйцзи!» — крик техника-китайца, предупреждавший о появлении вражеского самолёта, резанул по слуху Кудымова. Страх не было, но терзаясь в сомнениях — свой или противник — молнией мелькнуло в сознании: «Повстречаться бы с «королём».

Кляня «глаза» пилотов — ВНОС Нанкина за извечную запоздалость, выпускник Качи, когда японцы были над городом, пошёл на взлёт. Хваля себя за оперативность (быть в воздухе лучше, чем живой мишенью на ВПП), он измучился с «шарманкой» — механизмом уборки-выпуска шасси, рукоятку которого надо было вертануть в полёте аж 42 раза! А между тем «джапан фэйцзи» начал пикировать на его самолёт, придавая нервозности повышением оборотов двигателя.

Понимая, что находится в состоянии куропатки на взлёте, Кудымов оставил барабан в покое и дав полный газ, пошёл на японца лоб в лоб. В этот момент враг зарокотал суховатым треском первой очереди с дистанции около 300 метров — «ястребок», словно живой, задрожал всем «телом»...

«Противник круто и стремительно поднырнул под меня и взмыл вверх, — вспоминает начало «корриды» герой рассказа. — Ясно: разворачивается для новой атаки, норовит сесть на хвост, зайти с тыла. Перевожу самолёт в горизонтальный полёт и что есть силы вращаю надоевшую рукоятку. Главное — не суетиться, не нервничать: японец заканчивает разворот, у меня в запасе несколько секунд, прежде чем он ляжет на курс... Чуть не кричу «ура», когда «ястребок» словно конь, освобождённый от пут, срывается с места в карьер. Шасси убраны! Истребитель почти встаёт «на попа» от резкого «прыжка» вверх и несётся навстречу атакующему противнику. Расходимся на встречных курсах, обменявшись бесполезными очередями. В глазах остаётся «снимок» японского самолёта с неубранным шасси... Вот она, ахиллесова пята — на моей стороне преимущество в скорости и манёвренности в вертикальной плоскости. Главное теперь — навязать агрессору бой на вертикалях». (Довольно характерная и важная деталь в тактике боевого пилотажа советских лётчиков. Выдающийся ас одиночных схваток Серёжа Грицевец не уставал





повторять: «Мужики! Мы их (японцев и немцев. — *Р. С. В.*) поломаем на вертикалях!» Совет авторитета спас не одну жизнь на монопланах и бипланах КБ Н.Н. Поликарпова).

Скорость в гармонии с манёвром были и остались «битой» поликарповских машин, кулаком, нокаутирующим всех «осевиков», несмотря на то, что серия «Иванов»-истребителей устаревала. «Чайки», «Ишачки», «Бисы», единицы И-5 были великолепными машинами своего времени. Вытаскивание неприятеля на вертикаль, навязывание ему русско-удальской стратегии ведения воздушных батальи — есть высшее достоинство советской авиашколы, у которой с рождения хватало горя и радостей. Горе поражений и потерь — невосполнимо через века; радость Всеобщей Победы над военизированным варварством и геополитическим реваншизмом — пусть не забудется вечно!

«Невозможно сейчас припомнить все перипетии того боя, — продолжает Кудымов в книге «В небе Китая» (1937–1940). — Казалось, он длился целую вечность, а на деле десять минут. Не выдержав перегрузок, японский пилот решил выйти из вертикальной плоскости и, когда я ушёл вверх, бросил самолёт в петлю Нестерова, намереваясь рвануться в сторону. Во мне сработал инстинкт истребителя: круто оборвав вираж, я стрелой устремился вниз и с короткой дистанции дал длинную очередь в «брюхо» врага, перевернувшегося вверх колёсами.

Он упал на обочине аэродрома, и сбежавшиеся к месту его падения китайские лётчики встретили меня восторженными криками. Тун объяснил: сбит один из «королей неба», о чём свидетельствовали грозные стрелы и ещё какие-то эмблемы на изуродованном фюзеляже. Позже, в феврале 1938 г., когда мы находились в Наньчане, поздравляя меня с награждением орденом Красного Знамени за уничтожение двух лучших асов Японии, главный военсоветник при штабе Чан Кай-ши, командир дивизии М.И. Дратвин, назвал их имена, которые со временем стёрлись в памяти».

Молодые красотки Страны Восходящего Солнца, вышивавшие национальные рубашки по заказу командования Императорского Воздушного Флота специально для «королей»,



как и вся страна эры Сёва, оплакивали потери. Д.А. Кудымова, спасшего А.С. Благовещенского и других товарищей, смельчака, бросавшегося атаковать шестерых, прошедшего сквозь дым и палево 40-х и оставшегося в строю, как человека надо понять, почему многое (и не только имена) стёрлось из его памяти. Он сбивал врага, потому что, не сделав этого, сам мог навечно остаться в чужой земле. А вот Герой Советского Союза В.К. Коккинаки в воспоминаниях «Щит и меч» о событиях февраля 1938 года в районе Ухани, где он сражался наравне со всеми, напишет, что «наши лётчики встретили самураев в воздухе и сбили 12 самолётов. Авиаторы победили японских асов, «четырёх королей неба» — Каваниси Есихиро, Сираи Садао, Куримото Тосики и Минамиго Сегаеки. За подвиги отряд советских истребителей называли «Меч справедливости».

«В 1936–1937 годах на вооружении ВВС Японии поступили новые самолёты с повышенной дальностью полёта, скоростью и огневой мощностью, — пишет маршал авиации, Герой Советского Союза, друг «раяков» из «Нормандии-Неман» Г.В. Зимин в книге «Истребители». Одномоторный И-95 имел скорость 330–350 км/ч, а И-96 и того больше — 400 км/ч. Это перекрывало возможности нашего И-5. Японские истребители отличались хорошей манёвренностью. И-96 предназначался в основном для сопровождения бомбардировщиков. Мы внимательно следили за этими самолётами. Появились они в Маньчжурии, в японских авиачастях, которые располагались против наших ВВС в Приморье».

«Мицубиси» и «Накадзимы» причинили немалый урон эскадрильям Гоминьдановских ВВС, их коллегам-добровольцам из СССР и США, безжалостно расстреливали мирных жителей на улицах городов, деревень, сёл, на дорогах и вдоль дорог, у речных пристаней и на морском побережье. Но и грозные ряды «Кокутай» и «Сэнтай» обезлюдели, несмотря на бездонно-иенную опеку прожектёров из Кугуна и Кайгуна\*, принцев Хигасикуни, Коноэ, Такамацу, 124-го Императора «вечной» династии — Хирохито. Могло ли быть иначе, если ранее Империя создала

---

\*Кугун, Кайгун — Императорские ВВС и ВМФ Японии.



«веер» из тысяч крыльев стальных, дюралюминиевых эскадрилий, заносчиво и преступно прикрывшись им от редкого и ныне понятия — мирного Мира?!

«Ужасная мысль, что Китай невозможно завоевать, овладевает нашей Армией и Воздушными Силами...» — с трудом выводил в дневник «приземлённый» пилот Сабуро Кубаяси после боёв под Ханькоу, омрачивших день рождения Его Величества, объявившего траур — погибло много уважаемых в префектурах асов... Все ли они упомянуты добрым или злым словом в «Дайтоа сэно кокан сэн си» — Официальной истории войны в Великой Восточной Азии? Что могут рассказать — горстка выживших, вдовы, поседевшие дети? Какие крупницы поимённой трагедии нации могут высказать «ястребиные» и «журавлиные» политики, солидарные с Хирохито в том, что Вторая мировая война священна?! Ответить могут только они сами, не призывая «ками» — божеств синтоизма и буддизма...

Учитывая антияпонскую направленность идеологии и действий советского правительства (только под Тамбовом погибли, либо были убиты около 18 000 японских военнопленных, плюс репрессии против родного народа, часть которого «присягнула» японской разведке), сегодня следует признать ратные заслуги пилотов Японии, чей боевой путь начался с первых месяцев возвестивших Миру об оккупации Маньчжурии, затем Китая. Значительная их часть погибла в ходе освещаемых событий, многие стали калеками. Перед вылетом в мир иной, они завещали напомнить их имена, поскольку их полное трагизма мастерство унесло из жизни сотни современников за поднебесной линией фронта...

Разные Империи, разное воспитание. Разная идеология и корневая суть непростой жизни постепенно, исподволь, до поступления на лётные курсы престижных авиационных учебных заведений, взрастили мастеров и убийц одновременно. Поражает в истории Императорских ВВС Японии «скромность», отсутствие афиширования, что сложились в военное лихолетье и послевоенные годы. Мы не выступаем в роли защитников наглых территориальных устремлений по типу «Азия — азиатам!». Парадоксальны явление трудного, много-



летнего подъёма по служебной лестнице, невозможность проталкивания наград (порок имел место в ВВС сражавшихся Армий), и «суперсекретность» вокруг профессионалов небес. Между тем их ровесники и коллеги, что были постарше, владельцы моторов «Сакаэ S-12», «ХА-41», «ХА-5», «Мицубиси МК1 Синтэн», «Казей МК4», «Хикари», «Кинсэй», «Накадзима Котобуки» и других двухрядных звёзд островного моторостроения, знали и уважали атакующих снайперов: Хиромиси Синохара, Сатоси Анабуки и Ясухико Куроэ, Кенио Симата, Гоиси Сумино и Рикио Сибута, Морицугэ Канаи и Сого Сайдо, а также Исами Хосомо, Горо Фуругори, Томио Ханада, Мицуси Таруи, Исами Сасаки...

Не будем останавливаться на беспримерных воздушных подвигах демонов вторжения. Умолчим об их владении пилотажем, натренированном глазомере и чувстве священного долга перед Родиной и Императором. Не скажем о том, «как» можно сражаться одноглазым, безруким и безногим, в опьянении и в приступах тропической лихорадки (что Алексей Маресьев был один — Россию обманули). Есть веская причина сего, ибо за названными пилотами числились и будут числиться 448 уничтоженных самолётов противника. А сбитые в общей сложности боёв машины — не только истребители! Это разведчики, бомбардировщики, летающие лодки и гидросамолёты, палубные машины трёх типов. К чему называть количество боевых вылетов и эпизодов, рассказывать о боях каждого и огромном числе подражателей, учеников и фанатов? Уместны два слова: **н а т у р а л ь н ы е и с т р е б и т е л и...**\*

Можно много чего сказать о том, как эксплуатировались около 11 000 истребителей Дзиро Хорикоси «Зеро» всех типов и модификаций. Однако эти машины пришли в авиакогорты ВВС суши и моря позднее. Такие виртуозы, как «крещёный» в Китае будущий лидер истребителей «Кидо Бугай» капитан II ранга Минору Гэнда, чётко понимали, что пилоты ВВС Импе-

---

\*См. очерки В.В. Рассохина «По Кодексу «Бусидо», «Да здравствует Император!», «Крах», СМИ РФ, 1998–2005 г., 700-страничный труд авторов «Ток», книги М. Окумия и Д. Хорикоси «Зеро!», «Самурай!» авторства С. Сакаи, «Японская Императорская военно-морская авиация 1937–1945» О. Тагая..



раторской армии приводили в жизнь замыслы барона-реакционера Гиити Танака и националиста, тоже барона, Рёхэя Утида. Летучие верноподданные Микадо — жестокий, умный и импровизирующий противник народовольства и пролетариата — так и не поняли в зрелом возрасте, что их деяния олицетворяли Зло и едва не подвели страну под название «империя заходящего солнца».

Все они сполна осознают, что при стратегии захвата Путь самурая — Смерть. Тысячам не названных пилотов, многим тысячам членам их семей предстояло пережить события у Ханка, близ Халхин-Гола, на всём пространстве Тихого океана и Южных морей и, конечно, трагедии, произошедшие на южной оконечности материка Евразия. Разработав и первоначально успешно внедрив тактику наступления, японцам предстояло перейти к обороне с применением атак «Камикадзэ». Немногие из числа оставшихся в живых не скоро узнают, что за честь звёздно-полосатого, английского, французского, голландского, австралийского, канадского флагов с ними будут на равных сражаться на «Мохауках», устаревших «Боингах» и «Гладиаторах», «Харрикейнах» и «Кертиссах», «Брюстерах», «Уайлдкэтах» и «Мустангах» Клэр Ченнолт\*, Дэвид Ли Хилл, Джим Говард, Чарльз Х. Олдер, Роберт Х. Нил и Уильям Н. Рид. Вместе с ними в составе американской добровольческой группы (или АДГ, АДО) и 14-й Воздушной Армии, воевавших в Китае, отличились смекалкой, мастерством и бесстрашием Роберт Л. Литтл, Уильям Л. Тэрнер, Кэннэт А. Йернштадт, Эдвард Е. Ректор, Уильям Д. Мак-Гарри, Джордж Т. Бургард, Джон Ф. Хэллшир, «Джек» Дж. В. К. Ньюкирк и Эдвард О. Мак-Комас, а также Брюс К. Холлоуэй, «Джеймс» Дж. Ингланд, Г.Е. Предди, Джон Д. Лэндерс и другие. С помощью воли, напористости, удачи и многих других факторов, без которых нереальна Победа, упомянутые пилоты уничтожили не менее 240 японских самолётов, доказав, что «писающий ковбой», нарисованный на хвостах и «гасящий» японское «солнце» — это не бравада и не нагло-грубая шуточка...

\* См. его книгу «Путь бойца: Американская авиация в войне на Тихом океане», вышедшую в Москве, в издательстве «Транзиткнига» в 2006 году.



Война была впереди. Малоизвестные пилоты Армии и ВМС США Р.А. Бонг, Т.Б. Мак-Гуайр, Ч.Х. Мак-Дональд, Д.Р. Джонсон, Нил Е. Кирби, Джей Т. Робинс, Т. Дж. Линч, Г.С. Уэлч, У.Д. Данхэм, С.Ф. Хоумер, Э. Крэгг, Д.Т. Робертс, Д.П. Хагерстром, Р.М. Де Хэйвен, Р. Уэст, К.Г. Лэдд, Дж. А. Уоткинс, К.М. Смит, Ф. Дж. Лент, Д.С. Лойзель, У.К. Жиро, К.К. Спаркс, Р.У. Аспенбреннер, Э. Дж. Рэйнольдс, Е.А. Харрис, Э. Саммер, П.М. Стэнч, У.Х. Махурин жили обычной, размеренной жизнью, не забывая о дисциплине. Так же, как Роберт Б. Уэстбрук, Билл Харрис, Коутсуорт Б. Хед, Джон У. Митчелл, Мюррей Дж. Шубин, Фрэнсис Габрески, Джон К. Мейер, Р.С. Уитмор и Д.К. Шиллинг, Ф. Дж. Кристенсен и Д.С. Джентайл, Д.У. Бисон, Г.Т. Иглсон и Г.Е. Дункан, Д.Ф. Торнэлл, Л.К. Карсон, Д.Т. Годфри и У.К. Бекхэм, Х.А. Земке, Д.У. Джонсон и Г.У. Браун — они увлекались джазом, виски и гёрлз. Любя отцов, матерей, жён, детей, кино, автомобили, скачки и казино, охоту и рыбалку, ещё смеялись над «Гансами» и «джапами» Дэвид Мак-Кемпбелл, Сесил Е. Харрис, Е.А. Валенсия, А. Врасью, П.Д. Флеминг, К.Н. Нуй и Ч.Р. Стимпсон, А.К. Кэмпфорд, Е. Скотт Мак-Каски и Д. Бэйкер, Д.К. Дункан, А. Хоукинс, Р.У. Мел и Д.Л. Уэрт, Уэнделл В. Твелвз, Рой У. Рашинг и Джон Р. Стрэйи. Радовались Солнцу, Жизни и Океану несравненные владельцы «Творца Асов» — истребителя «Грумман-Хэллкэт» и других перехватчиков с «пропиской» на малые и большие авианосцы: У.Е. Хенри, Д.А. Кармайкл, Р.Р. Хендрик, К.М. Крэйг, Г. Мак-Уортер, Д.А. Ширли, Е.Х. О'Хара, Дж. Т. Блэкберн, У. Дж. Масонер, Д.Р. Карр, У. А. Дин, Д.Е. Френч, Ф.Е. Бакьютис. Не думали о том, что метеором влетят во Всемирную историю войн Чарльз М. Мэллори, Джеймс Е. Ригг, Филипп Л. Кирквуд и Джеймс В. Ребер, Ричард Е. Стэмбрук и Маршалл У. Биб, Армистед Б. Смит и «Свид» С.У. Вейтаса. Ещё впереди были ночи раздумий, тысячи инструктажей и боёв у Дональда Е. Района, Рассела Л. Рей-зерера, Р.Х. Андерсона, Альберта О. Ворса, К.А. Брауна, Д.К. К. Саймса, Роберта Е. Мюррэя и Харриса Е. Митчелла, Артура Сингера, Тадеуша Т. Коулмена. С оглядкой на мир мечтали о лишнем увольнении, планировали жизнь холостяки и женатые Д.С. Суоп,



Т.Х. Рэйди, Дж. М. Смит и лёгчики-истребители из морской пехоты ВМС США Г. «Пэппи» Бойингтон, Дж. Дж. «Джо» Фосс, Р.У. «Боб» Хэнсон, Д.Н. Олдрич и К.А. Уолш, Джон Л. Смит, Дж. Е. «Зек» Суэтт, Мэрион Е. Карл, Гарольд Л. Спearз и Уилбур Дж. Томас. Безупречно зарекомендовали себя при охране плавединиц Флота, патрулировании бескрайних акваторий американо-голландско-английского содружества Арчи Г. Донахью, Уильям Н. Снайдер, Джеймс Н. Капп, Эдвард Шоу, Роберт Е. Гейлер, Юджин А. Трoубридж, У.П. «Гатс» Маронтэйт, Гарольд Е. Сигал, Кэннэт Д. Фрэзер и К.Д. Фразье, великолепно освоившие авианосные истребители признанных в Америке авиафирм и их модификации, которые «обживутся» на палубах позднее. В скором времени своими боевыми заслугами вместе с ними заслужат державного признания рыцари небес Томас Х. Ман, Джек Е. Конджэр, Герберт Х. Лонг, Филипп К. Делонг, Фрэнк Б. Болдуин, Х. Стэпп Дональд, Х.У. «Индец Джо» Бауэр, большое число лётчиков 12-й и 15-й Воздушных Армий, воевавших в Европе, лидер налёта на Токио подполковник Джимми Дулиттл и самый молодой пилот ВМС Джордж Буш...

И всё-таки, многонациональная лётная элита США подтягивающая за собой молодёжь, — оборонно-ударный, авиационный кулак заокеанской державы — ощущала приближение чего-то дикого и страшного, не зная, когда, где, и что **конкретно** произойдёт. До расшифровки японского суперсекретного кода ВМС было ещё далеко. ULTRA — флотская контрразведка Нового Света имела достаточно средств и умов, раскрывая хитрости посланников Исороку Ямамото. Его приятелю кэптену Тамону Ямагути (как и всему ВАТ ВМС Японии) было некогда заниматься «вербовкой» грудастых и попастых мамзелей от Аляски до Флориды\*.

Нервозно промчатся — 1, 2, 3 года. Детям Америки придётся окунуться телом и разумом в катастрофичную круговерть ужасающего по жестокости противостояния 40-х годов, а не штормовых широт. В апартаментах кают-компании

\*Оба, как и их друг Итару Тачибана, подолгу бывали в США, и даже обучались в Гарвардском и Йельском университетах.





линкора «Нагато» уже прозвучал шепоток, назвавший точку отсчёта — Гавайи, Пёрл-Харбор...

На полный ход было поставлено грандиозное строительство супердредноута «Ямато». Командир флагмана капитан I ранга Хидэо Яно боялся лишнее словечко молвить, когда на его борт ступали мудрецы Объединённого Флота — адмиралы Оикава, Нагано, Кондо, Одзава, Угаки, Йонай, Ониси, Такахаси, спешившие уединиться в атмосфере планетарного заговорничества. Моряки от природы, из люльки брошенные в океан, они строго ясно представляли, что от вышколенности и профессионализма подчинённого им техперсонала, обслуживавшего армады самолётов и кораблей, на данном этапе Сёва зависит В С Ё. Но подчинённые, как и шахматы, имели и имеют разную степень значимости фигуры, при которой слонов, при внешней доброте — топчут и топят пешки. А пока Ямамотовский план «Z» зрел как на дрожжах, закрепляясь оптимизмом, при шантажирующем авантюризме талантливого главкома готовились широкомасштабные манёвры и доработка торпед...

Если пилоты 1-го Воздушного Флота в составе 1-й и 2-й Ударных авианосных дивизий Футида, Хасигучи, Абэ, Кусуми, Мурата, Такахаси, Итая, Симадзаки, Эгуса, Синдо, ведущая голова по оперативному искусству Камето Куросима знали схематизацию поворота форштевней, то о рядовых пилотах и матросах это вряд ли можно сказать. Будущие кумиры, профессора боевых авианаук Хироси Нисизава, Сиоки Сугита, Тэцудзо Ивамото, Ватару Наканиси, Сабуро Сакаэ, Наоси Кано, Такэо Окумара, Томэо Акамацу и Тосма Ота, Кенио Окабэ, Сидзуо Исии, Кацуо Сугино, Нобуо Огита, Сигэо Суги уже вышли из того возраста, когда можно было замахнуться врать перед гейшами и татиката. Ни они, ни ветераны «Кидо Бутай», ценившие адмирала Т. Нагумо и его матёрого заместителя контр-адмирала Р. Кусака, капитан-лейтенанты Сато, Мори, Суганами, Ноно, Окадзима, Канэхэ, Сита, Иида, Никайдо п о к а не предполагали во снах, где — смертельная точка randevu с «звёздно-полосатыми»...

Небесные меченосцы с опытом наземных кампаний из ряда эскадрилий ВВС Императорской армии Ясухико Куроэ, Сатоси



Анабуки, Тосио Сакагава, Суми Камито, Исаму Касидэ, Йосихико Накада и Рётаро Дзебо, Кацуми Анма, Сего Такеучи, Татэо Като кое-кого из янки помнили по Китаю. И та и эта сторона видела глазами, что в самолётах, за ручкой управления, штурвалами и турелями пулемётов сидели не соломенные манекены, а ровесники и современники — чьи-то отцы, братья, мужья, любовники... Пилоты страны Ямато, думающие, как избавиться от белых колонизаторов и марксистко-ленинской напасти тоже были таковыми. Но их внешне доблестную, а на самом деле выжатую, словно сливу, жизнь перечеркнёт тяжелейшая и жестокая борьба за господство в воздухе...\*

«Живущая в колодце лягушка не догадывается о бескрайних морских даях», — гласит японская поговорка. Для таких строк веками требовалось озарение при ясном уме, независимо от того, в какой части света родился создатель строки или картины. При маршеграфии, почёте штыку и любвеобильности к геополитическо-военизированным утопиям, родоначальники инъекций для народа забывают о Главном оружии Планеты — ЛОПАТЕ. Там, где вместо яблонь и маслин плодоносят винтовки, привыкли думать, что надёжней клин военной подготовки. Больно, когда ласка винтовок, заклеянная государством, призывающим попутно и к любви моторов, приводит нации к самоуничтожению. Проводить военщину престижной, санкционировать выброс смертоносных накоплений на головы и тела сопланетчиков — наимподлейшее из существующих преступлений. Ибо изучивший оружие и владеющим им часто не понимает, что за «игрушку» ему вручили и во «что» он «играет». Оборона великое и нужное дело. А где гарантия, что завтра оборона не перейдёт в наступление?!

К 1939 году дутая в праведности западная демократия поздно поняла доказательство «теоремы», когда не «дана», а выращена(!) д и к т а т у р а, к тому же, не одна. Возможно,

---

\*Читайте очерки авторов «Далёкий Мидуэй», «Кровь и слёзы Лейте», «Путь камикадзе», книги «Тихие Гавайи?», «Небесные снайперы», «Ток», книгу Г. Нила «Униформа и снаряжение японской морской авиации. 1937–1945», М., 2003.



их рождение было выгодным. Иначе как обосновывать перед народами гигантский рост собственных Вооружённых Сил? Неудивительно, что историография Запада скупа на откровенные признания.

Одним из них, без разжиганий и голословности в отношениях между державами, актуально назвать разгром ВВС Японии в Монголии. Совместными усилиями народов, Армий Советской России и Монгол Улса была подготовлена опора для Всеобщей Победы над представителем «Оси» в Азии, атомная бомбардировка которого не была вызвана необходимостью...

Мало кто из миллионов японцев вспомнит тогда откровение из «Сказания о Доме Тайра» от XIII века:

*Гордые — недолговечны;  
они подобны сновидению весенней ночью.  
Могучие — в конце концов погибнут;  
они подобны лишь пылинке пред ликом ветра.*

\* \* \*

Однажды, в ходе тысяч командировок по областям и весям России, мы столкнулись с проявлением правительственной «заботы» о людях, когда встречались с ними в КСП, ТОО, ОАО, ЗАО и т.д. по нью-нэповской терминологии. Поразило вот что...

На дверях полуразрушенных ДК, клубов, бывших правлений колхозов и сельсоветов появилась рукописная мал-бумажка примерно одинакового содержания: «Участникам боёв у Хасана и на Халхин-Голе срочно явиться в правление», «Сыновьям и дочерям, родственникам, погибших в 1939 году на Халхин-Голе, прийти с их документами в администрацию». «Отзовитесь, ветераны Хасана и Халхин-Гола!»

Что это было? Запоздалая преданность? Компенсация за всеохватный патриотизм? Желание увековечить героев триумфально-горестных событий, идущее от наследников Жукова и Чойбалсана? С грустью вспоминаю сегодня, как мой сосед, Ф.П. Аверкин, придя с действительной, рассказывал мне,



мальчонке, как служил в Сибири у дальних рубежей. Дымя самосадом и будто не видя слушателей, он поражал всех табакеркой с загадочной надписью: «Халхин-Гол. Друзья Дан-дара в память о кровной дружбе дорогому Феде, 1939».

...Отгремела война в Испании, но ещё продолжались бои в Африке и Китае. Бипланы и монопланы Н.Н. Поликарпова сменили республиканскую окраску, обрели мощные моторы и совершенное вооружение. Выжигатель колонизаторов — истребители прославленного орловца — выступил в новой роли. Впервые на членах «семейства И» применили РС-82 против «Мицубиси А5М», «Накадзима Ки-27», итальянских бомбардировщиков «Фиат Вр. 20 Сисогна», закупленных азиатами у Муссолини.

Дебют советского реактивно-авиационного оружия в небе Монголии упоминается в сокращённом виде — пара абзацев, статья в газете или журнале.

В Халхин-Гольской сече советские лётчики изобрели хитрый тактический приём, используя не двигатель, не вооружение и пилотаж, а... шасси! Трудно сказать, кто первым додумался и предложил подлетать на «Чайках» к японским позициям с выпущенным шасси — Рычагов, Ерёмин, Леонов, Мошин, Зимин, Рыженков, Кравченко, братья Орловы, Жердев, командир 53-го ИАП Н. Бочаров или какой-нибудь безусый «кузнечик». Гроза самураев В.Ф. Чистяков, пересевший на И-16, тоже мог высказаться в пользу лётного нововведения, как и лидер группы «Чаяк» 22-го ИАП Б. Смирнов.

«Мастера инцидентов», принимая И-153 за устаревший И-15, оказывались в дураках. «Чайки», убрав шасси, шли в атаку на самолёты и наземные цели. Гудя тысячесильными моторами, они расстреливали врага из самых неудобных положений, могли развивать до 450 км/ч. Отсюда гордость пилотов — «Я летаю на «чайке»!»

Без победы в воздухе не могло быть победы на земле, что понимали стратеги из Японии. Желая приостановить контрнаступление танков, бронедивизионов БА-10, пехоты и монгольской кавалерии, поддержанных утром 20 августа 1939 года налётом 153-х бомберов и 144-х истребителей, а также



артиллерией, японцы запоздало подняли в воздух самолёты «типов» 96 и 94.

Целью, поставленной для экипажей, было уничтожение командного пункта советско-монгольских войск в Хамар-дабе, куда они пытались прорваться в течение суток. Реализация авантюры оказалась непосильным делом для специалистов по заходам со стороны восходящего и заходящего солнца. Они столкнутся не только с профессионалами советской авиации, но и со «сверхъестественным» оружием русских — реактивными снарядами, спрятанными под крыльями И-16 звена капитана Н. Звонарёва. Ворошилов оказался прав ещё в середине 30-х, говоря, что «наши ВВС стали неузнаваемыми. Мы создали мощную тяжёлую бомбардировочную авиацию и добились улучшения по всем другим видам авиации...»

Пять истребителей из группы Звонарёва вылетели на перехват ближе к вечеру. Прошло около десяти минут полёта, внизу мелькнул Халхин-Гол. Пролетая над рекой, ведущий обнаружил не менее 40 японских бомбардировщиков, следовавших намного выше. Превосходство мало трогало командира особой группы, прибывшего с товарищами в расположение 22-го ИАП: сократив расстояние, он запустил «Эрэсы»...

Очевидцы и участники боёв на монгольской земле, видевшие схватку, вспоминали, что от И-16 отделились огненные дорожки. Послышался незнакомый звук. За какие-то секунды два истребителя «Накадзима», оглушающе «охнув», превратились в падающую искорёженную грудку вращающихся горящих обломков. Сгустились сумерки. Кому-то показалось, что сбиты бомбардировщики. Оставшимся и попытавшимся вступить в бой японским пилотам после увиденного «огня с небес» пришлось резко перестроиться и панически ретироваться.

Вскоре, пропылив колёсами шасси и вихрями винтов, они обсточат контакт на завоёванных и новых аэродромах. По приземлению, ведущий офицер, громыхнув по крылу короткими коричневыми сапогами, рывкнул что-то взыскательное механикам и сбросил парашют с подвесным устройством по германскому образцу. Нервно вскинув лётные очки на «лоб» кожаного шлемо-



фона и чертыхаясь, он рванул бегом к штабу соединения. Несведущему человеку, невзначай увидевшему, как он пересекал метраж аэродрома, ситуация показалась бы комической. Офицер мчался, не жалея сердца и ему мешало всё: планшет, меч, кобура с «94-м» пистолетом, сковывал движения комбинизон. Возвращалась на круги своя мудрость поговорки, прибавляя пота: «Всем лётчикам тесно на земле без исключения». Сдёрнув на ходу у порога ненужные ему краги, он влетел в штаб, точно бог бури Сусано, удивив адъютантов. Молодые аристократы из семейств с самурайским стажем прыснули наивным смешком, ну а потом японскому гневу не было предела...

В рядах подданных Хирохито, мечтавших о разделе земельных участков в Сибири или Урал-Го, его доклад произвёл фурор. Шок, который японец пережил в небе, посетил соотечественников на земле. И хотя рапорт был краток и скуповат на слова, от них потускнели не только лица блиставших по Маньчжурии, Корею, Китаю офицеров Микадо, но и серебряные звёздочки на их форме. Врезались в память повторенные и «сработавшие», словно стрелы, слова: «На крыльях русских самолётов были видны вспышки пламени, а в воздухе проносились огненные трассы».

Комиссия, расследующая обстоятельства гибели самолётов по обломкам, пришла к выводам, исключившим фантазмагию о рождении «небесного огня». Результаты исследований укладывали на лопатки: русские применили пушки неизвестного образца калибром не менее 76 миллиметров. Гениям завоевательной оружейной инженерии предстояло создать и испытать конструкцию, аналогичную пролетарскому «чудооружию». Ускорение работ над ней привело к фиаско. Страна энтузиастов доказала передовизм в авианауке, что подтверждалось донесениями секретслужб далёких «осевиков».

История создания и внедрения реактивных снарядов в ряды ВВС Армии и ВМФ СССР захватывающа и интересна, хотя и в ней присутствовали репрессивные методы неусыпного НКВД, столь же бессонно корректируемого Сверху. Фальсификационно-преступный сценарий, действующий не толь-



ко в РНИИ, но и в МАИ, НАМИ, МАДИ (и так по всей коммундержаве), раскручивался в обрамлении остолопизма: «саботаж... шпион... враг народа... не понял линию партии и клеветал на правительство... разлагал коллектив антипролетарским мышлением и аморальным поведением в быту... использовал служебное положение в корыстных целях... снабжал вместе с женой контрреволюционной литературой конструкторскую молодёжь», и так же трагично далее...

Началось творчество ракетчиков при последнем царе-ба-тюшке, не выдержавшем тяжести Шапки Мономаха. Директор Путиловского завода И.В. Воловский за два года до Первой мировой пытался найти поддержку у Военного Министерства и Правительства, чтобы внедрить в практику авиаракеты. Победила бюрократия, считавшая преждевременность новшества. А на Родине Бонапарта смекнули, насколько опасны для противника «Ньюпоры-16», снабжённые авангардным изобретением, правда, тоже спустя четыре года.

Иностранные революционеры-большевики оказались более дальновидными, о чём можно судить по 20-м годам, когда не без вмешательства троцкистов вышли в небо осколочный и осколочно-фугасный «эрэсы» под индексом 82 и 132. Лидером разработки, основанной на распаде бездымного пороха, являлся Н.И. Тихомиров, сумевший воплотить задуманное при помощи коллектива специалистов. Особенностью пусковых установок следует отметить их простоту в обслуживании и лёгкость. Корифеи бывшей Реактивной лаборатории при Ржевском артополигоне (Петроград) после преобразования её в Газодинамическую, смогли добиться впечатляющих результатов. Ракеты, за основу которых приняли проект В.А. Артемьева 1929 года, имели отсутствие отдачи. Это позволило Г.Э. Лангемаку, Ю.А. Победоносцеву, И.Т. Клеймёнову, Е.С. Петрову, самому В.А. Артемьеву и единомышленникам поставить вопрос об установке и испытаниях нового оружия на самолётах.

Задача оказалась не из простых. Доработка и практика экспериментов с авианаводящими устройствами обнажили технические ответственные проблемы, за неразрешение





коих можно было «легко» лишиться головы. Опыт, полученный в ходе обкатки первой партии снарядов на У-1, И-4 и Р-5, пришёлся кстати. Немалое число рекомендаций дал С.И. Мухин и другие ветераны авиации и Гражданской. Детально интересовались созданием оружейников приверженцы пушечного вооружения аэропланов Н.Н. Поликарпов, Д.П. Григорович, Л.В. Курчевский, новая смена самолётостроительной отрасли.

Рассмотрев различные модели монопланов и бипланов, а также их модификации, конструкторы следовали требованиям безопасности, обдумывали размещение ракет, их количество. Пересмотрели дистанционное управление запуском. Старались учесть реальность появления и роста брони на бортах воздушной и наземной техники потенциальных врагов.

С середины 30-х, по настоянию В.А. Артемьева, конструкция снарядов (82 мм) претерпела модернизацию по аэродинамическим и эксплуатационным мотивам. Улучшились лётные показатели, ввиду доработки хвостового оперения. Отказались от первоначального варианта, касательно размещения снарядов на верхнем крыле бипланов: теперь их «местом прописки» (независимо от схемы самолёта) стало нижнее крыло с новыми направляющими. Командование ВВС РККА, оценивая перспективу проекта, выступило его опекуном, предоставив РНИИ списанные ТБ-1, И-5, лафеты устаревших пушек в целях прорыва улучшенных образцов в серию вслед за окончательными воздушными и наземными экспериментами.

Группа И.И. Гвая — А.П. Павленко, А.С. Попов, В.Н. Галковский и товарищи по разработке — трудилась над усовершенствованием РС-82 и РС-132. Их труд дал возможность их применения на стационарных и мобильных наземных пусковых установках («Катюши» на базе ЗИС-6 и лицензионных «Студебеккеров», фугасные снаряды М-30 и М-31). В то же время на одном из секретных авиаполигонов военинженер А.Д. Попович с соратниками и лётчиком Н.И. Звонарёвым проверяли их работоспособность на СБ Архангельского-Туполева и И-15 ОКБ Поликарпова. Позднее шеф Опытного КБ



Артакадемии Н.М. Кондаков, в содружестве с инженером И.Н. Кляцких, занимались проектировкой АПУРС-82 по рекомендации А.Д. Поповича. Однако, громоздковатость пятизарядного магазина и частые сбои последовательной подачи снарядов наложили вето на разработку, по соображениям невозможности сбоев в боевой обстановке.

После испытаний под Киевом, в декабре 1937-го «эрэсы» приняли на вооружение. Партия и правительство, проанализировав документацию и результаты дубль-испытаний того же года, постановили о запуске их серийного производства на одном из арсеналов Москвы. Одновременно ввели в строй ракетноносные типы И-15, И-16, СБ.

Не всеми славными сыновьями народными поддерживалось реактивное направление в авиации, а уж тем более в Армии и на Флоте\*. Так было и будет всегда: новое **всегда** топчется «старателями», не познавшими умственного и душевного пота.

Констатирует начальник Отдела пушечного вооружения при Управлении ВВС РККА Э.К. Ларман:

«Постановление (о выпуске 1000 РС-132 и 3000 РС-82. — Р. С. В.) позволило нам заключить договор с заводом. Спустя время, нам позвонил главный инженер завода и заявил, что их посетил начальник Главартуправления Г.И. Кулик и, ознакомившись с заказом ВВС, сказал, что реактивные снаряды Красной Армии не нужны, и велел прекратить заниматься ими...

Выслушав мой доклад, Кулик резко бросил: «Який ты артиллерист, ты (далее последовала нецензурщина) знаешь, что РС значит: «Разорь Страну»! Мы ещё выясним, наши ли люди работают в Воздушных Силах...» (Подумайте, «что» под этой фразой стоит... — Р. С. В.). Только после обращения командующего ВВС в Комитет обороны распоряжение Кулика отменили. Не прошло и года, как звено Звонарёва вылетело в бой в небо Халхин-Гола».

---

\*Глумление над пророками авиаракетотехники в СССР сократит жизни Ф.А. Цандеру, К.Э. Циолковскому, С.П. Королёву, Г.Е. Лозино-Лозинскому, Р.Е. Алексееву и др.



Звонарёвцы-«самурайбои» добьются успехов, в достижении которых принимали участие лейтенанты Т. Ткаченко, В. Федосов, И. Михайленко и старший лейтенант С. Пименов. Смотри правде в глаза, когда самолёты с обеих сторон падали и горели «пачками», следует признать: успехи выглядели не значительными, что капля в море. Эффективный эксперимент не мог причинить захватчикам ощутимый урон — главным оружием истребителей оставались пушки и пулемёты.

Россия, применившая новый образец оружия, показала Антикоммунистическому Союзу, что она никогда не позволит его Вооружённым Силам посягать на её территориальную целостность, на суверенитет дружественных ей народов. Позиция нейтралитета со стороны СССР, не ошибёмся, сложна, ибо у нас было достаточно своих недоедающих ртов и слабообразованных армий. Но политика невмешательства в госдела приграничных с Россией стран являлась действующей, если над этими странами и их народами не зависала опасность межнационального рабства, марширующая со стороны «земельно-бедного» агрессора.

Думали ли об этом также простые советские люди — герои жутких 30-х и не менее страшных 40-х годов? Как продумывали строительство жизни, зная, видя, читая о пропаже родни, знакомых, любимых, родственников родни, разделивших ложе и, не забудем, врагов, которые для государства сомнительно были оными?! Эйфоричная помпезность шествий, двухполушарная идеология, обман с землёй, харчем, будущим, патология первенства, неуверенность в завтрашнем полудне, раздутые улыбки нереальных героев «соцсчастья» при натурализме кандалов ГУЛАГа и вандалистском отношении власти к крестьянству — это ли не обломанные шестерни пролетариата — диктатуры, завещанной нам «великим» Лениным? Воет рупор наглых сегодняшних СМИ, крича о том, что при Сталине ээки жили сытнее, были мыты, одеты, обуты. «Патриоты» лгут о патриотизме, плача о народных благах последних мирных десятилетий, не думая и молча о том, что за Ц Е Н У мы — народ России — положили под фундамент «счастья», именуемого ВСЕНАРОДНЫМ ГОРЕМ.



Злополучный для страны 1937 год вспоминает боевой пилот и «долговязый витязь» Г.В. Зимин. Он был прикомандирован в 31-ю эскадрилью, дислоцировавшуюся на аэродроме близ Лесозаводска (станция Уссури).

«Обстановка у границы усложнялась, — пишет ветеран в мемуарах «Истребители». — Японские самолёты совершали полёты у границы, а зачастую нарушали её. Всё это носило разведывательно-провокационный характер, мы жили в напряжённом ожидании. Дежурили отрядами. Одно звено находилось в готовности к вылету. Лётчики сидели в машинах. От аэродрома граница была в шести километрах.

В тот памятный день дежурил наш отряд. В готовности номер один находилось звено Павла Шишкарёва. Получаем оповещение от постов ВНОС, что японский самолёт нарушил границу севернее Уссури и углубляется на нашу территорию. Погода осенняя: сплошная низкая облачность на высоте 200 метров, день серый, как в сумерках.

Даю ракету для взлёта дежурного звена. Через две минуты оно в воздухе. Дальнейшее я узнал из доклада Шишкарёва после посадки.

Нарушитель шёл курсом на юг под кромкой облаков и временами скрывался в белесой мгле. Как докладывал командир звена, он увидел самолёт незнакомой конфигурации с красными кругами на фюзеляже и на крыльях. Красный круг — эмблема японских ВВС. Шишкарёв приказал ведомым идти сзади и ниже. Сам сблизился с нарушителем и с дистанции 100 метров открыл огонь из четырёх пулемётов, но, когда проскочил над атакованным самолётом, увидел на его плоскостях звёзды. Между тем тот задымил, пошёл со снижением и произвёл посадку на озере Ханка.

Мой бывший командир был настолько обескуражен, что поначалу не мог связно доложить о происшествии. Он и в обычной обстановке заикался, а после стрессовой ситуации не мог произнести ни слова. Первыми словами, которые он выдохнул, были:

— Сбил свой самолёт...

Это был гидросамолёт пограничных войск. Таких машин



никто из наших лётчиков не видел. Самолёт вылетел из-под Хабаровска с комбригом погранвойск на борту. Из-за плохой погоды лётчик потерял ориентировку, снова вышел на Уссури, где его и приняли наблюдатели поста ВНОС за нарушителя. Машина получила множество пробоин. Был выведен из строя двигатель, комбриг и бортмеханик получили ранения.

Шишкарёву грозил трибунал, лётчики звена утверждали, что они тоже ясно видели красный круг. Тогда дознаватель провёл следственный эксперимент. В такую же погоду (только на земле) пригнали другой самолёт-амфибию и стали рассматривать его с расстояния 100 метров. Все увидели красный круг. Оказалось, зрительный эффект вызывала обрамляющая звезду чёрная кайма, которая была и на других наших самолётах.

Павел Шишкарёв был оправдан. Приказом Наркома обороны СССР Ворошилова запретили обрамлять каймой звёзды».

«На Халхин-Голе проходили ожесточённые бои, в которых с обеих сторон участвовало большое количество самолётов. Наши лётчики получили и освоили «Чайку». Она имела совершенную аэродинамическую характеристику. В отличие от других поликарповских бипланов у машины убиралась шасси, что давало прибавку в скорости. На И-153 и на И-16 лётчики имели преимущество над японской истребительной авиацией, превосходили её в тактических приёмах группового боя. Результаты боёв на Халхин-Голе позволяли сделать вывод, что подготовка наших лётчиков-истребителей отвечает требованиям времени», — отмечает ас Зимин.

А вот портрет Героя Советского Союза П.В. Рычагова, комбрига, командующего ВВС Приморской группы, ветерана Испании, Китая, Хасана и Халхин-Гола, затем советско-финской войны. Он был приближен И.В. Сталиным, боготворился лётной сменой и сослуживцами. Дослужился до генерал-лейтенанта, занимал должности начальника Управления ВВС РККА и заместителя наркома обороны СССР. А через два года — Великая Отечественная война и дикие формулировки в якобы «его виновности» за бомбардировки советских городов и стратегических целей осатанелыми Люфтваффе. Патриота насильно оторвут от авиации навсегда, вместе с



красавицей-женой, лётчицей-спортсменкой и инструктором Марией Нестеренко...

«Невысокий, крепкий, с цепким, оценивающим взглядом, он был человеком дела, действия. Это качество в людях мне импонировало. По возрасту он был, вероятно, моим ровесником, и одно это резко отличало его от авиационных командиров с высокими званиями, которых я видел в годы учёбы. Те были лётчиками старшего поколения, от которых Рычагова отличало ещё и другое. В 1938 году он имел боевой опыт и как лётчик-истребитель, и как командир крупной авиагруппы. В Испании он сбивал самолёты противника сам. В Китае наши истребители под его командованием одержали немало побед над японской авиацией».

Очевидно, упрямство и резкость честных высказываний в «лоб» Иосифу Сталину подписали смертный приговор Герою, с известной быстротой клеветы превращённого во «врага народа»...

Чудом не репрессированный нарком ВМФ СССР адмирал Н.Г. Кузнецов также был предельно прямолинейным до и после смерти Вождя. В книге «Накануне» он отмечает одного из первых Дважды Героев Советского Союза, генерала, авиаатташе в Испании, командующего авиагруппы на Халхин-Голе, в 1940 году генерал-лейтенанта и начальника ВВС РККА Я.В. Смушкевича, известного под псевдонимом Дуглас.

«С Я.В. Смушкевичем я познакомился осенью 1936 года в Валенсии, вскоре после того, как он приехал в Испанию. Автомобильная авария, в которую я тогда угодил, заставила меня пролежать несколько дней в постели.

«Ну вот. Нам спешно нужны самолёты, а он умудрился выбыть из строя!» — С этими словами Яков Владимирович вошёл в номер гостиницы «Метрополь», где я жил.

Жизнерадостный, улыбавшийся, он сел возле кровати. На нём была кожаная куртка, из-под берета выбивались чёрные вьющиеся волосы.

«Давайте знакомиться. Как нога, придётся лежать?»

«Да нет, дня два-три, а там хоть на костылях — в Картахену».



Мы встретились со Смушкевичем на чужбине, но у меня было чувство, будто я знаю его давно и хорошо.

До поездки в Испанию Яков Владимирович командовал авиационной бригадой в Белорусском округе. Он пользовался большим авторитетом среди лётчиков. Смушкевич мог не только отдать приказ, но и показать, как надо его выполнять. Лётчиком он был великолепным. В Испании (как и в Китае и Монголии. — *Р. С. В.*), его авторитет, завоёванный блестящим мастерством и отвагой в боях, ещё более возрос.

Морякам и лётчикам в ту пору было над чем поразмыслить, что сообща обсудить. В первую мировую войну накопился небольшой опыт использования самолётов на море. В Испании же новая авиатехника испытывалась над морем в боевой обстановке. Результаты этих испытаний интересовали моряков и лётчиков».

...Пройдёт пять лет. Смушкевич, пилот, который выделывал «акробатические трюки» на машинах Поликарпова в боевых действиях, а не на полигоне, человек, с которым было легко, весело, который светился твёрдой уверенностью, патриот, на которого можно было положиться во всём, был расстрелян. Подлое обвинение зловеще аналогично: «58-я» — «враг народа»...

\* \* \*

Между тем П.М. Стефановскому предстояло доказать членам Политбюро ЦК ВКП(б), что машины Н.Н. Поликарпова лучше японских. Никто из присутствующих на испытаниях «почему-чек» не хотел погружаться в дебри техдокументации и изучить скоростной параметр противостоящих истребителей. Участники сражений в Монголии подчёркивали, что устаревшие И-15 опережали «японезов» по характеристикам. Позволим усомниться, поскольку И-15 развивал 362 км/ч; И-15бис — 370; И-153 «Чайка» последних модификаций — 440; И-16 — типы «6» и «24» — 450 и 462 км/ч. А «Мицубиси А5М (И-96)» и «Накадзима Ки-27 (И-97)» в противовес им разогнались до 370 и 460 км/ч. Вывод: истребители по скорости практически одинаковы! Хотя вооружение японских самолётов было слабее, не следует вычёркивать у них продолжительности и дальности





полёта. Вот кто сидел за штурвалами, какая применялась стратегия их использования, «за что» они воевали — отсюда выходит Халхин-Гольская наша победа!

Пунктуален при «взвешивании» японских истребителей авиаинженер, бывший начальник инженерной службы ВВС Дальневосточного фронта подполковник И.А. Прачик, прошедший от Пиренеев до последнего дня Второй мировой войны. Мэтр помнил наказ маршала Х. Чойбалсана: «Хитрость, коварство, жестокость — оружие самураев». Прибыв перед сражениями в расположение 76-го ИАП, которым командовали майоры С.И. Грицевец и В.М. Забалуев, он понял истинность аэродромной шуточки, мол, под их началом не забалуешься. Повстречавшись там с другом, будущим командующим ВВС Дальневосточного фронта А. Гусевым, инженер сопровождал Чойбалсана и комкора Смушкевича. Уже тогда он набросал заметки в потрёпанный блокнотик, строки из которого вошли в его книгу «Фронтное небо».

«Спокойствие было условным, — пишет Иван Андреевич, один из первых заметивший, что ручка управления на И-16 ломается при морозе 35–40° даже при средних по резкости движениях у основания. — Японцы подтягивали к Халхин-Голу отборные полки истребителей и бомбардировщиков, имевших опыт войны в Китае и прошедших спецподготовку. По лётно-тактическим данным истребители и бомбардировщики уступали нашим. Истребитель И-96 имел небольшой вес, обладал хорошим вертикальным и горизонтальным манёвром. На нём имелось кислородное оборудование, радиоустройство и два пулемёта. Самолёт представлял цельнометаллическую конструкцию с дюралюминиевым гофрированным покрытием. При полёте на дальние расстояния И-96 мог взять два подвесных бака: израсходовав горючее, они сбрасывались в воздухе. Но И-96 уступал И-16 в скорости, мощи огня. Наш истребитель кроме четырёх пулемётов ШКАС мог нести четыре реактивных снаряда. Мне рассказывали, как лётчик-испытатель В. Рахов ударом эрэсов на мелкие куски развалил вражеский бомбардировщик.



Сконцентрировав авиацию близ монгольской границы, японские генералы поставили задачу завоевания господства в воздухе. Самураи были воспитаны в духе бесчеловечной жестокости. Они расстреливали наших пилотов в воздухе, если в схватке подбивали самолёт и его экипаж выбрасывался с парашютом. Очень скоро агрессор убедился, что ему не удастся сломить нас. Японцы забыли о стойкости и отваге русского воина. 22 июня 95 наших самолётов столкнулись со 120 японскими самолётами. В результате боя был сбит 31 самолёт. Наши потери составили 11 истребителей. 24 июня сошлось по 60 машин с обеих сторон, и японцы потеряли 25 самолётов. Через день в районе озера Буир-Нур снова появились 60 истребителей противника и в воздушном бою, в котором участвовало 50 наших машин, было уничтожено 25 японских самолётов».

За 2–3 дня до побоища у Буир-Нура, Прачик, который упоминает в мемуарах десятки механиков по именам и фамилиям, стал свидетелем разговора между Гусевым, Смушкевичем и комдивом Жуковым, когда они на «Эмке» прибыли в Тамцак-Булак, где располагались авиачасти, входившие в 1-ю Армейскую группу.

Командовать ею назначили Георгия Константиновича. Офицер Прачик не сразу признал бывшего командира 4-й кавалерийской дивизии, с которым повстречался в 1936 году, в Бобруйске, когда 142-я бригада, где служил Иван Андреевич и лётчики Павлов, Чумаков, Зеленцов под командованием комбрига Е.С. Птухина начали получать И-16.

«Где же я видел его?» — сверлила голову мысль, и на всякий случай представился незнакомцу. Он посмотрел на меня насупленным внимательным взглядом из-под опалённых знойным солнцем бровей. Через минуту пророкотал:

— В Бобруйске — главный, здесь тоже главный!..

— И в Испании был главным, — добавил Гусев. Стоило гостю заговорить, я вспомнил комдива Гусева, вспомнил наши совместные учения ещё в Белоруссии.

— Любопытно посмотреть ваше хозяйство... — сказал он. И мы принялись обстоятельно знакомить Жукова с авиатехникой.



— Вы правы, маловато, старовато, — заметил комдив, когда осмотр закончился. И вдруг обратился ко мне: — Товарищ Прачик, это не те ли самолёты, что были в Бобруйске?

— Те самые, товарищ Жуков. Тот же тип машин с незначительной модификацией, которая лишь утяжелила самолёт-истребитель.

— Не нынче завтра поступят «Чайки» из Читы, — глядя на комдива, обнадёжил Смушкевич.

— Воевать придётся и на «ишачках», — сказал Гусев, — на слом им рановато. Лётчики привыкли, полюбили... Комдив кивнул:

— Вы правы. Воевать придётся на старых. Не сразу Москва строилась. А вот обрисуйте мне особенности итальянских, немецких и японских лётчиков. Кто из них опаснее, по вашему мнению?

— Когда мы собиралась сюда, — улыбнулся Смушкевич, — утверждали, что немцев били, не говоря об итальянцах, то япошек разделаем в пух и прах. Я тоже так думал. Скрывать не стану. Но самураи оказались настырнее немцев. Словом, противник не менее сильный, чем в Испании.

— Это хорошо! — неожиданно воскликнул комдив Жуков. Я удивился: такой сдержанный — и вдруг эмоции.

— Что — хорошо?.. — насторожился Смушкевич.

— Противника надо уважать, — ответил Жуков. — А уважать — значит готовиться к каждой схватке, ждать встречи с врагом упорным, подготовленным...»

«А в небе над Халхин-Голом в эти дни разгорались настоящие воздушные сражения. 20 и 21 июля в атаках сошлись по полторы сотни истребителей с каждой стороны. Наши лётчики сбили тогда 12 японских самолётов, но потеряли 5 своих. 24 июля счёт увеличился: мы сбили 34 истребителя и 2 бомбардировщика. 25 июля — ещё 19 японских самолётов. 29 июля японцы потеряли 32 боевые машины.

25 июля японцы перешли к обороне. Чтобы завоевать господство в воздухе, они перебросили к Халхин-Голу лучших лётчиков из Китая, но успеха не добились. Только с



23 июля по 4 августа наши воздушные бойцы сбили 116 самолётов противника!» — вспоминал И.А. Прачик.

Япония, провозгласившая «Хакко итиу» без всяких там «Кио ку мицу!», а согласно замыслам в духе Садао Араки — познала стратегическую и общенародную трагедию. Ценой потерь она была предупреждена народом СССР о том, что Монголия не может находиться в сфере её влияния. Сие напрямую коснулось командира 23-й пехотной дивизии генерал-лейтенанта Камацубара, командующего Квантунской армией генерала Уэда, и, конечно же, не только баргутов, конница которых действовала на стороне микадовцев.

Агрессор был сломлен благодаря авиации РККА и титаническим усилиям сил под командованием командарма 2 ранга Г.М. Штерна, комкора Г.К. Жукова, комбрига М.А. Богданова и комиссара М.С. Никишева. Немало ужаса познали храбрые бойцы 57-го Особого корпуса комдива Н.В. Фекленко, стрелково-пулемётный батальон 11-й танкбригады, водители бронемашин, сапёры и артиллеристы, 15-й и 17-й полки 6-й монгольской кавалерийской дивизии. Долгое время на восточном берегу Халхин-Гола стойчески оборонялись мотострелки под командованием майоров В.М. Алексева и И.М. Ремизова, пулемётчики из 11-й танковой бригады старшего лейтенанта А.Э. Быкова, монгольские конники из 6-й и 8-й дивизий.

Партия, Советское правительство, народы СССР и Монголии высоко оценили подвиги воинов: большое число соединений, частей, служб обеспечения наградили орденами, медалями, почётными названиями и грамотами, ценными подарками. Среди них 36-я мотострелковая дивизия комбрига Д.Е. Петрова, 7-я мотоброневая бригада майора А.Л. Лесового, 11-я танковая бригада комбрига М.П. Яковлева, 100-я скоростная бомбардировочная авиабригада полковника В.И. Шевченко и многие другие воинские формирования (всего свыше 20-ти).

Пресса СССР печатала и будет печатать имена А. Мошина, В. Кустова и В. Скобарихина — их ратный подвиг возвращается к нам эхом тарана. Ас среди истребителей майор С. Грицевец был награждён второй медалью «Золотая Звезда» и спас друга майора В.А. Забалуева, взлетев с ним под носом япон-



цев. Кумирами поколения лёгкой и простой молодёжи станут смельчаки-истребители В. Чистяков, В. Рахов, В. Калачёв, А. Балашёв, А. Пьянков. Едва не разбившийся при аварии самолёта Я. Смушкевич будет продолжать руководить действиями авиации, несмотря на травму, удостоится чести именоваться — Дважды Герой Советского Союза.

Лидер истребителей Г.П. Кравченко, будучи командиром 22-го ИАП в небе Монголии, проявлял чудеса храбрости. В условиях ожесточённых боёв он воспитал когорту асов, за что был награждён «Золотой Звездой» во второй раз. Он не уставал повторять однополчанам и пилотам других соединений:

«Излюбленная тактика японских лётчиков — вести бой большими группами, атаковать с высоты со стороны солнца или из-за облаков. В целях внезапности они нападают на нас с выключенными моторами, имитируют гибель, бросаясь в пике или сваливаясь в штопор, применяют и другие уловки». Пилоты полка, которым он командовал, уважали и ценили «Нашего Пантелеича» как старшего товарища и отца, что сыграло значительную роль в их боевой биографии, отмеченной в истории Краснозвёздных ВВС семнадцатью «Золотыми Звездами»\*...

А батальонный комиссар М. Ююкин! Он один заслуживает памятника и двухчасового кинофильма, ибо одним из первых, охваченный пламенем, врезался на самолёте в гущу атакующих японцев. Монгольская земля стала ему Второй Родиной и она же забрала его от родни навсегда...

Авиация Хирохито понесла наитягчайший урон — на земле и в воздухе сгорели и превратились в обломки 647 самолётов. Не стало пилотов, начинавших летать на заре развития азиатской авиации. Никто из самураев не знал, кто такой «авиационный Чапаев» (Я.В. Смушкевич). Те, кто избежал или смалодушничал совершить харакири, поняли, что Г. Танака ошибался в меморандуме. Задолго до кампаний

\* Подробней см. коллективный сборник «Крылья Родины», в частности очерк В. Митрошенкова «Лётчик Григорий Кравченко». М.: Изд-во Полит. лит-ры, 1979.



на Тихом океане колонизаторам предстояло выработать новую стратегию ведения воздушной войны на суше и над бескрайними просторами Великого океана. Требовали пересмотра вооружение и конструкции самолётов. Следовало тщательнее подойти к безопасности пилотов в воздухе, беречь людей в ходе войны за «Великую Восточно-Азиатскую Сферу Сопроцветания». Этим займутся авиаконструкторы Д. Хорикоси, Й. Хаттори, Т. Кубо, Т. Кояма, Т. Дои, Т. Гоаке, Т. Мики, Я. Фукуда и Й. Ямамото\*.

В том, что Монголия не стала сырьевым придатком Страны Восходящего Солнца, что у Советской России не отсекали огненным мечом частицу Сибири и Дальнего Востока, в том, что Япония не выступила с Гитлером 22 июня 1941 года, величайшая заслуга ОКБ Н.Н. Поликарпова и всех умельцев, кто собирал его истребители.

«Батор» — по-монгольски — Богатырь. Наши лётные и наземные Святогоры, Пересветы, Муромцы и Евпатии Коловраты, были добрыми людьми, простив не прощаемое — монголо-татарское иго. Понятно, можно забыть с веками крепкость мускулов Челубея, злостный оскал и деяния Батыя, Девлет-Гирея, Чингис-хана и Мамай. Но возврат в прошлое был невозможен — живущие поколения обязаны дружить с живыми, ради жизни нового в добрых славных делах без войн.

Печально, что в прогрессирующей Японии уроки древности — гибель Орды, Македонского, Рима из-за гигантизма захватов — не приняли к сведению даже тогда, когда столь нужное ей количество мужчин в расцвете лет и сил было уложено в землю баторами на «Чайках» и «Ишakah». И если в Прибалтике проживало немало Ягайло, то в СССР князья и нищие Олеги были расстреляны, либо сосланы осваивать мерзлоту, не успев подумать об измене...

Придёт время, когда гонцы и глашатаи режима кинутся по державушке собирать новое войско для отпора завоевателям с многовековым стажем преступлений против народов.

---

\* Их биографии не отразятся в документальном одномомнике для избранных офицеров «Кампании войны на Тихом океане», причём как в Вашингтонском издании 1946 г., так и Московском переводе Воениздата спустя 10 лет.



Что думал в те месяцы Царь без Мономахового чепца — неизвестно, но то, что в безбожной России будут, обливаясь кровью, потом, слезами, водой и огнём, миллионно призывать Иисуса Христа, мы знаем точно.

Он спасёт эту землю через слякоть, морозы, голод, потому что — Спаситель. Простил ли Он своё повторное всероссийское распятие — ответить в текущий момент Вселенской Истории невозможно.

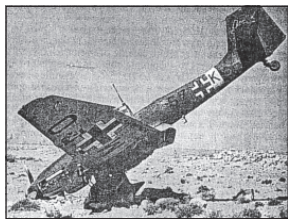
Слышим шамканье — «не уместно». Сядьте на несколько лет за стол и напишите уместно, помня, что Забвение и Слава — не раскушенный орех тысячелетий.

Можете вспомнить Великого Будду: он всей душой был против войны...





# ЛЮДИ ЦЕННЕЙ МОТОРОВ



**К** 1940 году содружество Н.Н. Поликарпова провело титаническую работу. Пережив цепь катастроф и давление режима, оно оставалось на международном уровне. Анализируя проектирование и постройку истребителей, труженики авиапроизводства смогли достичь результатов в организации труда и прогрессе конструирования этих машин. Проекты ОКБ держали первенство среди отечественных «фирм», специализирующихся на покорении небес посредством ума и моторов. Примером работоспособности поликарповцев обозначим проект И-200, имевший предтечу из разработок середины 30-х годов.

Значение проекта для ВВС Армии и Флота Страны Советов ещё на бумажно-макетной стадии заявило о себе с большой перспективой, хотя судьба разработки достойна сюжета детективного романа, с отсутствием «хэппи-энда».

В 1935 году, понимая, что бипланная схема выжата до предела, Николай Николаевич вместе с единомышленниками сосредоточивает внимание на И-17, так и не пошедшем в серию. В течение двух лет появляются его модификации ЦКБ-33 и ЦКБ-19бис с моторами жидкостного охлаждения «Испано-Сюиза» и М-100, а также ЦКБ-19 (с М-100), проектировавшийся под ТВ-3 и неоконченный ЦКБ-43 с двигателем М. Биркигта.

Своевременно созданный, но с трудом «пробиваемый» мотор М-34 А. Микулина обнадёжил Поликарпова, считавшего актуальным делом эксперименты с двигателями жидкостного охлаждения. По расчётам, поднимались скороподъёмность и



скорость очень аэродинамичного моноплана, причём последняя обеспечивала скачок до 80 км/ч по сравнению с предыдущей моделью. Особой похвалы за М-34 заслужили не только Сан Саныч со специалистами ЦИАМа, но и его дружище, «маэстро» по авиаредукторам В.А. Доллежалъ. В сжатые сроки «ревун» Микулина — яркого приверженца моторизации с качеством, а не с количеством, — был доработан, что подтверждалось повышением КПД воздушного винта. Если раньше он надевался прямо на конец коленвала, то теперь на вал устанавливалась малая шестерня, находившаяся в зацеплении с большой. Только после этого, на вал большой шестерни надевался пропеллер, лопасти которого должны были не просто вращаться, а отбрасывать воздух с определённой скоростью. Увеличение скорости вращения лопастей приводило создателей к тому, что винт просто рубил воздух, а не отталкивал его, ибо не было ещё у нас советского авиаредуктора. Доллежалевская находка, понижающая число оборотов винта, хоть немного и изменила конструкцию двигателя, доказала значимость во время испытаний ТБ-3, когда бомберы полетели быстрее на 70 км/ч! Вскоре золотые руки и умы моторостроителей на заводе имени М.В. Фрунзе дружно взялись за дело. Между тем тов. Марьямов продолжал продумывать головоломки. Его стоит понять. Он боялся за людей: мол, арестуют за «излишний» патриотизм и дезорганизацию производства. А там и самого «потянут» на Колыму...

Микулин решил разобраться, почему его не переводят из ЦИАМа на завод, где планировалось развернуть «супермассовку» по производству его моторов. Пошёл к Марьямову — рубанула замыслы секретарша, их с несовершеннолетия приучали и продолжают приучать «это» делать. «Шеф не может принять», «Приходите завтра», «Шеф на совещании», «Шеф у Самого», «Шеф шефствует над подшефными», «Товарищ начальник на территории», а особенно «годовалые командировки» — эти перлы уничтожили сотни лет жизни советских граждан.

Не выдержал болтовни Микулин — крутанул, словно пропеллер, диск телефона, вышел на самого.



— Вот что, Микулин: не возьму я вас к себе на завод.

— Отчего же?

— Вы кладёшь идеи, а идеи в большом количестве опасны на производстве. Мы должны спокойно наладить серийный выпуск М-34 и собирать их как можно больше.

— Так надобно лучше, что толку от больше?

— Вот это — ваша проблема. Трудитесь помаленьку в ЦИАМе, и не спешите рыпаться.

— Да как вы не понимаете, что пока я буду смиренно сидеть в ЦИАМе, мотористы-конструкторы Германии, Италии, Франции, Англии, Японии и США уйдут вперёд, а мы потеряем качество!

— Ну Микулин, не голова — аэросани! Пока я здесь, не пущу вас на завод, со Швецовым нервы дольше прослужат. Говорю вам: сейчас важнее количество, качество придёт с опытом!

— Однако Аркадий Дмитриевич работает над двигателями с воздушным охлаждением. Как же он, и так занятый по горло, будет модернизировать мой мотор на воде? Ему же совершенно некогда!

Марьямов засмеялся. Он знал, Микулин неутомимый спорщик, человек пробивной, волнуется за железо, будто оно живое. Пробасил в трубку:

— Дорогой мой, дальновидность на данном этапе не мешает. У Швецова свой профиль, у вас — свой почерк. Не будем подливать масло в огонь, и зарубежье оставим. При Владимире Ильиче, помните, у нас почти ничего своего не было!

— Зря вы так, нехорошо, — сорвался Микулин. Вот будем мы с вами спокойничать, год-два — и нужен новый мотор. Мы обязаны быть впереди. Пусть они на нас ориентируются и догоняют. Не гоже...

На другом конце провода нажали отбой. В препаршивом настроении Микулин остался наедине со своими патриотичными идеями. Прав был, конечно, старался как мог — конструкторы они все ведь страдатели: отпустил мыслишку на секунду, глядь, а она, словно пташка малая, взяла и улетела...



Поликарпов всегда поддерживал двигателистов. Микулин не исключение: много добрых слов заслужил он при испытаниях его Р-5 с прототипом М-34. Но на заре 1936-го сборка И-19 (подчеркнём, очень перспективного перехватчика) затормозилась. Казалось бы, ну что плохого в одновременном назначении на пост главконструктора завода № 21 в Горьком и завода № 84 в Химках? Работай, друг с зари до зари. Мало дня — ночью работай! И всё-таки Николай попал в необычную, редкую обстановку: авиазаводы не имели тогда опытного производства.

Однако советский «король» был положительно норовист, и не относился к той категории, что способна выйти к народу голой. Сказки отпадали даже для Марианочки: бесконечные переезды рано взрослят ребёнка. Ошибались многие из говоривших и доносивших того периода, говоря, что Поликарпов «идёт на снижение», что «выдохся и иссяк», не так «боеспособен» как в былые времена, омрачённые работой в ЦКБ-39 под надзором ОГПУ. Один из товарищей георгиевца, ветеран его КБ В.Л. Кербер-Корвин напомним не про подмосковные вечера, а про бездушные диктатурные времена:

«Слишком это сильное потрясение после тюрем, этапов, лагерей, пересылок — лежать в чистой кровати, предвкушая любимую работу, иностранную техническую литературу, логарифмическую линейку, остро отточенные карандаши и белую тугую поверхность ватмана, натянутого на доске. Из грязи, бесправия, окриков охраны, матерщины, гнуса и холода, драк за порцию баланды или за стоптанные опорки — сесть за кульман, провести осевую линию и начать думать — это, знаете, грандиозно!»

Вот она — обратная сторона, не творчества, а жизни в СССР! Мастер остаётся на высоте, независимо от условий, в которые он попадает по своей или по чужой воле. Поликарпов не из тех, кто склоня голову, повторяет, словно заезженный граммофон — «Да! Да! Да!», или «Вы совершенно и всегда правы!». В разгар репрессий он проектирует две модификации И-17 — И-172 и И-173 под двигатель М-105, надеясь, что аэродинамически выверенные самолёты с моторами жидкостного охлаждения найдут место хотя бы в ПВО. К сожалению



нию, проблематичность вокруг создания М-105 привела к свёртыванию разработки. На настроения конструкторов, военных, ветвей власти и народ давила «мессершмиттомания», усугублённая ложью, убийствами и гонениями внутри страны, о чём отмолчатся авиастратег А.Н. Лапчинский и его коллеги из ВВА им. Н.Е. Жуковского. При этом Александр Николаевич оставил в истории «воздушной теории» любопытную сноску:

«Бомбёжка городов «как городов» — политически для нас абсолютно неприемлема. «Штрафное бомбардирование», сколько его не объясняй широким массам населения, остаётся для них непонятным в политике господствующих капиталистических классов, совершенно непонятным, а в худшем случае будет понято во вред нам».

По воззрениям партии, правительства, наркомата авиапромышленности и элиты ВВС, к 1939 году более целесообразными и современными считались истребители с моторами воздушного охлаждения. Исходя из негласной программы, перед авиаконструкторами ставилась задача: создать и испытать истребители, превосходящие зарубежные аналоги, либо незначительно расходящиеся с ними по лётно-тактическим характеристикам. Немаловажным фактором при оценке эксплуатационных параметров новых машин считались взаимозаменяемость силовых агрегатов и отдельных деталей, лёгкость в управлении (важна при перетестации), неприхотливость в обслуживании и мощное вооружение. Каждая отрасль и поставщики оборудования отвечали за добротность материалов и изготовление комплектующих, следуя новейшим технологиям и высокой дисциплине труда как сознательно, так и под «моноклем» НКВД. За опоздание на работу, системный брак, пороки в быту и лишние слова, критикующие политику (линию) партии и правительства — приговор, этап, лесоповал, рудники, каменоломня и рытьё каналов. Об «этом» можно умолчать, но никак не можем. Поскольку замалчивание было отличительной и чёрно-кровоочащей пробойной отечественной идеологии, пировавшей на Горе миллионов семей нашего народа по периметру Госграницы...\*

---

\*Вернитесь (по желанию) к главе «Сквозь горнило репрессий».



Ни одна из фантастических революций в Царстве ОСТРОГа не претендовала на воплощение. Живые мишени продолжали жить и трудиться в наитягчайших условиях. Сжимались тиски времени. Ставились сети на религию, виновных и невиновных. А в Кремле проходили расширенные заседания правительства, в которых участвовали авиаконструкторы, директора производств, лидеры наркоматов, ветераны Испании, Китая, позднее и Халхин-Гола. Поликарпов — в первых рядах, выслушивает замечания. Критикует недоработки, привлекает к дискуссиям инженерную и лётную молодёжь. Он искал свою нишу, а из головы не выходили трагедия с Чкаловым и неполадки с проклятушим И-180...

Думая об установке на И-173 тяжёлого пушечного вооружения, он не мог избавиться от заноз памяти, причинявших его мозгу и сердцу нестерпимую боль. Промелькнули, словно кадры хроники, три чёрных лимузина НКВД и сбивчивые слова комбрига 12 декабря, когда он передавал Чкалову приказ Сталина — запрет на полёт.

— Что же конкретно он говорил? — мучил себя Поликарпов.

«Мы вам не позволим взлететь!» — Да, не позволим... А потом внезапный обрыв троса управления заслонкой карбюратора на рулёмке... Шок посетил ряды поликарповцев: откуда Иосиф Виссарионович мог узнать о возможной аварии? Случай? Стечение обстоятельств? Вмешательство в работу КБ настоящего, а не дутого врага? Что ещё? Где же логика?! От кого может исходить удар? — вопросы, вкупе с чередой катастроф, стоили Главному нескольких лет жизни...

Пролетело несколько месяцев. В обычных красках и звуках радовало людей звонкое лето. Об отпуске и рыбалке было нечего и мечтать; нужно довести истребитель ИТП, учитывая изыскания Микулина, вывести в небо новый высотный перехватчик. Поликарпов стоит во главе проекта «К» под заводским литером «изделие 61». Назначает заместителем М.Н. Тетивкина, привлекает двух-трёх лучших чертёжников, пишет пояснительную записку к эскизам. Обсуждая с конструкторами характеристики И-200, он отмечает, что с двигателем АМ-37 (1 400 л. с. водяного охлаждения) машина даст скоростной урок конкурен-



там. Не сбрасывая со счетов установки АМ-35А, Николай настаивает на более выносливом и высотном АМ-37, созванивается с Микулиным, оговаривается о поставке турбокомпрессоров ТК-35. Не оставляет он на «потом» и проблем, появившихся с шасси «Чаек». Напоминает, что необходимо взвесить все «за и против» при замене «сердец» «гордых птиц» на более мощные М-105 жидкостного охлаждения. Бипланом И-170 занималась группа инженеров во главе с А.Т. Каревым, но проект под мотор М-106 затормозился, дав дорогу в небо моноплану И-200. Кроме того, ожидалась документация по новейшим двигателям из Перми и Запорожья.

Внешне восьмиметровый красавец с размахом крыла 10,2 м был очень сходен с И-17 по контуру оперения и фюзеляжа. Однако оригинальность в нём преобладала: самолёт был выпестован любовью творцов. Плавные очертания, короткий хвост и «длинноносность», «глубокая» посадка фонаря кабины, низкорасположенное крыло и убирающееся шасси могли изумить дирижёров тех оркестров, что веселили партийную и государственную аристократию. Никто из живущих не знал и не мог сказать, что И-200 сыграет первостепенную роль в судьбе самолётов и КБ под названием МиГ!

Эх... Бывают в жизни огорчения, от которых сразу по-дашь в отставку! Ведомый Главного конструктор А.Т. Карев, вспоминая напутствия Поликарпова перед его отъездом в Германию, рассказывал, что Николай Николаевич души не чаял в И-200, верил в его будущность. Так, он до испытательных полётов предполагал разместить на истребителе две пушки с синхронизаторами, подбадривал всех, говоря, что 21-й завод в силах справиться со спецификой производства, возлагал надежды на модификацию «37-го» — 1900-сильный АМ-39. Он не ошибался в надеждах. Ибо скороподъёмность «изделия 61» должна была составить 4,7 минут до 5000 метров, скорость — 530 км/ч у земли и 670 км/ч на 7000 метрах. Мессершмитт или Танк, Розателли или Хорикоси в то время палец бы себе отсекли за 720 км/ч на высоте 11 700 метров, которые были возможны в модификации с турбокомпрессорами.





Кое-кто сегодня скажет, что скачок в скорости незначителен. Могут вспомнить реактивную «Комету», на которой едва не убили Х. Дитмар. Кратковременный успех в предвоенные годы означал слишком многое, если проект оперативно уходил с испытаний в серию. Ратуя за скорейшее развёртывание производства своих детищ, молодые конструкторы допускали не только ошибки, но и проявляли авантюризм при проталкивании сырых моделей, приписывая им басенное. Вокруг авиации, любого серьёзно-массового производства, ворочались колоссальные ресурсы — от интеллектуальных до технических и финансовых. Коррупция жила. Она была настолько хитроумно-изощрённа, что уловить её с ходу было невозможным мастерам тогдашнего сыска.

Ближе к делу возвратит нас «Докладная записка к эскизному проекту самолёта И-200 с мотором АМ-37», с которой были ознакомлены в наркомате авиапромышленности, ведущие конструкторы и парторг КБ М.К. Янгель\*.

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

Николай Николаевич, стремясь к быстрому вводу истребителя в серию, оставался прозорливым и осторожным в момент его официального утверждения, и так было всегда, начиная с первенца «Либерти». Памятуя поговорку «одна голова хорошо, а две лучше», он не терпел духа авторитаризма, диктата мыслей одной личности даже тогда, когда этой личностью был сам. При самокритичном раскладе он иногда часами выслушивал молодёжь и ветеранов, а если вёл проект, то выносил его на обозрение и

\*Кстати, Михаила Кузьмича, охаянного доносительством («сын кулака»), спас Н.Н.П., отправивший его во внеурочный отпуск в Восточную Сибирь, на его малую Родину — в Зырянову.



обсуждение в бригаду общих видов, затем «по кругу». Такой подход к разделению труда имел козыри и недостатки, но в основе оставался положительным и нёс высокий образовательный ценз.

Поликарпов ценил время, но всё-таки прижал документацию на И-200 перед поездкой в Германию. Всесторонне анализируя развитие мировой авиации, он предпочёл госпечалям на «добро» переработать крыло для повышения лётных качеств машины, и главное — её манёвренности. Чтобы повысить удельную нагрузку на крыло, существовал один выход: требовалось уменьшить его несущую площадь. Тут-то и понесло судьбу самолёта в неизвестном направлении, о чём не знал создатель, но могли быть осведомлены братья Кагановичи и Микояны. О причастности Сталина к перевороту поликарповского КБ с ног на голову в отсутствие главы коллектива сказать что-либо трудно; Коба не ставил подписей на пактах с «Антикоминтерновскими» воротилами...

Закружила карусель листопада октября 1939-го. В соответствии со «сделкой XX века» (пакт Риббентроп—Молотов) в Рейх отбывала большая хозяйственная делегация передовиков промышленности СССР. По обязательствам двухстороннего соглашения, Советская Россия, с трудом веря в честность рейхсканцлера, будет поставлять будущему самому жуткому в истории агрессору многие виды сырья, продовольствия и др. «комплектующих» «Барбароссы». Взаимовыгодную оттяжку времени перед битвами и трагедиями в небесах, на суше и на море осознали далеко не все граждане. Представители Двух Диктатур — коммунистической и нацистской — задействовались на производстве и в службах жизнеобеспечения держав на полную катушку. Это отразилось на лицах и телах марширующих: обе стороны работали однотипными рычагами идеологий при воспитании патриотизма населения.

Во главе с флагманом делегации И.Ф. Тевосяном в Германию выехала авиагруппа А.И. Гусева в составе начальников самолётного и моторного отделов НИИ ВВС И.Ф. Петрова, В.П. Кузнецова, а также авторитетов авиации Н.Н. Поликарпова, А.С. Яковлева, П.В. Дементьева. В обмен на сырьё



немцы пообещали помочь нам современным оборудованием, машинами различного назначения, обязались ознакомить с новинками танковой и авиационной техники. Правда, мы и сами были с усами — не одним лыком шиты.

Неслыханное в истории панибратство в преддверии нападения друг на друга ещё немало лет будет ожидать настоящего исследователя, а не платного агента, держащего в кулаке дюжину помощников-прилипал к его натуральной, или виртуальной позорной славе. Поражаешься газетчикам: и как они к седине не понимают, что они марионетки в чужой игре? Какой только грязью бывшие коллеги друг друга не полоскали!

Кратко напомним о событиях, предшествовавших выезду наших миссионеров в бурлящую, словно гигантский котёл, Европу.

...20 апреля в честь 50-летия Гитлера состоялся военный парад в Берлине, в котором участвовало 6 дивизий, 600 танков и батарей 88-мм орудий, несколько эскадрилий бомбардировщиков и истребителей. Грандиозное зрелище увенчалось фейерверком, испугавшим иностранцев огромной свастикой в ночном небе.

После того, как в конце апреля самоликвидировался германо-польский договор, в столице Рейха, на Первомай клянутся Гитлеру в верности не менее 130 000 молодых сограждан. «Гитлерюгенд» во главе с Б. фон Ширахом процветает, чеканя военные знания: под жезлом графа не старлетки опер, а 6 миллионов юношей и девушек, которым предстоит вступить в Ужас Второй мировой войны.

Через 20 дней зять Муссолини, граф Г. Чиано и неудавшийся коммерсант, а теперь шеф МИД'а Рейха И. Риббентроп подписывают «Стальной пакт». Цель сговора: объединение военно-промышленных сил Италии и Германии в случае нападения евреев, коммунистов и демократов, а также «расширение жизненного пространства», о чём так любил упоминать Верховный Демагог — автор «Майн Кампф». У дуче хватало дум без Петаччи: в каждом храме свой Шустер.

Спустя месяц полным ходом идут приготовления для вторжения в Польшу. Генштабы Вермахта, Люфтваффе и Кригс-



марине — избранные герры — поговаривают о захвате Англии, в худшем случае — её блокаде. Фюрер холоден к Еве Браун: его интересуют данные о советско-английских переговорах, для чего он отзывает из Москвы военатташе полковника Костринга.

В конце июня скандалы из-за «мэдхен фюр аллес» — жены заместителя гросс-адмирала Редера А. Альбрехта, как и овчинка, не стоили выделки, ибо на первом плане награждение ветеранов войны в Испании из легиона «Кондор». Франко хитрит, но в душе доволен, что обвёл фюрера вокруг пальца (правда, тогда это невозможно было сказать вслух).

23 августа 1939 года в Москву прилетел другой «Кондор» — личный «Фокке-Вульф» Риббентропа. Много писали, говорили, пили за здоровье того, кто не понял пророческих наказов Бисмарка. Разграничили сферы влияния и интересов. Лучше, чем «это» было изображено в карикатурах того периода, показать невозможно.

Следуя критериям, высказанным на Военсовете в Берхтесгадене («На войне важна победа, а не истина!»), автор слов — Адольф наглядно показал послам великих держав и стран Бенилюкс, что дипломатия в его политике — враг. Обозвав на одном из обедов Деладье, Петэна, Гендерсона, Черчилля и других лидеров государств «несчастливыми червями», он знает: 1 сентября будет кричать и гореть «проеврейская» Польша (поражаешься его ненависти к спокойной и умной нации, в которой, как и во всех, хватало своих уродов). Так началась Вторая мировая война... Пани и паны Польши, эмигранты и другие касты общества, осевшие здесь с семьями и без навсегда — стояли героически. Однако со 2 сентября немцы доказали реализм «блицкрига», двигаясь благодаря налётам авиации до 150 км в сутки.

3 сентября Великобритания и Франция объявляют войну Германии. Лидеры держав выступили с речами перед народами — им предстоит сражаться. Повсеместное опьянение и битвьё бокалов: «За Победу! За Победу! За Викторию!». СССР молчит. Англия приветствует возвращение У. Черчилля. Конгресс США, ведущие монополисты и Ф.Д. Рузвельт обещают



поддержку Старому Свету, не обращая внимания на клич «Америка прежде всего!»

27 сентября, после трёхдневных бомбардировок, продолжавшихся и ночью, капитулировала Варшава. Город разрушен до основания. По неподтверждённым данным число убитых и раненых превысило 40 000 человек. Советский Союз, верный секретным статьям пакта, выступил на стороне агрессора ещё 17 сентября (приблизительное направление ударов – Вильно, Белосток, Брест, Львов). И. Сталин придерживается линии, что это было стратегической необходимостью для восстановления порядка, мира и спокойствия. Приграничное население СССР и народ Польши в такую формулировку событий не верят. Одновременно советская контрразведка и структура НКВД отмечают рост гадкого явления — измены Родине. «Трал» фискалов волок тысячи «килек» на потрошение...

В начале октября фюрер заигрывает с Англией, предупреждая, что конфликт с Францией неизбежен (под давлением генералитета не мог простить Вердена). Париж и Лондон отказались от предложения Гитлера провести мирную конференцию на высшем уровне.

Нападение на Францию, назначенное на 12 ноября, откладывается. Срочно готовятся аэродромы для Люфтфлоттов Геринга, чтобы проводить «блиц»-налёты на Англию. Отданы приказы на вторжение в Нидерланды и Бельгию. Генералитет и адмиралтейство Фатерланда в шоке от грандиозности. Опасаясь двухфронтowego положения, умные головы намекают на возможное поражение. Зреет заговор против неудержимого и гневного рейхсканцлера. Ругань с главнокомандующим В. фон Браухичем и другие эксцессы диктатора привели к тому, что 8 ноября в Мюнхене он едва не погиб после взрыва в пивной «Бюргербраукеллер», где были ранены 63 и убиты 8 человек. Разница в часе и... Великой Отечественной войны, возможно, могло не быть, или же она не была бы столь трагичной и затяжной в потерях и сроках...

И это мизер из клубка времени и событий перед наглым нападением СССР на Финляндию. Своей земли было мало?



Пока «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии) готовились к отпору вооружённых сил Советской России, а Коллонтай примеряла шубки в бутиках Швеции, в дни, когда Твардовский не мог разрешиться строкой о «войне незнаменитой», когда «кукушки» устали от протирки прицелов, — хозяйственная делегация СССР прибыла в Берлин. Сын служащего нефтяной фирмы «Т-ва бр. Нобель» С.В. Яковлева — Александр Яковлев, вовремя поддержанный Сталиным, вернее авторов поведает о берлинских встречах. С почтением открываем и цитируем его «Записки авиаконструктора»:

«В период «странной войны» мне довелось побывать в Германии, где я познакомился с немецкими авиаконструкторами: Мессершмиттом, Хейнкелем, Дорнье, Танком. Характерной фигурой среди них был Вилли Мессершмитт. Ему было лет сорок пять. Угрюмый, немногословный человек. Разговаривая, он глядел исподлобья, и любезность по отношению к русским ему давалась с трудом. Мы познакомились с заводами в Аугсбурге, осмотрели «Ме-110» и «непобедимый» «Ме-109». (Воздушные бои в Испании подтвердили дальнозоркость немцев при разработке нового поколения истребителей. О технических и лётно-тактических данных Вф.-109 мы говорили ранее. Вдобавок, генерал и шеф техотдела Люфтваффе Удет произвёл фурор на международной авиавыставке в Цюрихе в 1937 году, когда тюнинговый «Месс» с форсированным «Даймлер-Бенцем» преодолел 550 км/ч. — *Р. С. В.*).

Ме-109 был лучшим европейским истребителем. После того, как все вопросы по машинам были исчерпаны, возник разговор о новом самолёте, интерес к которому разжигали немцы. Это был истребитель «Ме-209» — машина, вокруг которой гитлеровцы создали ореол таинственности и говорили чуть ли не шёпотом об её необыкновенно высоких качествах\*.

Мы захотели ознакомиться с этой машиной. Когда её выкатили на аэродром и мы её увидели воочию, то поняли, что нам показывают не то. Это была экспериментальная кустарная попытка переделать в истребитель гоночный «мессерш-

\*В этом была частица правды — рекламно-пропагандистский Ме-209Р опередил рекорд Хе-100V-8 26 авг. 1939 г., когда развил 755 км/ч.



митт». Каждый авиаспециалист видел это с первого взгляда. Истребителя из машины не получилось, даже по её состоянию ясно было, что она законсервирована.

Мы дали машине технически грамотную оценку, справедливость которой немцы не могли не признать. Профессиональное самолюбие их было страшно задето. Они проговорились, что это другая машина, а настоящий «Me-209» стоит в ангаре.

При встрече с Мессершмиттом мы в деликатной форме высказали ему впечатления о машине. На него наша инженерная оценка самолёта подействовала не менее возбуждающе, чем на его помощников. Он покраснел, но признал, что это не тот истребитель. Пришлось ему показать «Me-209».

По нашему мнению, машина была в сыром виде, далеко не закончена. Много времени и сил требовалось, чтобы довести её до состояния боевой. Машина имела ряд органических недостатков, которые ставили под сомнение возможность её доводки, что впоследствии подтвердилось. «Me-209» не увидел света. Во время войны он не появился в воздухе.

Весомы и интересны замечания А.С. Яковлева по бомбардировщикам Люфтваффе, о которых Гитлер отзывался, как поседевший ребёнок: «пусть лучше их будет больше маленьких, чем больших».

«Познакомились мы и с самолётами Хейнкеля. Фирма известна созданием двухмоторного бомбардировщика «He-111» — основного бомбардировщика Люфтваффе начального периода войны.

Впервые позорную славу снискал «He-111» при разгроме испанских городов, когда Франко с помощью Германии душил в 1937 году Испанию. Эти же бомбардировщики жгли в 1939 году польские города, сбрасывали бомбы на Бельгию, Францию, Чехословакию, Грецию.

Позже Хейнкель смонтировал на самолёте газовую установку. Наши истребители сбивали «хейнкель», у которого в фюзеляже установлен был газовый баллон с отравляющими веществами. В самолёте висели специальные маски лётчиков с надписью: «Газовые маски». Экипаж, перед тем как пустить в действие отравляющие вещества против русских, должен был надеть маски и защитить себя от газа.





Хейнкель показал нам созданный им в последнее время истребитель «Хе-100» (лицензия на него была продана японцам. — *Р. С. В.*). Мы его оценили не так высоко, как немцы. Несмотря на хорошие лётные качества, самолёт обесценивался плохими эксплуатационными свойствами. Ещё в начале войны истребители Хейнкеля сошли со сцены.

Бомбардировщики «Хе-111» тоже были сняты с производства в ходе войны. Хейнкель оказался неспособным улучшить их настолько, чтобы они могли конкурировать с нашими бомбардировщиками и, главное, чтобы они могли успешно обороняться от наших истребителей. (От них обороняться было невозможно: они шли на таран!!! Подробнее см. балладу авторов «Эхо тарана», посвящённую Героям ВВС СССР, совершившим более 600 дерзновенных подвигов в небе. — *Р. С. В.*)...

Старейшими немецкими самолётостроительными фирмами были «Фокке-Вульф» и «Юнкерс». Основатели их, профессор Фокке и Юнкерс, давно не имели к предприятиям никакого отношения. Юнкерс был не в почёте у Гитлера и умер перед войной в опале. Но поскольку имя Юнкерса, крупного учёного, пользовалось авторитетом в Германии, фашисты оставили имя как ширму.

Руководить рядом заводов фирмы «Фокке-Вульф» было поручено бывшему шеф-пилоту Геринга Курту Танку, — захватывающе продолжает Александр Сергеевич. — Когда мы приехали на завод в Бремен, нам отрекомендовали Танка, как директора завода, главконструктора и шеф-лётчика-испытателя.

Курт в первый день нашего посещения завода сел в кабину тренировочного самолёта и показал нам класс пилотажа: удивляйтесь — главный инженер и директор завода у нас летает! После «фейерверка» фигур высшего пилотажа Танк вышел из самолёта самодовольный, улыбающийся.

Однажды, в разговоре, он выдал «военную тайну»:

— Я сделал выдающийся истребитель, скорость которого семьсот километров в час (по тем временам очень много). (Однако проект И-200 ОКБ Н.Н. Поликарпова опередил его, чего, кстати, не знал А.С. Яковлев и не только он, ибо Николай Николаевич не держал у себя сотрудников-болтунов. — *Р. С. В.*). —



В следующий раз, когда вы ко мне приедете, я покажу вам истребитель. Только чтобы вы никому не говорили, — добавил он, таинственно приложив палец к губам.

Через некоторое время, когда мы были на заводе «Фокке-Вульф» в Бремене, я напомнил ему о самолёте. Танк, не моргнув глазом, заявил:

— Этот самолёт вчера потерпел аварию, так что я жалею, но показать вам его не могу...

Как можно было потом догадаться, самолёт у него такой был. Тот самый «Фокке-Вульф-190», беспощадно битый советскими истребителями с момента своего появления на фронтах в 1942 году. Но скорость его была не 700 километров, как хвастался Танк, а примерно на сто километров меньше. Может быть, поэтому-то Курт Танк и не показал нам истребителя».

Далее в своём повествовании, подробно изложенном в книге «Цель жизни», Александр Сергеевич рассказывает о посещении им самолётного стана будущего врага по принципу конструктора — кратко, но ёмко:

«Во время пребывания в Берлине, нас принял генерал-полковник Удет — заместитель министра авиации Германии. Генерал ведал.techастью министерства авиации и был связан с Мессершмиттом, Юнкерсом, Хейнкелем и другими авиапромышленниками.

Удет — военный лётчик-ас Первой мировой, инженер-конструктор. Незадолго до нашего приезда ему удалось установить мировой рекорд скорости на одном из самолётов Хейнкеля. (Кроме того, он облетел обе Америки и Африку, работал авиатрюкачом в Голливуде, бурно донжуанил. С 1936 года он занимал пост инспектора бомбардировочной и истребительной авиации, являлся одним из испытателей пикирующей «Штуки-87», на которой едва не разбился, чем крепко напугал сослуживца Г. Геринга\*. Лидер «Летающего цирка» решил, что «аттракцион» становится опасным и отстранил «барона № 2» от полётов. Интриганы рейхсканцелярии и неудачи в Битве за Великобританию вкупе с поражением на Восточном

\*Авторами печально знаменитого «Ю-87» являлись Герман Похлманн и Карл Плаут.



фронте под Москвой — заставят Эрнста спустить курок табельного пистолета. — *Р. С. В.*)

На аэродроме Иоганишталь под Берлином Удет знакомил нас с авиатехникой. Тут были двухмоторные бомбардировщики «Ю-88» и «До-215», одномоторные истребители «Хе-100» и «Ме-109», разведчики «ФВ-187» (проклятый нашей пехотой, удачный по скорости и манёвренности двухбалочный корректировщик, позднее прозванный ею «Рама». — *Р. С. В.*) и «Хеншель», двухмоторный истребитель «Ме-110», пикирующий бомбардировщик «Ю-87» и другие самолёты».

Пока группа советских специалистов знакомится с состоянием немецкой авиапромышленности, на заводе № 1 грянули большие перемены. Компетентная комиссия, контролирующая степень загрузки производственных мощностей, экскурсировала по его апартаментам в соответствии с миссией (лица, курирующие авиацию, нередко проходили инкогнито). На одном из заседаний А.Т. Карев выступил в противовес запрету Поликарпова на разглашение проекта И-200, поскольку И-26 Яковлева (прототип всех «Яков») лоббировался в серию с большой настырностью. В этом не было бы ничего необычного, если бы не 70 км/ч — козырь новой машины, о котором Карев, как чересчур доверчивый конструктор не смог умолчать. Комиссия насторожилась: «слишком быстро, слишком высоко. Уж не обманывают ли нас товарищи авиаконструкторы?»...

Не будем обременять читателя воспоминаниями Главного конструктора завода № 21 в Горьком. Не обратимся к словам его заместителя М.Н. Тетивкина. Оставим в стороне выводы госкомиссии, дискуссии и ломку организационно-руководящих постов под печатью директора завода № 1 П.А. Воронина. Н.Н. Поликарпова и его друзей лишили возможности довести проект самостоятельно и, следовательно, подрубили крылья, большее, чем с проектом И-17. Мало того, к «королю» не прислушались в верхах НКАП и УВВС относительно приобретения лицензий на мощные многоцилиндровые движки «BMW-801» и «Пратт-Уитни»...



Перед нами обнажается вирус времён — антитоварищество. Переведя ситуацию в бытовщину, получалось, зачатый от вас ребёнок, родившись, стал соседским, в общенародном фольклоре — дядькиным. Пусть надо было спешить с докладами в наркомат, Командование ВВС и в ЦК ВКП(б), без которого в те годы ничего не решалось. Ну неужели было невозможно предупредить о пертурбации Николая Николаевича! На худой конец, хотя бы кратким намёком, телеграммой, по телефону?

Приказ на постройку опытного самолёта по проекту И-200 не заставил ждать. Никто в отсутствие Главного не решился отстранить его от занимаемой должности, но коллектив заштормило. Поползли чёрным дёгтем слухи о возможном аресте и расстреле «Папани» когда он вернётся. Делегация и Поликарпов раздумывают, какие машины целесообразно закупить у Германии, а на Родине подписали приказ об организации опытно-конструкторского отдела под патронажем директора производства.

Вернувшись из Рейха, увы, не только Николай был сражён наповал. Приезд, радовавший родной речью и воздухом, в нормальном обществе (где все равны?) должен был способствовать подъёму творческих сил. В спокойной атмосфере нужно было переосмыслить новинки Люфтваффе, подготовить спецотчёт с рекомендациями для последующей закупки немецких машин трёх типов, из числа заинтересовавших «красных» директоров и витязей НИИ ВВС. Много ч е г о было н а д о! Кроме летающего железа, вороха документов, среди мотанья по наркоматам и в ходе предстоящих лекций надо было подумать о себе, Шурочке, Марианне. Не позабыть о родне, провести семью расстрелянного начальника ЦАГИ Н.М. Харламова, с которым он ездил в Рим в 1927-м...

Любой человек, какую бы он не занимал нишу в обществе, прежде всего человек. Возвращение Поликарпова из Германии омрачилось не только последующим самоубийством начальника наркомата авиапромышленности М.М. Кагановича, но и хаосом, царящем в ОКБ, который не смог ликвидировать его парторг М.К. Янгель. В лагеря инженерную диас-



пору, собираемую Поликарповым по крупицам со всей страны, к счастью, не увезли. Янгель занимался оргвопросами вокруг последней попытки запустить И-180 в серию в Горьком, где получает письмо одной из конструкторш, призывающее спасти людей. Никто из них не мог предположить ни в одном из снов тот кошмар, что теперь делается...

Необычным, право, образом (предательским, не иначе) документация перешла в руки А.И. Микояна, М.И. Гуревича и В.А. Ромодина. В соответствии с приказами от 8 и 12 декабря 1939 года они преступили к исполнению обязанностей на правах главного конструктора И-200 и его заместителей соответственно. Н О! Они были доводчиками замыслов революционера истребительной авиации Поликарпова, у которого, вырвали проект из души через передачу документов, произведённую тихой сапой. Ну как не вспомнить лжеавиационщика и авантюриста, поддержанного тем же Кагановичем, Сильванского? Его аналоги больше думали о престиже в глазах партии, чем о моторах. Жаль, не удалось раскопать фамилий, а то можно было бы научить их «летать» и по новейшей истории!

Живёт в России профессионал авиахудожеств и авиаисторик Владимир Иванов: сотни гениальных (до заклёпок на крыле) рисунков и важных для нового поколения статей напрямую связаны с его трудом и именем. Ему удалось разыскать факты из биографии Поликарпова, связанные с закулисными ходами вокруг «изделия 61» (он же проект «К», т.е. истребитель И-200). О передаче документации и переезде работников ОКБ на «новые квартиры» под обозначением ОКО «король» узнал утром после приезда из загранкомандировки от секретаря. Невозможно переложить мысли и эмоции конструктора на бумагу сегодня. Поражаешься его хладнокровию в сложившейся ситуации, равносильной тому, когда у матери отбирают дитя. Чтобы произвести последнее по закону, судьи должны быть уверены в аморальном поведении родительницы. К категории изгоев общества Поликарпова и его соратников не причислишь!

Сбежались, бросив работу, друзья. «Николай Николаевич! Мы были против и ничего не знали. Уверяем, никто так и



не понял, отчего такая поспешность. Натуральная подлость!» — горячились они в один голос, требуя созыва экстренного совещания. Ближний круг инженеров-проектировщиков не чаял вернуть И-200 любой ценой...

— Жаль, не дождались моего возвращения, — всё, что сказал Главный в то утро. Внутренне он негодовал, по скулам на резко погрузневшем лице бегали желваки. Предупредив о созыве совещания на завтрашнее утро, Николай резко повернулся и вышел. Сев в лимузин и удивив невозможностью шофёра, он приказал ему гнать в наркомат, покруче чем в автопробеге Москва—Каракумы. Поликарпов никогда ни в чём не хулиганил. Сегодня он мчался как комета, разгорячённая фурия, как любое из животных, спасающее потомство у логова или гнезда. То, что он видел в Рейхе, да и в предыдущих поездках, убедило его, что он на правильном пути во всём и не только в перспективности повышения удельной нагрузки на крыло. Предстоял серьёзный разговор: нужно было поломать палки в колёса, которые приносили внутреннюю боль всему ОКБ и прежде всего ему самому. Гордеев рулил молча, давая «газ» в пол».

Летели привычные очертания Чёрноглавой — столица готовилась к Новому году. Поликарпов не видел улучшения-обновления. Его резала изнутри болезнь, рождённая непониманием, интриганством, неизвестностью в будущем. Она была внесена в его организм древнейшими способами. Ещё за глаза велись разговоры о «контрреволюционности». Сетка болезни забрасывалась завистниками, врагами, по малодушию и незнанию, друзьями и знакомыми.

Вернулся Поликарпов за полночь. Всё время до его приезда надрывался телефон. Александра, постаревшая от тревог за мужа, семью, родственников и знакомых, который день недосыпала.

— Коля, что происходит? Неизвестные люди звонят. Приходят и уходят. Не успел вернуться, опять неприятности? — говорила она, боясь не сказать лишнего погрузневшему и уставшему мужу.

— Неприятностей у нас всегда хватало. Нет, всё нормально. Будем работать. А звонят — мелочи жизни! Видно,



накопилось всего, пока был в Германии. Кто-то, может, и соскучился, — отвечал супруг. — Уморился Шурочка, сил нет. Чаю с лимоном и спать, спать, спать. Завтра работать. Подвели с БМВ, недалёкие...

Обманул, конечно. Жёну не хотел расстраивать. Сколько слёз выплакала за эти тридцатые, — океан! О сне не могло быть и речи, ведь утром совещание. На повестке дня — чёткое построение будущего коллектива, степень его занятости, подбор кадров, проект нового истребителя.

Остаток ночи пролетел, загруженный массой раздумий. Думалось, что он сделал не так. Где, увлечшись работой над самолётами, допустил промахи в быту, спорах, при испытаниях? Приходили на ум мысли, что он недостаточно внимателен к проектантам и условиям, в которых живут их семьи.

«Должно, я был слишком к ним требователен, — работа на первом месте. Лучший истребитель в Мире — не сверхзадача для ведущего истребительного КБ России? Немцы спешат. Война — дело времени. Японцы закупили лучшее у США, Германии, Италии. У нас есть моторы — М-64, 71, 81, 90. Есть, но когда они попадут к нам? «Будем делать новый истребитель», — размышлял Поликарпов. — Буду ещё требовательней, ибо он должен быть быстрее. Догонять труднее, чем идти впереди. Хотя с какой стороны посмотреть: в джунглях, как и в головоломках, многие обречены...

Наутро на совещании собрались сотрудники, причастные к созданию И-200. Говорили о прежних наработках. Сказали немало слов в поддержку главконструктора, все попытки которого выяснить что-либо в наркомате оказались без результатов. Выслушав их, Поликарпов выступил с резкой речью. В ней не было личностных амбиций и обвинений кого-либо в том, что произошло. Как не было признаний, что на него оказали давление воспоминаниями о прежнем аресте, что были шантаж и обвинения в воскрешении духа Промпартии в самолётостроении. По гильотинным понятиям, его, за резкость суждений, ожидал Магадан. Возможно, разрабатывался «проект вражеских КБ» с громоподобным и лживым процессом. Поликарпов рад, что, всё обошлось: пусть будет





новое КБ! В ОКО не допустят, чтобы их детище умерло в пыли на архивной полке.

Да, немало крови перепортили в те годы не только Поликарпову. Скольких выдающихся личностей оборвали на полуслове, укоротили разбег, смех, взлёт, не счастье, а мирный уклад семей! Что такое спецпремия, когда неизвестно, — завтра, сегодня, послезавтра — тебе могут прострелить голову, покрыть её незаслуженно позором, обесчестить семью, родственников, разметать в никуда коллектив?

Создатель говорил напряжённо и долго. Он повторяется — обжаловать произошедшее бесполезно. Оговаривается, что тем, кто с ним остался, придётся работать как авиабурлакам — не менее, чем за троих. По его мнению, И-200 нуждается в доработке, называет её нюансы, в частности необходимость улучшения путевой устойчивости путём увеличения площади киля и руля направления. А ещё, считает он, сгодится профиль крыла с удлинённым носком, хвостовое оперение не следует оставлять деревянным. Не забывает напомнить о «жизнестойкости» центроплана, форме капота двигателя и размещении маслорадиаторов, тем более что АМ-37 не прошёл испытаний, и вместо него пришлось считаться с АМ-35А.

— С сегодняшнего дня начинаем работу над новым проектом истребителя с мотором воздушного охлаждения, — продолжал выступление Поликарпов. — Я думал о нём до поездки за границу (это был мощный пушечный И-185. — Р. С. В.). — Представляется, по характеристикам истребитель будет превосходить ныне существующие. Ведущим по машине будет Василий Иванович Тарасов».

Попросив его и других товарищей, необходимых ему для обсуждения ряда организационных и кадровых вопросов остаться, Николай больше не повторит реплики прошедших суток: «Жаль, не дождался моего возвращения». Разговаривая с единомышленниками, он думает о новом истребителе и спецотчёте, котором ему предстоит написать по «изделию 61», а также о передаче копий документов лидерам ОКО и в наркомат. Умственно и физически сделать это было трудно; о причинах нет смысла повторять...



По воспоминаниям В.Г. Сигаева, В.И. Тарасова, А.Т. Карева, Уляхина, Янгеля, Доронина, Логинова, Готовой и других, «король» впал в депрессию, вследствие моральной травмы. Ему и так сильно не здоровилось. А он молчал, что, по жизненной сути, было самосжигательством ради идеи, работы, чести КБ и Отечества! Перед решением о переводе поликарповцев на опытный завод № 51 у них хватало проблем, связанных с развитием истребителя И-180. После неудач с 1, 2, 3, 4 экземплярами этого самолёта с двигателями М-87А, М-87Б и М-88, в конце 1939-го спешно велись работы над И-180сер (25) с М-88 и И-180Ш, который, не увидев небес, будучи не достроенным. В 1940 году предполагалось закончить проект И-180 (Р) с мотором М-90. На его основе Николай и задумывал новейший моноплан, о котором упомянул на экстренном совещании.

Понимая, что основанному в марте ОКБ при заводе № 1 будет тяжело вести проект «К» без его замечаний и советов, Поликарпов встречается и созванивается с А.И. Микояном и М.И. Гуревичем. На встречах и в телефонных разговорах он замечает, что у них на заводе будет трудно освоить технологию производства хвостовой части фюзеляжа по опыту, имеющемуся на заводе № 21. Вслед переезду поликарповцев было создано оперативное совещание, где одновременно с распределением самолётов по КБ, директор завода № 1 П.В. Дементьев вернулся к проблемам И-200. Присутствующий на совещании один из фаворитов ОКБ Поликарпова В.Г. Сигаев вспоминал:

— А что «машина К»? Артём Иванович её строит и пусть строит. Я не могу влезать в этот вопрос (авторы не смогли разыскать материалов о разговоре Поликарпова в наркомате авиапромышленности, но то, что он был угрожающим, налицо. — *Р. С. В.*). — Мне не всё может понравиться, — ответил Николай Николаевич Дементьеву — буду что-то менять... Нет, нет, пусть Артём Иванович ведёт её.

— Я потому поставил вопрос, — молвил новый директор, — что вы писали жалобу наркомку.

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



— При этих словах мне показалось, все съёжились, — обнажает истинное положение вещей товарищ В.Г. Сигаев. — Тут Николай Николаевич опомнился, увидел, что наговорил лишнего, и сразу перешёл на другой тон.

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

Таким образом, идеи доработки скоростного моноплана со свободнонесущим крылом по авторскому праву принадлежат А.И. Микояну и М.И. Гуревичу. Идя по проторённой стезе, КБ под их руководством в краткие сроки достигло положительных результатов, привлекая последние и успешные технологии самолётостроительной отрасли и надрывавшихся смежных с нею производств. Дело-то нешуточное! В неё входили: моторостроение, цветная и тяжёлая металлургия, электротехническая отрасль и производство искусственного каучука, стекольная и лесобрабатывающая промышленность, тысячи рабочих рук, задействованных на производстве воору-

---

\*Через 63 года внук Н.Н.П., Андрей Владимирович Поликарпов-Коршунов, в предисловии к книге, вышедшей к 110-летию прославленного деда на Орловщине, пишет, что после его отъезда в Рейх «началась история, похожая на детектив и требующая отдельного рассказа. Отмечу только, что трактовка одних и тех же событий у тех, кто остался в КБ Н.Н. Поликарпова, и тех, кто ушёл к А.И. Микояну, различна.

В конце 80-х годов, — замечает доктор технических наук, старший научный сотрудник, профессор Академии наук авиации и воздухоплавания, полковник, — я оказался свидетелем разговора Николая Захаровича Матюка и Алексея Тимофеевича Карева, ушедших к Микояну, и Василия Георгиевича Сигаева, оставшегося у Поликарпова. При всём их доброжелательном и дружеском отношении друг к другу как старых сослуживцев, к единому мнению прийти они не смогли. В конце концов после целого ряда событий, которые сложно описать в коротком предисловии, к моменту возвращения деда из Германии в конце декабря 1939 года из его ОКБ была выделена группа конструкторов численностью около 80 человек. В неё вошли лучшие опытные работники — начальники бригад, ведущие конструкторы (в КБ Поликарпова после этого начальниками части бригад стали люди без высшего образования, а работа по целому ряду проектов либо резко затормозилась, либо прекратилась совсем). Вместе с конструкторами серийного КБ завода № 1 они составили костяк нового конструкторского коллектива под руководством А.И. Микояна, кому и был передан для дальнейшей проработки проект нового истребителя. Вплоть до марта 1940 г. этот самолёт продолжал именоваться в протоколах совещаний НКАП самолётом Поликарпова, Микояна и Гуревича. Потом деда перевели директором и главным конструктором вновь организованного завода № 51, а главным конструктором завода № 1 остался А.И. Микоян».



жения, лаков, красок, шпатлёвок, масел, кожи, полотна и ГСМ для самолётов. Мельком упомянем о тех неохватных миллиардах тонн, что свалились в те годы на локомотивный парк страны, речной и морской флот, тысячи «АМО», «ГАЗов», «ЗИСов», «ЯГов», «ЯСов», на владельцев автотехники, закупленной за рубежом, трактористов, сидевших за рычагами продукции Ленинградского, Харьковского, Сталинградского, Челябинского заводов. Не можем забыть великих мужиков и баб, правивших миллионами лошадей — силушкой, вспоившей индустриальную мощь СССР репрессивно-пятилетнего периода. Это, антипатриотичные издатели, тоже авиация Страны Советов. Только она без крыльев, наземная, колёсная и копытная, однако не работавшая без рук людей, топлива, воды и фуража. Многие, кушая явства сегодня изо дня в день, забыли, что такое Замкнутый Круг бытия-жития в пролетарском, а хоть и в капиталистическом обществе.

В Авиэевы конюшни диктатуры вместо навоза угодил цвет и свет нации. Туда же «влип» и первый длинноносый И-200 с убирающимся шасси, короткой задней частью фюзеляжа и глубоко «посаженным» плексигласовым фонарём на нём. Самолёт представлял эксклюзив, которого, вероятно, вообще не было в Мире. Единственная ошибка Поликарпова заключалась в том, что машина задумывалась как высотный перехватчик, ввиду устоявшегося мнения, подразумевающего войну за господство в воздухе на больших высотах, а не на «рабочих аренах». Это выяснится, когда началась Великая Отечественная. Значит, ошибки не было...

Ясное дело, высота и скорость зажимали сверхдержавными идеями, проектами, чертежами, макетами и финансовыми напряжениями профессора Вилли Мессершмитта. Подтверждение — «Мессершмитт-309» — манёвренная машина с эллиптическим крылом и другие, в т. ч. реактивные проекты его инженерной команды, разработавшей их задолго до печально известного «Матча смерти».

Возвращаясь к И-200, переименованному в МиГ-1, важно отметить, что самолёт строился в расчёте на то, что быстро пойдёт в серию и заменит устаревшие машины. Над этой



проблемой усиленно и с ускорением продолжал работать с новым коллективом Н.Н. Поликарпов.

Видим необходимым рассказать о последних мирных днях доведённого до ума детища поликарповцев, ибо январьская неделя 1940 года ознаменовалась (теперь уже для микояновцев) хорошими результатами испытаний, проводимых испытателем А.Н. Екатовым. Создать самолёт мало. Его надо «научить» летать, а в случае «брыкастости» подвергнуть исключению из рядов ВВС. Несмотря на большинство плюсов, Екатовым отмечены дефекты при сборке, необходимость установки автоматических предкрылков на крыльях, излишняя дисциплинированность в управлении, обязывавшая лётчика быть начеку. Спешно машина доводилась и в аэродинамическом направлении — полномасштабный макет будущего МиГ-3 затирался вручную и неоднократно продувался в аэродинамических трубах ЦАГИ. Обнаружилась неудовлетворительная работа водо-маслорадиаторов (намудрили с заслонками на входе воздушного потока (без Поликарпова), а потом вернулись к первоначальному варианту).

Вследствие вмешательств, машина оказалась перетяжелена, не имея на борту вооружения. Скорость, достигнутая Екатовым на высотах от 6500 до 7000 м, составила 628 и 648 км/ч после мелких доработок. Они развивались по возрастающей «параболе» на конвейере, согласно замечаниям конструкторов и представителей истребительной авиации от Армии и ВМФ. По понятным причинам всё, чем «страдал» первенец «МиГов» должно было устранено — шла война в Европе и Африке.

Большинство пожеланий учли при постройке и испытаниях 1-го и 2-го опытных экземпляров. Выжившие в «чистках» специалисты отметили МиГ как самый скоростной истребитель в Мире. Поистине есть миг удачи, миг трагедий, вокруг них — истребитель МиГ. Напрашивается вывод: почему они сообща не поддержали самолёт, выпущенный в количестве... с т а экземпляров?! Одновременно, если бы и поддержали, о каком росте производства могла идти речь в 1941 году, ставшим не имевшим аналогов самолётным кладбищем? Новый нарком авиапромышленности СССР,



А.И. Шахурин, подписавший Поликарпову диплом главного конструктора 1-й степени по самолётам (1940 г.), как и его друг А.С. Яковлев правы, отмечая, что выигрыш во времени был дорог для авиации, позволил создать современные типы самолётов к 1941 году. Всё так, кроме одного: развёрнутое серийное производство истребителей, бомбардировщиков двух типов, штурмовиков, тем более летающих лодок и гидросамолётов, оказалось слишком малочисленным, чтобы в полной мере и силе противостоять агрессору со свастикой на борту.

Трудное, чёрт возьми, до предела тяжкое было время. Каждый, в меру интеллекта, здоровья, сил, средств и возможностей, являлся деталью общего механизма, кующего титаническую мощь Вооружённых Сил, которым предстоит выдержать непередаваемый натиск Вермахта, Люфтваффе, Кригсмарине и... метеоанамалии резко изменившегося климата Отечества.

До войны оставались считанные дни — их подсчёт для народа был не реален. Избранные знали о реактивной доктрине в авиации. Опыты велись во всех ведущих державах, но львиная доля авиафирм и КБ Мира плотнейшим образом «населена» на поршневое направление в самолётостроении.

Итак, нас «ожидает» МиГ. Навскидку, при «рентгеновском» прощупывании и «демонтировании», в истребителе не было ничего нового. Если судить по внешним доспехам, то небольшое сходство у этой машины всё-таки было. Помните И-17, с которым промучился Чкалов, когда у него «намертво» прихватило одну из стоек шасси? С него всё и началось...

Из особенностей конструкции: отъёмные части крыла и хвостовая часть фюзеляжа — деревянные; центроплан и «передок» металлические; чётко продуманные воздухозаборники и убирающееся хвостовое колесо; три пулемёта традиционно для советских машин калибра; красиво изогнутый профиль крыла...

«Встречают по одежке, а провожают по уму» — афоризм оставался на высоте, доказывая «простоту» на первый взгляд. Приведём пример аэродинамической доводки истребителя. При



«ветродуйных» испытаниях выяснилось, что антенна радиосвязи, являясь отнюдь не лишней «провоолокой», «сжирает» у перехватчика два-три км/ч, а ещё какие-то метры «поглащали» другие, казалось бы, выверенные элементы конструкции. По размышлениям команды Микояна-Гуревича, устранение «завихрений» подобного рода раскрывает спрятавшийся в них КПД скорости до нескольких десятков километров в час...

Аэродинамическая формула истребителя была и остаётся формулой успеха скоростных боевых машин, выступая в роли как бы «ограничника алмаза». Здесь держат ответ разительно изменившиеся показатели скорости при их сопоставлении с И-200 и МиГ-3. 628 км/ч против 640 — это уже ого-го!

Необходимо также отметить о разнящихся данных в приведённых выше цифрах скоростей, а также путаницу в отношении высотных двигателей Микулина. Особенностью многоцилиндрового АМ-35А, с лёгкой руки авиаисториков, стало «прыгающее» составляющее. Вот данные из трёх проверенных источников: 1/1200 л. с.; 2/1300 л. с.; 3/1350 л. с. По теории вероятности, это модификации одного и того же двигателя с ударением на форсирование. Бог с ним, с повышением мощности тепловых двигателей за счёт увеличения расхода горючей смеси. Вся тогдашняя жизнь технической интеллигенции была (под надзором партии и НКВД) предельно форсирована. Любопытно другое: каким образом МиГ-1, оснащённый маломощным мотором (1200 л. с.) летал со скоростью «Третьего» с «сердечком» мощностью 1350 л. с.? Разумеется, опубликованные и неопубликованные данные лётных характеристик могут со временем «в лобовую атаковать» друг друга. В чём вряд ли ошибёмся, так это в том, что машину однозначно перетяжелели.

Плюсом АМ-35А была его приспособляемость к полной нагрузке на высоте семь километров, что достойно места в Книге рекордов России. Ни один из самолётов Люфтваффе, обладавший поршневым двигателем, не достигал таких результатов и не строился крупной серией. А вот МиГ-3, с которым впервые схлестнулся «белокурый рыцарь» Э. Харман, ценой труда Героев Тыла вылетел в бессмертие ощутимым для ВВС СССР контингентом. Со сдвинутым вперёд





АМ-35А (отсюда и «длинноносность»), с металлическими рулями и горизонтальным оперением, а также с допбаком (дальность возросла до 1250 км), МиГ-3 строился в годы войны с высоким качеством. На фронты вылетели 3322 народных мстителя\*. Но и наши отважные мужчины гибли за народ, свободу и независимость Края Предков, за возможность говорить на родном языке, ценить, любить, уважать свою религию, культуру, дорогих матерей и женщин.

Почти девятиметровый истребитель, к сожалению лётчиков, не имел пушки, обладал весом более трёх тонн. На нём предусматривалась подвеска одной (100 кг) бомбы, которая могла заменяться двумя по 50 кг или шестью реактивными снарядами класса «Смерть врагу». Размах, площадь и нагрузку на крыло, несмотря на важность вопроса, оставим в стороне. А вот потолок воодушевлял многих пилотов — 12 000 метров!

Как видите и понимаете, успех ОКБ Микояна-Гуревича был бы оттянут до неизвестного времени, без предтечи МиГ-3 — «Изделия 61» или проекта «К» группы конструкторов во главе с Поликарповым.

Это поняли в партии и в правительстве Союза ССР, оценив труд нашего земляка. В 1940 году, учитывая огромный вклад в дело оснащения ВВС боевыми, учебными и малыми грузо-пассажирскими самолётами, ему без защиты диссертации присваивается степень Мастера. Теперь он доктор технических наук, глубокоуважаемый товарищ Поликарпов.

В том же году за разработку И-200 Николай Николаевич удостоивается спецпремией. Затем он выдвигается на звание Героя СоцТруда и получает его одним из первых среди конструкторов. 12 ноября 1940 года в Кремле у него потянуло под сердцем и увлажнились глаза, когда М.И. Калинин вручал ему Грамоту Героя СоцТруда, Орден Ленина и Золотую медаль «Серп и Молот» под номером 4. Как осколки метеорита пролетели в сознании — Санкт-Петербург, отец и мать, бра-

\*Достаточно вспомнить, что на «МиГах» воевали А. Покрышкин, А. Шлопов, С. Поляков, Н. Бабонин, К. Титенков, С. Долгушин, И. Гончар, В. Калачев, В. Александрюк, А. Горбачевский, И. Лихобабин, А. Катрич и другие мастера боевого пилотажа и прицельной стрельбы. См. «Советские ВВС в Великой Отечественной войне. 1941-1945 гг.», М., 1968.



тья и сёстры, Сосна и Сикорский, духовная семинария, катастрофы, этапирование и внутренняя тюрьма.

Михаил Иванович, ветеран партии и, как ни обидно, номинация в государстве, говорил сердечные слова, крепко жал руку, обнял и поцеловал. У Поликарпова закружилась голова, ему мешал галстук, костюм, яркий свет бесподобной кремлёвской люстры.

Нестерпимо потянуло на Родину, на Орловщину, в Ливны, хотя бы на месяцок. Скромный Герой судьбы, конструктор собственной жизни и Краснозвёздных ВВС не обмолвится словом об отпуске ни с Калининым, ни со Сталиным, ни — упаси Боже! — с Берия. Он не стал хламить мозги присутствующих дежурными фразами и в обычной лаконичной манере сказал: «Будем строить мощный истребитель, и как можно быстрее!»

\* \* \*

В разные годы с Поликарповым пришлось плодотворно, героически и трагично работать многим лётчикам-испытателям, а знали его в с е.

В рядах ведущих ассов\* Страны Советов стояли виртуозы пилотажа А. Павлов, К. Арцеулов, Г. Седов, В. Чкалов, Ю. Пионтковский, А. Жуков, М. Громов, А. Анисимов, П. Стефановский, Б. Бухгольц, В. Коккинаки, Э. Преман, А. Залевский, С. Супрун. В годы становления авиации посвятили ей жизнь выдающиеся пилоты В. Евсеев, И. Козлов, В. Раков, Т. Сузи, Г. Головин, А. Прошаков, В. Степанченко, Б. Кудрин, А. Томашевский, И. Петров, К. Груздев, Г. Шеянов, А. Гринчик, Г. Байдуков, С. Шестаков, И. Антошин, А. Юмашев, М. Алексеев, А. Никашин, А. Кочетков, Н. Журов, А. Екатов, М. Нюхтиков, А. Якимов. Поколение, оказавшееся к Великой Отечественной войне призывным, боготворило лётных кумиров и старалось быть во всём похожим на А. Ковалькова, Е. Стомана, А. Филина, И. Спирина и Ф. Усачёва, А. Кржижевского и М. Коровкина. Любовь к технике, возможность наслаждаться полётом, романтика профессии и уважение населения, желание быть первыми в Мире были целью жизни когда-то

\*Здесь не ошибка: Асс — правописание 30–40 гг.



юношей А. Ершова, С. Рейделя, Н. Кастанаева, Б. Агрова, К. Ганулича, Ф. Болотова, Т. Рябенко. Н. Котякова, Д. Ильинского, И. Погосского, Б. Чухновского, Г. Полозенко. Тот же путь избрали Т. Фрунзе, С. Микоян, П. Федрови, М. Галлай, Е. Уляхин, П. Логинов, А. Хрипков, П. Перевалов, К. Будаков и Т. Алтынов, И. Гроздь и многие, многие другие — разве всех назовёшь?

Как жаль, что в суровые будни испытаний будет не до романтики. Что список рыцарей неба, — смельчаков от рождения, — будет трагически сокращаться до войны, покрывая родственников сединой и слезами...

Каждый из них знал: их профессия олицетворяется не только чистым небом, высокими скоростями и технической грамотностью, но и непредсказуемостью смерти... А на деле? Все знали, но молчали. Жёстко работали в небесах, гибли и молчали на похоронах дорогих друзей. Летели быстрее истребителей дни. Они уже балагурили, пели любимые песни и выпивали, обожали матерей и отцов, жён и детей, и — погибали. Гибли не в меньшем, а вероятно, в большем количестве, чем их коллеги из Германии, Италии, Англии, Франции, Голландии, Испании, США, Японии...

Их помнили. Им поклонялись, ухаживали за могилками, вдовами и сиротками. Жизнь продолжалась. Новая смена пилотов гоняла наперегонки на мотоциклетах «Триумф», «Нортроп», «Кавалер» и «Харлей», ленинградских «Элах» и на «Ижах», ничуть не хуже мотогонщика С.И. Карзинкина. Они любили музыку и кино, обсуждали международное положение по сводкам нередко глушей прессы. Иногда спорили, не понимая, КАК лучшие люди Армии, ВВС, ВМФ, партии — организаторы государства — оказались «врагами народа». В редкие дни отдыха соколы, которым рукоплескал народ, выбирались порыбачить, тряслись в вагонах, предвкушая встречу с роднёй, посещали достопримечательности, охотились на кабана и дичь, ударяли за девушками, вокруг границы мечтавшими выйти замуж за лётчика...\*

\*См. «По Сталинскому маршруту», М., 1937; «Два перелёта» (Чкалов, Байдуков, Беляков), М., 1938; публикации в «Правде» С. Супруна и А. Серова (декабрь 1938); мемуары М. Галлая «Третье измерение», М., 1979; сборник серии ЖЗЛ «Лётчики», М., 1981.



Снять с себя почти ежедневный перегрузочно-психологический стресс — это не просто давить на педали. Акробатика в мирных, а тем более в небесах войны — горение, скорость которого можно приостановить одним: безжалостной работой над собой на земле в гармонии между практикой и теорией. Вот почему многие лётчики — спортсмены.

— Что нужно, чтобы стать лётчиком? — закономерный вопрос сопливых малышей и гордых юношей с не определившимся голосом. В стандартной форме полный ответ займёт не менее 20 печатных страниц. Будем кратки:

- 1) Здоровье и крепкие нервы.
- 2) Сила воли и многогранность характера.
- 3) Стремление быть образованным во всём.
- 4) Твёрдость духа и патриотизм.
- 5) Уверенность в том, что безвыходных ситуаций не бывает.

Обозначенное — не есть формула успеха для поступавших в учебные заведения ВВС. Но, соблюдая тезисы, сам, незаметно для себя, придёшь к остальному...

Вдумайтесь, сколько скорби и истины в словах М.М. Громова:

«Могли ли предвидеть Поликарпов и Косткин, что их истребитель «ИЛ-400» окажется неустойчивым, что при первой попытке подняться в воздух К. К. Арцеулов, потерпит аварию? (Самолёт после отрыва от земли, не слушая рулей, пошёл на петлю). (Константин Константинович, к счастью, остался жив, получив тяжелейшие переломы руки и ноги, лечился в больнице им. Боткина. — Р. С. В.).

Могли ли они предвидеть, что лётчик Шарапов на том же самолёте серийного выпуска войдёт в плоский штопор и не выйдет из него?

Не только Поликарпов и Косткин, никто в стране не знал, отчего самолёт попадает в штопор, тем более — в плоский. Не знали, что такое самовращение самолёта (авторотация) и по какой причине она возникает. А ведь штопор лётчики делали в течение нескольких лет и выходили из него благополучно!



А кто открыл первым вибрацию типа бафтинг? Кто первым попал в вибрацию типа флаттер? Лётчик-испытатель в воздухе! Могли ли конструкторы предвидеть эти явления? Нет.

Мог ли Поликарпов предвидеть, что у его двухместного истребителя 2И-Н1 на максимальной скорости сорвётся обшивка с крыла и лётчик Филиппов со своим хронометражистом погибнет? Не мог!»\*

Николай Николаевич был не Бог, но старался многим помочь, был дружен с испытателями, доверившими ему жизнь. 31 октября 1940 года он отвечает пилоту И.П. Ермащенко на его поздравление, адресованное конструктору по случаю присвоения звания Героя СоцТруда.

«Многоуважаемый Иосиф Прокофьевич!

Очень тронут Вашим сердечным приветствием и пожеланиями. Они тем более дороги для меня, что Вы непосредственно участвовали в нашей творческой работе, испытывая часто с риском для жизни наши самолёты, устраняя и указывая те дефекты и недоделки в них, кои ещё, к сожалению, проскальзывают в нашей работе. Желаю Вам также полного успеха в Вашей опасной, но высоко полезной работе лётчика-испытателя.

Н. Поликарпов».

Ермащенко досталось хлопот в ходе испытаний «Чайки». Однажды, выслушав инструктаж штурмана А.И. Жукова в присутствии Поликарпова, он вылетел с наблюдателем Гурским, чтобы проверить И-153 на всех режимах штопора. Иосиф совершил не менее 15 витков, и вдруг — Гурский потерял его из виду. Полетал, покружил — нет биплана! Ничего не обнаружив, поспешил с докладом к Поликарпову: «погиб наш товарищ Ермащенко»...

На самом деле лётчик совершил затяжной штопор по совету Жукова и вывел из него «Чайку» у земли. Он и подумать не мог, что происходило на аэродроме, как терзали себя муками причастные к постройке и вылету самолёта люди. Только сел, приказ: «Молнией к Поликарпову!»

---

\*О психологических и физических издержках профессии отлично поведал Г.А. Амирьянц в книге «Лётчики-испытатели», М., 1997.



— Я шёл, как на казнь, только теперь понял вину перед ним, — вспоминал без вины виноватый герой. — Ожидал гневного разноса, увольнения. А Николай Николаевич обнял меня и крепко прижал к себе. Повторяю, отличительной чертой творчества Поликарпова было самокритичное отношение к творениям, забота, чтобы созданная им машина достигла совершенства и получила распространение, тёплое отношение к людям, усердно трудившимся с ним. Он высоко ценил их, многое прощал и щедро делился знаниями. Не было в нём ни свойственного многим чувства превосходства, зазнайства и нежелания признать ошибки, ни попыток переложить на других ответственность за неудачи».

— Мы благодарны вам, дорогие друзья, за проникновенные слова в наш адрес, — говорил конструктор слушателям, собравшимся в Центральном Доме работников искусств 19 ноября 1940 года на вечере, куда были приглашены Герои СоцТруда А.А. Микулин и Б.Г. Шпитальный. — Создавать самолёты, — продолжал выступление Поликарпов, — тоже искусство. Писатели называют мотор сердцем самолёта. Но мотор — ещё и певец. В его песенном гуле не должно быть ни одной фальшивой нотки. За этим внимательно следит Александр Александрович Микулин. Ваш покорный слуга Поликарпов принадлежит, пожалуй, к когорте художников. Самолёт должен быть не только надёжным и прочным, иметь хорошие лётные характеристики. Он должен быть красивым. Тогда на нём приятно летать. Как показывает практика, за красивым самолётом лучше ухаживают. Ну а третий член нашего боевого экипажа — Борис Гавриилович Шпитальный. Это дирижер мощнейшего оборонного оркестра. Величественная симфония огня! К сожалению, в наше время без вооружения не обойтись...

Каково? «Величественная симфония огня!» Оказывается, Поликарпов был поэтом, если смог перевести пальбу из пушек в символичное выражение! Впрочем, фотографии, автографы, беседы, бокалы, пляски красноармейцев из ансамбля А.В. Александрова были лирикой одного вечера. Со Шпитальными Поликарповы дружили давно: Борис как-то убедил



тельно наставлял Николая приобрести дачу в Снегирях, чтобы быть поближе к артистам, певцам, композиторам и писателям. Не раз и сам потом наведывался погостить...

Их дружба завязалась прочными узлами в начале 30-х годов, примерно после того, как в квартире Поликарповых прозвучал исторический телефонный звонок: «Шура, я еду домой!» — означавший освобождение главы семейства от тисков «Внутренней тюрьмы». В то время решался вопрос о вооружении Р-5 пулемётами калибра 7,62 мм системы Шпитального (ШКАС). Одновременно с разрешением проблемы конструкторы возвращались к обсуждению вопросов, связанных с постановкой пушечного истребителя. Замнаркома обороны М.Н. Тухачевский поддержал союз авиаторов и оружейников.

Потом появились синхронные пушки Шпитального — 20-мм ШВАКи, стрелявшие через винт. Их размещение в фюзеляже, испытания на земле и в воздухе, внедрение в серию — заслуга ОКБ Н.Н. Поликарпова, разработавшего новый способ синхронизации. В результате изменения синхронизирующего механизма пушки значительно повысилась работоспособность и надёжность. Новое оружие нашло своё место на всех боевых самолётах 30–40-х годов. Друзья пожимали руки: «Победа!». Однако не всё проходило в восторженно-радужных тонах. Нашлись крючкотворы, недалёкие протирщики очков партии, устно и письменно заверяющие о ненужности изобретения и его повышенной опасности для пилота и самолёта. По мнению «почемучек» и «тормозил», это было технически невозможно реализовать как на моторах воздушного охлаждения, так и на двигателях с жидкостным охлаждением. Интересно, что они думали о себе спустя время, когда начали крушить врагов пролетариата «Бисы», «Чайки», И-16 и другие машины, вооружённые пушечной системой Шпитального-Поликарпова?

Быстро пролетели мирные десятилетия — годы, когда Добро и Зло смешалось в единый ком Трагедий. Россия в XXI веке не знает точно, сколько же людей мы потеряли в период 1917–1940, сколько погибло от голода, холода, эпидемий, репрессий и несчастных случаев, порождённых стремительным темпом пятилеток и ужасающей по варварству коллективизации. Теперь же





партия и советское правительство решили подмять Финляндию, в дни, когда надо было изучать донесения Ш. Радо, Р. Зорге и многих других разведчиков, находившихся легально и нелегально в каждой стране Мира...

Шпитальный, вспоминая грозные для Отчизны годы и волнующие эпизоды дружбы и труда с одарёнейшим конструктором, рассказывал:

«Встречи не всегда проходили мирно. Споры и дискуссии дали мне возможность познакомиться с особенностями характера и таланта Николая Николаевича. Запомнились его трудолюбие, упорство, настойчивость, способность быстро принимать оригинальное и смелое решение сложной проблемы, умение находить пути к цели. Сидишь, разговариваешь с ним. Чувствуешь, мысли его где-то далеко, что разговор о деле, которое он считает решённым, его больше не занимает, и он уже занят другим, возможно, более сложным. Я как-то раз попытался обидеться. Николай смутился: «Ради бога, извините... А как вы думаете, нельзя ли построить такой двигатель, чтобы заставить вашу пушку стрелять адским огнём, а истребитель — летать быстрее и выше всех машин в мире?»

Поликарпов раздумывал над проектом реактивного истребителя «Малютка», не имевшего ничего общего с разработками немецких конструкторов, прошедших этот наисложнейший путь ранее. Но на первом месте стоял И-185, воплотивший всё лучшее из многолетних наработок Поликарповского коллектива. Авторитет его КБ после катастроф с И-180 (погибло шесть пилотов, три последующие заказанные машины разрушены) угасал на глазах после гибели П. Головина, И. Доброва и К. Александрова на СПБ в апреле 1940 года. В этом есть доля правды, но апрелю предшествовал январь. Названный экипаж, как Юлиан Пионтковский, испытывавший И-26 А. Яковлева, были ещё живы, мечтая поскорее помочь конструкторам вывести машины в серию. С начала 1940-го к Поликарпову часто приезжали Микулин и Шпитальный. Закрывались в кабинете, просили секретаря Лидию Фёдоровну снабдить их чайком и зарабатывались до ночи, запретив ей принимать кого бы там ни было. Цель ясна:



Поликарпов торопился построить высокоскоростной пушечный истребитель, способный долгое время превосходить аппараты противника; он спешил потому, что за 5 лет, как не стало Чкалова, ни один из его самолётов не строился крупной серией, горьковских мощностей он был лишён, были свёрнуты изыскания над ВИТ-1, ВИТ-2 и «Ивановым».

Опровержением «скольжения КБ Поликарпова вниз без остановок» следует назвать проектировку, макетирование и постройку И-185. Такой скорости создания боевых машин не знала история!

«Так быстро не рождался ни один опытный самолёт, — отмечает его ведущий конструктор В.И. Тарасов, вспоминая, что «три кита» — «Батя», Микулин и Шпитальный могли засиживаться у Н.Н., работая с ним до утра. — От начала компоновки 25 января 1940 года до выпуска рабочих чертежей 10 марта прошло полтора месяца, — подчёркивает Василий Иванович. — 18 апреля 1940 года экспериментальный экземпляр с работающим мотором М-90 был установлен в аэродинамической трубе ЦАГИ. Начались аэродинамические продувки, а полноразмерный макет для визуального определения процесса обтекания поверхностей продувался 5 сентября».

Постараемся подробней рассмотреть конструкцию новой машины, ввиду того, что хамы прошедших времён посмели упрекнуть Главного и его коллектив в «бипланном заблуждении», исключив из памяти, что им принадлежит конструкция первого послереволюционного (советского) моноплана с мотором «Либерти»\*.

Нетерпение, поспешность выводов, однобокая позиция, некомпетентность взглядов, кураживание со своим именем и лелеянье гонораров от издательств (выпускавших опусы 100-тысячным и более тиражом), всегда отличали «виртуозов» историографии под псевдонимами и без таковых. Авторы не претендуют на открытие адвокатуры в защиту КБ

---

\*Изучайте «Технику воздушного флота», «Вестник воздушного флота», «Авиацию и воздухоплавание», материалы научно-мемориального музея Н.Е. Жуковского, «Аэро», «Науку и технику», труды ЦАГИ, «Самолёт», «Советскую авиацию», авиа-атласы ОСОАВИАХИМа-ДОСААФа.



Н.Н. Поликарпова. Однако нежелание и неумение настырных товарищей разобраться во всём до конца с намёками на «авторов будущего», подтверждают мнение Рассохиных в том, что в СССР жили и работали люди, люто ненавидевшие «короля». За что? Да за то, что он был первым даже среди молодых конструкторов. За то, что монопланная компоновка была его «альма-матер». За сквозной график разработки рабочих чертежей, изготовления узлов и деталей, метод агрегатирования и дружбу с поставщиками вооружения и оборудования самолётов. Они же — поставщики от моторостроения, а также возможные диверсии в ходе опытного строительства и испытаний И-185, прямо способствовали болезни и расформированию КБ Н.Н. Поликарпова в годы войны...

Цепь неудач, когда она становится цепью — заставляет задуматься, что её связующие звенья не случайны, а рукотворны. Можете несколько дней поразмыслить. А пока — конструкция.

Одноместный истребитель-моноплан смешанной конструкции с двухлонжеронным крылом и убирающимся одностоечным шасси олицетворял сумму опыта создания и эксплуатации последних модификаций И-16 и И-180. В качестве силовой установки предполагалось использовать 18-цилиндровый двухрядный 1600-сильный М-90 из Запорожья. Увы, в конце апреля завод № 29 предупредил, что поставленные им два двигателя не доведены до рабочего состояния, рекомендовав провести испытания моторов на земле.

После вступившего в силу указания об установке пермского «двухрядника с 14-ю «котлами» — М-81 (1500 л.с.) воздушного охлаждения, инженеры приуныли: двигатель был явно не удачен. Оснащённый им самолёт не мог даже приблизиться к расчётным характеристикам. Первый И-185, с новым типом капота с центральным входом и вентилятором, сразу же строился с оглядкой на массовое производство, с учётом максимальных удобств при эксплуатации. Самолёт как бы делился на крупные агрегаты и отдельные узлы. Например, мотоотсек в сборе крепился к фюзеляжу 4-мя болтами. Тем же количеством болтов затягивался отсек воо-



ружения. Собранный центроплан с шасси и бензобаком «прихватывался» 10-ю болтами. Это существенно облегчало сборку и разборку самолёта при транспортировке и ремонтных работах в полевых условиях.

Понимая, что свободнонесущий моноплан с двигателем воздушного охлаждения будет «лобаст» и, памятуя, что при этом мотор становится защитой пилота, Поликарпов реализует задумку относительно конструкции капота. Интуитивно чувствуя, что аэродинамика самолётов с поршневыми двигателями заходит в тупик, Николай создал прообраз входных компрессоров, которые в будущем найдут применение на реактивных машинах. Опять же, из-за оказий с М-90, от носового отверстия капота и втулок лопастей винта, прикрытых профилированными обтекателями, пришлось отказаться, установив стандартный капот под двигатели М-81, а затем М-71 и М-82. (Оба двухрядные, звёздообразные, с воздушным винтом АВ-5-119 либо ЗСМВ-14, мощность — 2020 и 1700 л. с. соответственно, изготовитель Пермский моторозавод № 19).

Фюзеляж 8-метрового истребителя (деревянный полумонокок) состоял из двух симметричных элементов, которые выклеивались из берёзового шпона на спецболванке. Его внутренний набор образовывался четырьмя лонжеронами и шпангоутами (лонжероны были профильные) вместо обычных трубчатых. Наоборот обстояло дело с двухлонжеронным крылом и свободнонесущим оперением — они изготовлялись из дюралюминия. По соображениям безопасности и с учётом пожеланий пилотов, крыло снабжалось автоматическими предкрылками и посадочными щитками, которые могли отклоняться на угол до 60°. Площадь крыла составляла 15,53 м<sup>2</sup>. Причём она была сокращена Поликарповым по его излюбленным мотивам, обеспечивающим минимально допустимые геометрические размеры. При взаимодействии последнего со сдвинутой вперёд центровкой, страхующей продольную устойчивость истребителя и высокой удельной нагрузки на крыло равной 235 кг/м<sup>2</sup>, удалось сократить размеры моноплана, и следовательно, увеличить его скорость.

Поликарпов и его окружение смогли доказать отечественным и зарубежным оппонентам правильность своих далеко



идущих соображений, незамедлительно вводимых в жизнь. Главный неоднократно подчёркивал: нагрузка на одну лошадиную силу мотора более важна, чем нагрузка на площадь крыла, профиль которого обеспечивал теперь спокойствие пилота, когда он садился на большой скорости. Но, если у нас болтали языком, доносили и за глаза хамили, то за рубежом (непонятным образом) всё наилучшее, выявленное и созданное ОКБ Поликарпова, перенималось с похвальной поспешностью...

Мы говорим не только о первом варианте И-185, самолёта, по выражению экспертов НИИ ВВС, «превосходящего все истребители Мира». Авторы шагнули вперёд, сказав немного и об его модификациях\*. Однако и в них, модификациях, появившихся до 1943 года — оставались: шасси с воздушно-масляной амортизацией и двухтормозными колёсами с пневматическими камерными тормозами; самоориентирующийся костыль с пневматиком, стопорящийся перед взлётом; их уборка вкупе с посадочным щитком с помощью сжатого воздуха; полотняная обшивка рулей и элеронов и металлическая обшивка стабилизатора; гармонично продуманный фонарь.

В оборудование входили — трёхбаковая бензосистема (бак в фюзеляже и два в центроплане), два маслорадиатора (размещение в общем туннеле в нижней части фюзеляжа), маслобак, направляющие воздуха к карбюратору двигателя и створки, регулирующие его обдув, противофлаттерный балансир руля направления и воздушный винт из полированного металла. В полный комплект И-185 внесены: механизм закрытия щитка шасси, его подъёмники-цилиндры (также и костыля), замок выпущенного положения шасси, узлы подвески рулей поворота и высоты, патронные ящики, автоматический предкрылок и посадочный щиток, «чтимая» новая доска приборов, авианавигационные огни и удобное кресло пилота.

Вооружение соответствовало выражению Поликарпова — «Величественная симфония огня!». Сочетание трёх 20-ти миллиметровых пушек Б.Г. Шпитального, размещённых вок-

\*Помимо «изделия 62» имеются в виду аппараты И-186, И-187, но они не прижились среди пяти И-185, изготовленных заводом № 51 до его эвакуации в Новосибирск в ноябре 1941 г.



руг мотора, бомбовая нагрузка до 500 кг (2 бомбы по 250 кг или 4 по 100), 8 РС-82 под крыльями — подобным арсеналом не обладали ни советские, ни зарубежные истребители!

К 10 мая 1940 года самолёт был готов к испытаниям. На деле, из-за М-90, он смог оторваться от земли лишь в сентябре, под пилотажем шеф-пилота Уляхина, да и то с двигателем М-82. Никто из присутствующих при пробных подлётах и пробежке модифицированного И-185(РМ) с размахом крыла 9,8 метров не ожидал, что бесстрашный Женя взлетит, проявив опасную для ОКБ самостоятельность. Конструктор М.А. Зимин в момент его внезапного отрыва от земли стоял с товарищами у границы ВПП. Немногим позднее вспоминал факт «хулиганства» так:

«Мы были в шоковом состоянии (ну как не понять Уляхина! Он же всей душой хотел, чтобы И-185 поскорее поступил в строевые части! — *Р. С. В.*). — Облачность низкая, — продолжает однофамилец Героя ВВС Г.В. Зими́на\*. — Самолёт быстро исчез из вида, не было слышно привычного гула мотора...

Вечерело. Лётное поле быстро затянулось густой пеленой тумана. И вдруг загудел мотор. Уляхин, недолго пробыв в воздухе, проскользнул под нитями проводов и сел поперёк аэродрома.

— Поликарпов приказал мне за самовольные действия отстранить вас на два месяца от полётов, — сказал, с укоризной глядя на Уляхина, начальник лётно-испытательной станции, герой челюскинской эпопеи И.В. Доронин. И добавил тихо, чтобы не услышали остальные:

— Женя, дорогой... А если бы? Как ты мог!

— Он взлетел сам, — оправдывался Уляхин. — Я не мог его удержать на земле. Это, Иван Васильевич, чудо, а не истребитель. Какое наслаждение на нём летать! Я сам всё расскажу Николаю Николаевичу. Он поймёт меня.

— Сейчас лучше не подходи к нему, — предупредил Доронин. — Гроза! Нет, даже две грозы!»

---

\*Кстати, напомним, что Георгий Васильевич впоследствии напишет книгу (после войны) «Тактика в боевых примерах. Истребительная авиадивизия», М., 1982.



В дальнейшем группа специалистов во главе с Н.Н. Поликарповым предприняла ряд мероприятий, направленных на улучшение И-185 согласно требованиям 1941 года. И вновь до головной боли их доводил двигатель воздушного охлаждения. «Король» и ратоборцы его КБ верили в новый истребитель и знали, насколько срочно он необходим государству рабочих и крестьян для их же защиты, для обновления истребительного парка Армии и Флота. Реальная возможность скорейшей постановки истребителя в крупносерийное производство возникла благодаря А.Д. Швецову, разработавшему со своей моторной командой звёздообразный двухрядный М-71, развивавший на взлётном режиме 2020 л. с. Ни один из серийных V-образных двигателей водяного охлаждения из тех, что монтировались на ЯКАх, ЛаГГах и др., не обладал столь внушительной мощностью. Не потеряв оптимизма, поликарповцы удлиняют фюзеляж, дополняют его приборами, считают возможным усиление вооружения путём установки двух синхронных пулемётов ШКАС. И-185, в котором уже просматривались очертания будущего Ла-5, по всем параметрам превосходил истребители Германии, Италии, Японии, Англии, Франции и США.

Поликарпов крепко дружил с двигателялистами и до войны встречался с ними ежедневно. Мотор держал на земле И-185. Николай, бывало и покушать не успевал, будучи задёрганным в поездках на моторные заводы и в научные институты. Новый истребитель произвёл впечатление на руководство оборонной промышленности и ВВС, а М-82, прошедшие испытания на Су-2 Павла Осиповича, не поступают! Нет времени, ни минуты нет времени! — эта тихо тикающая мысль ломала голову, превращаясь в манию преследования Поликарпова, Сигаева, Ионова, Шахурина, Швецова...

Перенапряжение сказывалось, подтверждая истину — у творческих людей 15 пятниц на неделе. Понедельники, четверги, вторники, среды и субботы мелькали, захлёстывая и опережая друг друга, в погоне от заката до рассвета, в ломающей судьбы гонке на горизонт. Трагедийное ралли по циферблату продолжалось и тогда, когда с трассы уходили в





небытие тысячи жизней, когда войска давили соотечественников и подвластные народы. Самоубийственная гонка Человечества за место под солнцем, за земельные, водные, природные ресурсы, за возможность рабовладельчества, гонка, направленная на сокрушение идеологий и религий, привела к строительству бронированного бульдозера, имевшего скребок от Финляндии до Чёрного моря.

...Июньская ночь была тихой и прекрасной, одетой в белое платье выпускниц школ, но не везде жила красотой и свободой. Где-то шли дождь и вьюга. Перекатывали волны шторма. Клокотали гейзеры и обледеневали танкеры. В ту ночь кто-то зачал ребёнка, а кто-то был зарезан в ресторанной потасовке или за овёсно-свекольную баланду в ИТЛ. Там, где светилось счастье, тенью его следовало горе. А там, где крушило людей горе, новые ряды воскрешало лжесчастье. Так не думал никто, потому что хотел жить сегодня, а не вчера. Ибо каждый философ был на мушке, сделанной в СССР.

Маленький мальчик, идущий под ручку с мамой, весь день вёл себя хорошо. Завтра воскресенье, и он с папочкой, героем-стахановцем сталелитейного производства, пойдёт смотреть на слонов и мишек. Папа обязательно купит пять эскимо ему и соседской Сталине. Потом они отправятся в музей и строгая тётя в очках наверняка расскажет им про Северный Полюс, Чкалова и самолёты...

Ревя, словно ТБ-3, он взлетел на третий этаж, открыл дверь и, вбежав в переднюю, оторвал листок календаря. — 22 июня! Ура! День рождения мамы!

Вошёл усталый отец. — Ты зачем это сделал? Ещё нет двенадцати! Будешь шалить, не получишь немецкого лесопета! Ах, проказник!

У мальчика выпал изо рта красный леденец-петушок.

— Неужели правда, на День рождения мамы они никуда не пойдут?!

\* \* \*

Утром этой семьи не стало, как не стало тысяч семей Герники, Лондона и Ковентри, Варшавы и Шанхая. Войну ждали.



Но для большинства населения СССР она пришла наиподлейше-вероломно. Многие надеялись на «честность» фиговой бумажки, коим являлся пакт 1939 года. Нет никакого смысла говорить о превентивных ударах, о помощи со стороны Советской России Англии, если бы моторизованные армады Рейха попытались бы оккупировать её в первую очередь. Нет необходимости искать виновных, потому что их не было; был виноват Мир, допустивший подняться Сатанинской миссии в лице национализма и шовинизма фашиствующих Италии, Германии, Японии, их саттеллитов. Миллиарды долларов, рублей, фунтов стерлингов, марок, гульденов, лир, песо, иен, юаней, тонны золота и макротонны металлолома, зернобобовых, нефти, стратегического сырья по Менделееву, весь захваченный потенциал ВПК стран Европы логически и с потакания властей привели к тому, что ЭТО СЛУЧИЛОСЬ!

С далёких пор, как отковался первый меч на Планете, принято считать виновным нападающего. Никто не собирается это опровергать, а зря! Больные нации испокон веков вылечивались сокращением населения, то есть войной. Допуская фантазию о международной блокаде агрессоров, хотя бы в начале 30-х годов во всех внешнеэкономических отношениях, приходишь к выводу: столкновения двух утопий Земли — националистической и коммунистической могло не быть!

Встаньте и подойдите к карте СССР 30–40 гг. Всмотритесь в неё, думая о том, как смотрели на эту часть материка Евразия, например, зулусы. А ведь у них кроме лука и стрел ничего не было! Геополитические наркоманы XX столетия, зацепив крохи из истории войн древних и последующих цивилизаций, были не в угаре и не в бреду, коварно строя реваншистско-вселенские планы о переделе Мира. Гигантоманскими идеями о Мировой революции страдало и Советское правительство с момента выстрела шестидюймовки «Авроры». Под «вуалью» марксизма во всех странах действовала шпионская сеть, повергшая в шок лидеров противоборствующих разведок, которым и было-то без году неделя. Хрен редьки не слаще; что бы ни говорилось, что бы ни думалось и ни интерпретировалось, что бы ни делалось и ни предполагалось сделать,



— началась Великая Отечественная война героического советского народа, в лице всех наций страны, за свободу и независимость со слугами Зла, опозорившими германскую нацию.

Это умный германский народ, загнипнотизированный посулами, милитаризировал экономику и увеличил военное производство в 22 раза по сравнению с 1934 годом. Созданный им «благоприятный» инвестиционный климат позволил создать громадные и современные Вооружённые Силы, оккупировавшие 12 государств Европы к 1941 году. Старый и Новый Свет преступно закрыли глаза на строительство свыше 10 000 самолётов всех типов, 5640 танков лучших моделей, штурмовых орудий, а также свыше 61 000 орудий и миномётов. Морские державы, имевшие колонии, «просмотрели» гигантский рост Кригсмарине, который мог роджествовать полным ходом в составе 217 боевых кораблей и 161 субмарин. Такая мощь оказала сверхгнетущее давление на сознание наций, смяла праведную ориентацию. 1 миллион 200 000 людей добровольно присягнули свастике. В результате численность германских Вооружённых Сил возросла до астрономической цифры — около 8,5 миллионов человек. Им предстоит совершить миллионы злодеяний, погибнуть самим, малой части выжить и попасть в плен в рядах 169 пехотных, 21 танковой, 14 моторизованных и 10 других дивизий, а также 7 отдельных бригад. Высококультурный германский народ первый совершил преступление над собой, не задумываясь, что зверские методы подавления и убийства других наций порождают более варварские действия обороняющихся, а затем нападающих. В 1941 году подавляющая часть населения Фатерланда возомнила невозможное (а всё Геббельс!), не потому, что Германия была превыше всего на свете, а потому, что чтит поговорку «Победителей не судят!» Величайшая трагедия их существующих, поверить на слово калифам на час, и мало того, поддерживать их на Олимпе власти десятилетиями!

Всесоюзный народ, несмотря на катастрофичность международной обстановки, внутреннюю войну репрессий, глобальную ложь партии и правительства, смог заглушить боль, причинён-



ную ими за те же десятилетия, всеми силами и средствами выйдя на отпор небывалому в истории вражескому нашествию. Пережив междоусобицу Гражданской, бег сынов и дочерей за границу, уничтожение дворянства, интеллигенции, духовенства, крестьянства и военкадров, до которых не додумался бы ни один из Гитлеров, советский народ проявил десятижильность и величайшую силу духа, выдвинувшись достижениями в разряд сильнейших держав Мира. Отражение успехов трудолюбивого населения обязан помнить каждый по страницам букварей, учебников и энциклопедий, по воспоминаниям предков...\*

Советский Народ, невиданный геройский и великомученический трудяга от зари до зари (а не партия и правительство) родил, воспитал, создал, кормил, обувал, снабжал топливом и техникой Пролетарские Вооружённые Силы, ничуть не уступавшие крестоносному бульдозеру с клеймом «Барбаросса», и уж тем более, воинственным самураям, с которыми удалось заключить нейтралитет (не без мелких конфликтов сохранившийся до 1945 г.).

Российский народ, словивший 300-летнюю монархию Романовых, смог сверхоперативно самообучиться и выставить на свою защиту свыше пяти миллионов человек. К июню 1941 года численность военнослужащих Сухопутных войск и ПВО превысила 4,5 миллиона. В ВВС и ВМФ, осознавая полноту ответственности за целостность рубежей и промышленно-тыловую Великую Стену, рождённую кровью, потом, коллективизацией, индустриализацией и вакханалией «чисток», служили 478 и 344 тысяч человек. Красная Армия, воспитывавшаяся по стратегмам наступательной, а не оборонительной войны с учётом откровений Фуллера, Дуэ, Макиавелли, Триандафиллова и других, располагала 1870 танками и 2700 самолётами новейших типов и конструкций, разработанных одарённой советской инженерией накануне войны. Плавсостав ВМФ Союза ССР — наследники традиций адмиралов Истомина, Лазарева, Нахимо-

---

\*Тогда не случится соцаномалий, подобной майской 2011 г., когда воронежец, фронтовик В.И. Засорин отослал боевые награды в Кремль, В.В. Путину, из-за того, что предательские чиновники не дали ему квартиру по госпрограмме обеспечения жильём ветеранов ВОВ.



ва, Макарова, многих других «сыновей» Мирового океана, несмотря на «оказию» со строительством авианосцев, владели 277-ю кораблями и 212-ю субмаринами. Их своевременное появление на воде и в толще глубин — заслуга репрессированных флагманов Рабоче-Крестьянского Флота. Нельзя забыть, что артиллеристы Армии, прошедшие одну из лучших школ баллистики в Мире, имели в наличии и обслуживали свыше 67 000 орудий и миномётов, среди которых имелись убийственные новинки по калибру, дальности, прицеливанию и мобильности, не идущие ни в какое сравнение с образцами артвооружения европейских и западных арсенальщиков.

При сопоставлении цифр по вооружению, численности войск Армий и плавсостава противоборствующих Флотов, следует иметь в виду ложь кремлёвской диаспоры и обслуживающей её печати всех направлений и рангов, выпустившей миллиарды гнусно-провокационных статей со времён Махно. Поскольку анархизм-коммунизм бакунинско-кропоткинского толка с идеями вольных Советов, безвластия и принадлежности крестьянства самому себе («пусть горожане друг друга едят, а мы и сами прокормимся!») был для тоталитаризма ненавистен, антигосударственен и страшен, олигархи власти и исполнительные структуры с первых дней правления ввели народ в заблуждение словосочетанием (и понятием) «повсеместное повышение бдительности».

Что же такое «бдительность» в обрамлении туманного ореола будущего, обязательно светлого коммунизма? Кратко, у бдительности один синоним — донос. Донос как форма общественного бытия приветствовался, и в более молодом, чем коммунизм, житии диктатур нацистско-милитаристского толка. Госмашинеры идеологии той и другой стороны действовали по сходным сценариям, в целях легализации узурпаторства и повышения числа подневольных рабочих ресурсов, с их последующим переводом в материализацию военщины, т.е. в развитие ВПК. Для отвода глаз и сознания сначала советская, а потом германская «кухарка» пропаганды использовала рецепты меню «блюдо-подачек», с элементами постепенного отравления. Классификация «продуктов» включала льготы не только военнослужа-



щим и их семьям, но и гражданским службам жизнеобеспечения, насмерть зажатым термином «бдительность»...

Бдительность — анонимка фригидной секретарши на общественного, государственного, партийного деятеля города Н., кушавшего уху из котелка Ленина в Разливе.

Бдительность — всесоюзные ложные обвинения честных тружеников во вредительстве, измене Родине, в шпионаже и контрреволюционности, в воскрешении духа Промпартии и в пособничестве подъёму религиозности в массах.

Бдительность развязала руки и заставила круто шевелить мозгами Армию паразитов на Общепартийном теле, а многим родственникам предоставила возможность утопить родню в ГУЛАГе с «закономерным» намордником и конфискацией имущества.

Высокопатриотичная бдительность Сталина, видевшего нефтяной оазис Германии — Плоешти под именем местного «бела куна» (но только не К. Кодряну), привела к тому, что Гитлер нарушил его планы, ударив первым. Аналогично вероятно, учитывая трагическую сущность природы мирового революционера, что Вооружённые Силы Рейха спровоцировались на реализацию «Барбароссы», по мотивам опыта М.И. Кутузова («Заходите: тут вам и смерть!»). На этом фоне Шульце-Бойзен — песчинка!

Агрессивная бдительность ряда руководящих работников партии, правительства, Вооружённых Сил Армии, ВМС и наркоматов ввергла народ в страшнейшую из всех войн в истории Человечества. Донесения внешней разведки прошли перед ними, как: «ерунда, глупость, дезинформация» с официальной посылкой патриотов к «ё.... матери!» Не будет в веках оправдания столь антироссийской «бдительности» (плюс ещё 50 её пунктов), зародившейся не где-нибудь, а на просторах Советской России! Почему не прислушались к «Красной капелле» и Р. Зорге?\*

\*Не слушали своих и сочувствующих за рубежом, так хотя бы поняли смысл слов врага-белоэмигранта Е.К. Миллера. Бывший генерал-губернатор и главнокомандующий войсками Северной области, сплотивший в «Российском общевойсковом союзе» до 200 000 человек к концу 20-х гг., говорил за год до нападения Японии на Китай: «Наши военорганизации делают всё более и более способными скрестить оружие с советской армией. Мы готовы начать войну». Главарю РОВС «повоевать» не дадут — его поймут в Париже агенты НКВД, а после доставки в Москву и суда — расстреляют в 1937 г.



Помимо названных составляющих Вооружённых Сил Армии и ВМС СССР, за ними же числились многие тысячи самолётов, танков, мотоциклов, бронедивизионов, планёров, катеров и мониторов речных флотилий, по «описке» «краеведов» ВОВ «устаревших» типов и конструкций. Назвать их общую цифру сразу в те годы означало одно: оплот соединяющихся пролетариев, шума о демократии строя, с середины 20-х годов производил наступательную боевую технику под перлом «Даёшь бдительность!». Напоминая полуистреблённому народу о происках союзников по Антанте, действия которых цементно закреплялись преступным реваншизмом, антисемитизмом и национализмом, «ум, честь и совесть нашей эпохи» с «холодным рассудком и чистыми руками» (ВКП(б)) переступила порог понятия «самооборона». Наводящий вопрос «Каким образом?», или «Кто вам, гады писатели, дал право клеймить великое?» — рассмотрим процесс смены шкуры монстра, чтобы его зародыш в будущем не увидел света.

Ни Ленин, ни Бронштейн, ни Сталин не могли ударить по «дюжине ножей для спины революции» путём развёртывания грандиозной экспансии в Европе, Азии или в Африке под красным стягом Большого Террора. Само звучание «свободолюбивый пролетариат» при «вагоне» лозунгов, агитлисточков, частушек и песен говорило, что народные массы не хотели называться завоевателями, хотя, во всех войнах таковыми и были, становясь большими преступниками в битвах-мясорубках в периоды Гражданских катаклизмов, навязанных смутьянами наций, провокаторами сознания, родоначальниками новых вирусов под псевдонимами. Время неумолимо мчало вперёд. Военщина трансформировалась, перевооружалась с оглядкой на заграницу. Строительство Армии, ВВС и ВМС нового типа велось в присутствии и с помощью иностранных инженеров, конструкторов, испытателей, ведущих репрезентантов и военатташе Германии\*. Многие немцы осели и обрусели среди колонистов

---

\*У Г. Геринга была даже русская (липецкая) любовь — красавица Надежда Горячева. Более подробно о тайном сотрудничестве РККА и Рейхсвера в 1922-33 гг. см. книгу Ю.Л. Дьякова и Т.С. Бушуевой «Фашистский меч ковался в СССР», М., 1992 г.





постарше после Первой мировой. Другие, как Ульянов, мечтали о Великой Германской Соцреволюции. Смута — она и есть Смута! По А.С. Пушкину — «Царица грозная — Чума»...

Изобретение народовольца, гения повстанчества с элементами уголовщины Н.И. Махно (владельца Ордена Красного Знамени № 4) — тачанка, отображённая кистью М. Грекова, в условиях моторных войн отпадала. Понимая, что рейд 250 тачанок махновского сподвижника Колесника, как и новый Перекоп с переходом Сиваша не повторятся, совправительство в тисках голода, коллективизации и бума пятилеток решается на стратегический шаг, патронируя производство лёгких танков американского «танкетчика» Дж. У. Кристи. Михаил Фрунзе, случайно не застреленный батько Махно в один день с Эйдеманом, незадолго до смерти от загадочной хирургии, наставлял единомышленников и врагов революции: «Мы партия класса, идущего на завоевание мира».

Поверхностно изучившие теоретическую войнолюбивость Маркса-Энгельса, ревностные блюстители учения так и не упокоившегося идола революции Ульянова-Бланка, превзошли себя, рассчитывая совершить Мировую революцию в грядущем, не имея перспектив. Бесславный, завоевательный поход армий М.Н. Тухачевского, геополитические выпады Н.И. Бухарина, репрессивные методы подавления инакомыслия и народной самодеятельности, проводимые Л.Д. Троцким и К.Е. Ворошиловым, чудовищное убиение мятежного крестьянства на Тамбовщине, тех же героев Крыма махновцев, расправа над моряками Кронштадта, золотые контрибуции Германии — это ли не Чума\*? Гений русской поэзии, любезный народу за то, что «милость к падшим призывал», назвал поэму круче по смыслу: «Пир во время чумы». На «пире» Истории первых десятилетий XX века, плясали сатанисты, сходные с героями булгаковских «Дьяволиады» и «Мастера и Маргариты»...

Ленин, напушукавшись с мировым криминалом не только в Шушенском, как слабо выпивающий интеллигент ясно представлял невозможность истребления частной собственности и

\*Всемирные евреи, подобно поджигателю икон сатанисту Чайкину, уничтожили почти весь Романовский Флот, спасённый русскими моряками-патриотами.



капитала. Безумная национализация — одно, а НЭП — другое. Да что цитировать обучившие несколько поколений документы, когда Декларация об образовании СССР освещала создание ВСЕМИРНОЙ СССР! По замыслам захвативших власть авантюристов, в её состав должны были войти новые республики. Учитывая, что минимум держав сочувствовал коммунистам из-за братоубийства, появление виртуально-утопического Всемирного Советского Социалистического государства или республики означало страшное и неизбежное: военное столкновение разноидейных классов — Вторую мировую войну.

Ф. Каплан (может и другой иностранец-киллер) освободила суперреволюционера от эксплуатации потенциальных миллиардов рабов под эгидой «Интернационала» и всемирного «счастья» народного. Однако и все существующие виды повстанчества были беспощадно ликвидированы. Особый том (и здесь мы вновь повторимся) — разорение и убиение как господствующих классов, так и дервишей воинства Аллаха — мусульманства, которое моет ноги почаше христианства, несколько раз в день, по намазу и без намаза. Люди третьего тысячелетия, неужели совсем ослепли, не видя возвращения предрассудков в войне с «террористами» и «бандитами»? Всё проще: перед нами не язычники-духи, а ярые исламисты, повстанческая армия Ислама. Кто же хотел официально признать в своё время Антонова, Григорьева, Петлюру, Энвер-пашу, Курширмата, Мадамин-бека, Сеида Алимхана, Махно? Враги! И только... рубать, вешать, стрелять, травить!!

Экскурс по российской истории необходим не для того, чтобы понять выражение «Нами правит грузин с Палестины». Океан хорошего «запрудили» социалисты-коммунисты ради благосостояния народа, его образования, роста самосознания нации. Всё лучшее было важно скорейшими темпами закреплять и увеличивать достояния-завоевания пролетариата, что и делалось с единовременным сокращением слагаемых соцобщества. Системно продолжались приговоры, этапирование, конфискации, сжатие хомута на крестьянстве, а также нещадная эксплуатация дешёвой, в самом деле золотой рабочей силы на производстве, стройках и всех видах транспорта. Об этом помнили и знали всякий



советский гражданин и гражданка, объединённые чистым словом «товарищ». К многомиллионному сожалению, многие, живя, работая и воюя круглые сутки, не доживут не то что до подписи Кейтеля. Замечательные сыновья и дочери СССР уйдут на вечный покой от житейского горя, неустройства, безздоровья и материальных тягот, задолго до похода авианосцев Императора Хирохито в Гавайские воды и Южные моря. Жалко до слёз соотечественников и союзников. После войны выяснится, что удар палубной авиации вице-адмирала Объединённого Флота Т. Нагумо был предсказуем, поскольку его «Кидо Бутай» видели голландцы-подводники с субмарины «К-17» под командованием капитан-лейтенанта Безансона\*. Моряки Королевы Нидерландов Вильгельмины оповестят об опасности англо-американское командование ВМС на Дальнем Востоке. Секретные доклады лягут на столы У. Черчилля и Ф.Д. Рузвельта. А потом свидетелей рейда японцев — единственных очевидцев — взорвут с подлодкой свои же, доставив на борт взрывчатку в виде «рождественских подарков». Как видим, в 1941 году, диктатурам, консерваторам с демократами и либералами были болезненно необходимы «вероломство и внезапность»...\*\*

Троцкий, бежавший из Сталинской республики в Мексику, где вскоре был убит ледорубом от руки агента Москвы Меркадера, хотя являлся репрессиионщиком российского народа, оказался прав в 1939 году: «СССР придвинется массой к границам Германии, когда Третий рейх будет вовлечён в борьбу за передел мира». Годом раньше он, с присущей ему сенсационностью, заявляет: «Без Сталина не было бы Гитлера, не было бы Гестапо!» Бронштейн, конечно, может оказаться правым центристом с перманентной эмоциональностью (как же, всего лишили, объявив его, главу РВС и наркомвоенмора вне закона!). А между тем, нехорошо топить одного Сталина в грязи советского режима. Его первый редактор-составитель не кто иной, а... Троцкий!

---

\*«Этого» не покажут в японо-американском фильме «Тора! Тора! Тора!» («Колумбия Пикчерз»), при съёмках которого чудом не погибли сорок каскадёров.

\*\*Статья В. и С. Рассохиных «Тайна Нидерландов», оформленная авторами, проработирована орловскими СМИ, несмотря на визит В.В. Путина в Голландию в дни подачи материала.



Личная заслуга Джугашвили в деле сверхгигантского перевооружения Страны Советов огромна и неумолима. Окружение Вождя — идолопоклонники культа личности — спешили не так увековечить имена, как организовать почву для скорейшей реализации планов, по которым гарантировалась Всемирная Победа коммунизма. Ну, что, казалось бы, плохого? Ничего, кроме одного: Победа обеспечивалась механизированно-титанической силой оружия, жизнью и смертью пролетариата...

Чтобы понять, как закалялась сталь, отчего зародилась стахановщина, новейшие технологии машиностроения и лёгкой промышленности, следует иметь большое сердце и редкую высокопатриотичную душу. Ибо мало в России людей, исполнивших трагическую роль лакмусовых бумажек или промокашек всеобщей боли нации. После смерти Ленина и нарушения его завещания (не допускать к власти Сталина), пока ефрейтор Адольф с Гессом осваивают орфографию при написании «Майн кампф» в тюрьме, в Советской России грянул голод, не посещавший её твердыни с тех пор, как платили почти трёхвековую дань Золотой Орде.

Голод, якобы сопутствующий росту самосознания в безграмотных массах, привёл к гибели не менее 17 миллионов россиян после Гражданской войны и подтолкнул народ к тысячам мародёрско-саботажных преступлений, самым страшным из которых явился каннибализм. Людоедство, возникшее до нашей эры, воскресло в пролетарскую эру всемирного братства. Сталинская конституция развязала руки партийным «бизнесменам», торговавшим конфискованным хлебом за рубежом (объём продаж, по «скромным» подсчётам, составил пять миллионов тонн ежегодно). Когда проходил рукотворный замор населения от мала до велика, когда партия и правительство **были кровно обязаны** закупать продукты за рубежом или, хотя бы провести отстрел съедобных диких животных, траление неводами морских и пресноводных рыб, они же — партия и советское правительство — продают за границу алмазы, золото, платину, алюминий, никель, уголь и нефть, сокровища РПЦ и произведения



искусства, собранные самодержцами Всея Руси, их паломниками и родовитыми почитателями...\*

Ни один из архивов нашей державы не способен правдиво ответить на вопрос патриотов: «Какова цена проданного богатства и каков общий убыток, постигший Россию с приходом к власти большевиков, заключивших позорный «брестский мир»?!

Ответа на вопрос никогда не будет, ибо никакой ценой не оплатить богатства единой человеческой жизни наших предков. Многие ушли на покой от вельмож и царей при крепостничестве и прочих ущемлениях прав взаимовыгодного общения классов. Но, чтобы есть на обед кошек, собак, грачей, павшую скотину и Человека — было уму не постижимое неандертальство совсем не пещерных людей XX века. Учтите, на данный момент истории Советского государства были умерщвлены, сожжены, зарублены, потоплены и заморены голодом, доведены до самоубийства миллионы соотечественников, не вернувшихся с Гражданской войны...

Ни о каком поднятии жизненного уровня народа не могло быть и речи; всемирному коммунизму смертельно угрожал планетной империализм. Обеим сторонам, закрутившимся в гонке вооружений, важно продолжение развития индустриальной базы и её укрепление. Только за первые две пятилетки промышленностью построено 24 710 боевых самолётов различных типов, тысячи гусенично-колёсных, т.н. «автострадных» танков БТ, тысячи противотанковых, противопехотных, железнодорожных и морских мин. Шло наращивание производства артиллерии, малотоннажных боевых кораблей, паровозов, тракторов и тягачей, грузовиков и легковушек, мотоциклов и броневедомостей. Росло поголовье выносливых тягловых пород лошадей. Рассматривалось боевое применение конницы, проводились эксперименты с химическим и бактериологическим оружием, реактивной техникой, дизелями, в области кинологии.

\*Возвращением (перезахоронением) Деникина и Каппеля — грехов не замолите! См. историческое исследование А.М. Мирека «Красный мираж. Палачи великой России» с Благословением духовника Патриарха Московского и Всея Руси схиигумена Оптиной Пустыни Илии (М., ООО «Вадим», 2008).



На западной границе СССР, ещё до того, как Сталин протянул руку Гитлеру на территории Польши, развернулось строительство оборонительных рубежей, которые, вскоре, несмотря на предупреждения Карбышева и др. инженеров фортификации, будут заброшены, оттянув на возведение колоссальные сырьевые средства и людские ресурсы\*. Часть названного вооружения будет уничтожена, либо приведена в негодность в ходе сражений в Испании, Китае, у Хасана и на Халхин-Голе. Другая — потрёпанная, но боеспособная, а иногда новая боеединица всех видов воентехники была предоставлена Вооружённым Силам Монголии и Китая, а также захвачена подопечными бывшего царского генерала К. Маннергейма в период Финской кампании. Уроки многотысячных потерь в снегах и стуже Заполярья не остудили геополитический пыл пламенных революционеров; глобальными масштабами развёртывались и оснащались Советские ВДВ. К инструктажу новобранцев привлекались лучшие спортсмены-парашютисты, завоевавшие массу международных призов на поприще планёрного спорта.

Полковник А.И. Родимцев, выступая на XVIII съезде компартии (1939), заявил: «В грядущих боях будем действовать на территории противника. Так предписывают уставы». Наши уставы под контролем НКВД и Сталина позволили, «для обороны», организовать и привести в боеготовность 10 воздушно-десантных корпусов! Может быть, по замыслам верхушки, считавшей, что мины удел слабого противника, наши десантники должны были спасти Англию или Францию? Нет предела фантазиям планетарных прожектёров, о чём говорит проект молодого О. Антонова «КТ» — крылатый танк. В 1939 году планёрному пилотажу обучалось около 30 тысяч мужчин и женщин СССР, знавших транскрипцию сухопутных и авиационных стратегов, заключавшуюся в разгроме авиации противника на аэродромах. Много чего наговорили и сделали в предвоенные годы. Но авиацию-то краснозвёздную разгромили Люфтваффе в 20-х числах июня 1941-го, причём превратили

\*То, что там происходило с людьми в натуре, а не на продажных стр. СМИ СССР — было в разы страшнее «Колымских рассказов» В. Шаламова!



её в ничто, совсем не потому, что она была «устаревшей».

Списали под «устаревших» 5,5 тысяч И-15, И-153, и более 8 тысяч И-16\*, о которых английский лётчик А. Прайс заметит в мемуарах: «Наиболее мощное вооружение среди серийных истребителей мира в сентябре 1939 года имел И-16 Поликарпова...

По огневой мощи И-16 в два раза превосходил «Мессершмитт-109Е» и почти в три раза «Спитфайр-1» (один из самых скоростных и скорострельных истребителей начала Второй мировой войны. — Р. С. В.).

— Среди всех довоенных истребителей, — анализирует Прайс, летавший на 40 типах самолётов, — И-16 был уникален. Он один имел бронезащиту вокруг пилота. Те, кто думает, что русские были отсталыми крестьянами перед Второй мировой и двинулись вперёд под влиянием германского опыта, должны вспомнить о фактах».

Прайсу, прожившему свыше 4000 часов в воздухе, нельзя не верить. Он забыл одно: на «Рата», И-16, а затем и на других истребителях ВВС СССР и штурмовиках применялись РС-82...

Характерной чертой экспансионной политики Сталина и её подтверждением служит биография «летающего танка» С.В. Ильюшина. Талантливый авиаконструктор, создавший штурмовик с учётом его обороны с тыла в виде стрелка-радиста, был поражён требованием руководящих кругов снять столь важную защиту самолёта. «Почему, почему, от чего?» — эти вопросы, поставили творение Ильюшина, самого творца и сотни первых владельцев «Илов» перед трагедиями на фронтах в начале войны. Видимо, Сталин надеялся, что при общевойсковом нападении на германские полчища у штурмовиков будет надёжный и обеспеченный тыл, истребители противника будут пылать на аэродромах. «Ошибку» придётся исправлять в ходе угрозы государству, сразу же вслед выступлению «блицкриговцев»...\*\*

\*Количество экземпляров названных марок истребителей — условно-приблизительно, поскольку часть машин из общей суммы выпуска была потеряна по известным причинам до войны.

\*\*См. советскую киносагу «Особо важное задание» (две серии).





Многотысячное сосредоточение советской бомбардировочной, истребительной и штурмовой авиации у провокационно созданных германских границ с советской территорией соответствовало построениям и воззрениям не только «русского Дуэ» — А.Н. Лапчинского. Мощнейший удар по авиации Люфтваффе планировался. Иосиф Виссарионович что-то не досмотрел, не прочитал, не подчеркнул красным карандашом. Следовательно, фюрер, приход которого он негласно патронировал, его обманул.

Танки однозначно были уважаемы как средство наступления и пролетариата, и фашиствующих антисемитов. Издано достаточно летописей о подвигах отважных советских танкистов. Технически грамотно и красочно выпущены тысячи журналов, брошюр, чертежей для юных и взрослых моделлистов, сотни готовых масштабных моделей. Нет БТ Дж. У. Кристи и плавающих танков. Эти машины, предназначенные для наступления, бросили летом 1941 года. Они оказались малопригодными даже в качестве авангарда трофейной техники. Маршевые броски полугусеничных танкеток по булыжным трактам и бездорожью, как и «плавание» в степях Украины, в Крыму и на подступах к Ленинграду, не могли приветствоваться и переведены в реальию лязгающими отпрысками Гудериана, Гота, и многих других специалистов Панцерваффе.

Немцы начали нацистскую революцию с реорганизации Вермахта, Люфтваффе и Кригсмарине вкупе с Гестапо, РСХА, и прочего губительного аппарата намного позже России. Преступные цели, преследуемые Германией в войне против СССР, план «Барбаросса» и мероприятия, направленные на его маскировку, дезинформация в натуре, проглоченная советской контрразведкой привели к тому, что Сталинское правительство выпустило уголовников и политзаключённых, ввиду острой нехватки людей военспециальностей и рабов. Войска НКВД резали колючую проволоку на границе и убирали её в сторону, либо увозили для «очистения оперативного пространства». Зачем? Это знали не более 10 высших военачальников СССР во главе с товарищем Сталиным.



А. Филиппенко, сыгравший роль командующего Западным Особым округом генерала Армии Д.Г. Павлова в киноэпопее Ю. Озерова «Трагедия века» (снималась более 20 лет!)\*, мог и не знать его утверждения, что танковый корпус способен решить задачу уничтожения 1–2 танковых или 4–5 пехотных дивизий немцев. Откуда самоуверенность? Отвечает начальник Генштаба Армии К.А. Мерецков. 13 января 1941 года он выступил на совещании в Кремле в присутствии высшего командования и политработников Вооружённых Сил, с поразительно самоуверенным заявлением:

«При разработке Устава мы исходили, что наша дивизия сильнее дивизии немецко-фашистской армии и что во встречном бою она разобьёт немецкую дивизию. В обороне же одна наша дивизия отразит удар двух-трёх дивизий врага. В наступлении полторы наших дивизий преодолеют оборону дивизии противника».

Советские историки наставляют: народы Финляндии, Эстонии, Латвии, Бессарабии и Буковины жаждали «освобождения», идущего под стягом Красной Армии, а также формирований ВВС, Балтийского и Черноморского Флотов и речных флотилий. Неправда и ещё раз очевидная ложь, доказывающая, пусть через годы, агрессивную внешнюю политику советского правительства, подставившего государство и народ под исключение из Лиги Наций и Всемирной организации Красного Креста. Фальсификаторы Эсэсэрии, кормясь с её жалких подачек и устраивая в мягко-тёплые места родню, ранее и нынче, не будучи независимыми экспертами, пытаются обучать новое поколение «пепсирующих» рыночных компьютерщиков и имиджмейкеров, естественно, не по звучанию и нотам оркестра М. Вебера. Их трактовка событий во все времена едина, но и она подлежит сомнению. Хотя бы потому, что через десятилетия живёт бессмертная зараза госисторической науки — высокооплачиваемое, бездарное и кому-то выгодное ЗАМАЛЧИВАНИЕ...

Шаблон века элементарен и заслуживает цитирования:

\*Любопытно, что к экранизации привлеклись Сирийские инвестиции (студия «Ганем»).



«Ошибочные стратегические прогнозы, слабое освоение уроков массированного использования противником танков и авиации, недостаточная защищённость западной границы СССР, тыловая необеспеченность её прикрытия, запоздалое развёртывание и приведение в боевую готовность войск для отражения агрессии исключали возможность в начальный период войны активных как наступательных, так и оборонительных действий Красной Армии, соответствовавших достижениям советской военной науки и теоретически обоснованным принципам советской военной доктрины».

По не обоснованным принципам сталинской военной доктрины, её историографы начали отсчёт Великой Отечественной войны с 22 июня 1941 года, исключив из памяти потомков «расширение базиса войны», гаубицы чекистов, уничтожение «линии Сталина», предназначение Первого стратегического эшелона, военных альпинистов на Украине и морпехов в чащобах Белоруссии, образование Второго стратегического эшелона, ложь ТАСС и прессы, использование «чёрных дивизий», аннулирование донесений агентуры внешней разведки, репрессии в Армии, на Флотах и в Тылу (в меньших масштабах, но люди пропадали). И «это» крупница из общего умалчивания достижений советской военной идеологии в границах Империи культа личности, в рамках державы, где рты держались пудовыми замками, или же тут же «за разговорчивость» сокращались...

Ещё одним тротильным фактором замалчивания глашатаев коммунистической пропаганды надо назвать обстановку на Дальнем Востоке. В начале зимы 1941 года на состоявшейся в Токио Императорской конференции премьер-министр Ф. Коноэ, начальник Генштаба Армии и Флота Г. Сугияма и О. Нагано, главнокомандующий Объединённого Флота И. Ямамото известили Хирохито о решении «не останавливаться перед риском войны с США и Великобританией». Япония действовала в соответствии своей внешней и внутренней политике. Она взяла курс на установление господства на суше, в небесах и океане силой оружия. Эхо клича «Тэнно-хэйка банзай!» — могло разбудить глухого...

А до этого, чтобы смягчить бывшие на грани разрыва отношения, «король дипломатии» И. фон Риббентроп оценит



заслугу в заключении Тройственного пакта японского посла в Берлине генерала Х. Осима. На секретном совещании в Фушле в конце февраля, Иоахим требовал от Хироси оказать влияние на правящие круги Джапан в целях скорейшего начала боевых действий..

«Вступление Японии в войну, — говорил Риббентроп, — означает решающий удар по центру Британской империи. Америка ещё не вооружена и ей будет незачем рисковать флотом в районе, расположенном западнее Гавайских островов». В стенографии совещания отмечалось: «Посол Осима выразил согласие с этими мыслями и сказал, что он сделает всё для осуществления такой политики».

Гитлер, не балуя «жёлтых япошек» словоблудием и повисанием конкретных дел, 5 марта 1941 года издал директиву № 24 — о сотрудничестве с Японией\*.

Директива гласила: «Целью сотрудничества, основанного на Тройственном пакте с Японией, является заставить Японию как можно скорее предпринять военные действия на Дальнем Востоке».

Весной министр иностранных дел И. Мацуока встречается с фюрером, дуче, папой римским. Был не прочь повидаться с маршалом Франции Ф. Петэном, чтобы уяснить реакцию Европы на взаимоотношения Японии и Америки. Он оговаривается, что есть люди, которые считают его опасным человеком и не разделяют его мыслей, соответствующих «осевым планам». Вновь И. Мацуока обратился к А. Гитлеру, чтобы он скорее дал указания подчинённым ему инстанциям. Они должны предоставить в распоряжение японцев новейшие технические изобретения и рекомендации по реализации существующих. Задерживать нельзя. ВМФ Его Величества приступит к выработке планов, обеспечивающих успех в вооружённом конфликте с эскадрами Великобритании, Голландии, Америки, а также с их гарнизонами, военно-морскими базами, с малочисленными и устаревшими ВВС Содружества...

\*Европейские «рыцари-крестоносцы» сотрудничали с воинственными самураями (иногда — в штатском), аж с 20-х гг. XX века.



Удачей проводимой им дипломатии в ходе европейского турне был японо-советский пакт, подписанный в Москве 13 апреля 1941 года. Вновь не камнем, а «островом преткновения» стал многострадальный Сахалин.

Вопросы дележа и скупки дальневосточных территорий выдвигались и обсуждались Страной Ямато в разные годы. Яркое это выразилось в 1935 году, когда дипломат и друг «муссолинцев» Т. Сиратори адресовал главе МИД'а Х. Арита «деловое» пожелание. Арита мог удивиться, всматриваясь в иероглифы: «Прежде всего Россия должна разоружить Владивосток, закончить вывод войск из Внешней Монголии, не оставив не одного солдата в районе озера Байкал... Вопрос о передаче Северного Сахалина по умеренной цене включается сюда же. В будущем надо иметь ввиду покупку Приморской области Сибири».

В имперских кругах, среди династийных самураев, мнения и помыслы, идущие в одну ногу с формулировкой Сиратори, воспринялись как приближённые к идеалу. На протяжении долгих лет они использовались в работе с дипломатией СССР. Последователь Х. Арита, проберлински настроенный и ловкий министр иностранных дел И. Мацуока, уже в апреле 1941 года, ведя переговоры о нейтралитете, настаивал о покупке Северного Сахалина при посредничестве Германии.

Подписанный договор был выгоден СССР и являлся успехом советской дипломатии, работавшей в условиях международных противоречий. Не случайно на Ярославский вокзал прибыли И.В. Сталин и В.М. Молотов, посчитавшие важной акцией проводить высокого гостя. На пыхтящем и суетливом перроне, обращаясь к Мацуока, Вождь сказал: «Мы должны оставаться друзьями, и теперь вы должны сделать всё возможное для этого». Министру, завершающему вояж, они подали фотографии с автографами, что говорило о почтении. За несколько часов до отъезда Мацуока тайно назвал Сталину дату немецкого вторжения — 22 июня, о чём пишет в мемуарах об отце Серго Берия—Гегечкори. Всё-таки подписали серьёзный документ, где стороны обязались «поддер-



живать дружеские отношения между собой и взаимно уважать территориальную целостность и неприкосновенность». Надежда на установку добрососедских отношений у кремлёвских лидеров была. Но не исключалась и зыбкость надежды, когда Мир полыхал со всех сторон...

Начинённый «сингапурским вариантом» Риббентропа, видя взрывоопасность в Европе, Мацуока стремился усыпить бдительность Москвы, отсылая первым лицам государства поток телеграмм, где была видна клоунада и словоохотливость. Не стоит приводить примеры. Их писал человек, знавший, что война между Германией и СССР предрешена...

Вождь и его «заграничный молот» остались в неведении. Несколькими днями раньше Мацуока заверил Гитлера и Риббентропа: Япония выступит на стороне Рейха в случае войны Германии с Советской Россией и разорвёт пакт о нейтралитете, который предстояло заключить. Нет слов, высшее гослицемерие, которому нет оправдания!

Поверхностно зная намерения Японии, державы-осевики бурно отреагировали на поведение азиатского партнёра. «Скрещивания» самурайских мечей с государством Серпа и Молота не получилось, несмотря на оказанное давление на страну Ниппон. Между тем, в строго-пунктуальном «Дневнике войны» 14 апреля 1941 года появилась запись, катапультирующая миф о «честности» и «миролюбивости» Японии:

«Значение данного договора (пакта о нейтралитете. — *Р.С.В.*) состоит не в обеспечении вооружённого выступления на юге. Не является договор и средством избежать войны с Америкой. Он даёт дополнительное время, чтобы принять самостоятельное от Гитлера решение о начале войны против севера» (т. е. СССР. — *Р. С. В.*).

Желание открыть огонь и приступить к выкачке ресурсов с захваченных территорий было так велико, что деятели всех рангов изощрались в оценках обстановки. В главном их мысли и высказывания по-колонизаторски идеинтичны, без акцентов и ударений: натиск, атака, натиск и ещё раз натиск! Генералам Императорской армии, передовикам гумбацу (военщины) в нетерпеливости начать войну не откажешь. О том,



что в ходе экспансии против «кровавого коммунизма» и «захватившего власть мирового еврейства» погибнут и станут калекими миллионы японцев и рекруты др. азиатских национальностей, ни гу-гу. Великая Восточно-Азиатская Сфера Сопроцветания — святая для Японии цель! Кромсание материка и живущих на нём народов, конечно же, требует жертв. Однако прекрасные японские женщины спасут нацию! Мы им поможем ради светлого будущего Империи и бессмертного царствования потомков Императора Дзимму! Такова, в общих чертах, святая цель самоистребления. Как бы обрисовал сие Святой Меча, писатель XVII века Миямото Мусаси?

Тодзио: «Невзирая на заключение пакта, будем продолжать активно осуществлять военприготовления против СССР. На Советский Союз необходимо оказывать постоянное давление. В нынешние времена государства не останавливаются перед нарушением соглашений».

Осима: «С началом германо-советской войны, двигаясь на юг, нам следует оказать косвенную помощь Германии. Затем, пользуясь внутренними беспорядками в Советском Союзе, применить вооружённые силы и во взаимодействии с Германией завершить решение вопроса об СССР».

Начальник штаба Квантунской армии, численность которой перевалила за миллион, Х. Кимура, выступая на конференции начальников соединений, пророкотал: «Поскольку в направлении наших военных приготовлений против СССР не только не будет никаких изменений в сравнении с прошлым, но, наоборот, они возрастут... необходимо сделать всё, чтобы довести до понимания подчинённых подлинный смысл этого договора... всё более усиливать и расширять подготовку к войне против Советской России, готовиться к достижению победы в военных операциях против Советского Союза...»

Тевтонский меч засверкал прежде, колол и кромсал направо и налево большие и малые государства. Самурайский меч, закалённый убийствами своих и чужих в веках, угрожающе-секундно блеснув лезвием, к счастью для народов России, повернулся в противоположную сторону. Обстоятельства в Мире менялись, словно кадры кошмарной кинохроники...





Со страниц планетной прессы не сходили две даты: 22 июня — день нападения фашистской Германии на Советский Союз и 3 июля — день запоздалого выступления Председателя ГКО И.В. Сталина по радио. Но не всем изданиям, телеграфическим агентствам и радио зарубежных государств удалось отпечатать и передать Директиву Народного Комиссара Обороны СССР Военным советам Ленинградского, Прибалтийского, Киевского и Одесского военных округов об отражении нападения со стороны Германии на СССР от 7 часов 15 минут 22 июня 1941 года. За подписями Наркома Обороны Союза ССР Маршала Советского Союза С.К. Тимошенко, члена Главвоенсовета Г.М. Маленкова и начальника Генштаба Красной Армии генерала Г.К. Жукова документ предписывал невозможное:

«22 июня 1941 г. 04 утра немецкая авиация без всякого повода совершила налёты на наши аэродромы и города вдоль западной границы и подвергла их бомбардировке.

Одновременно в разных местах германские войска открыли артиллерийский огонь и перешли нашу границу.

В связи с неслыханным по наглости нападением со стороны Германии на Советский Союз приказываю:

1. Войскам всеми силами и средствами обрушиться на вражеские силы и уничтожить их в районах, где они нарушили советскую границу.

Впредь, до особого распоряжения, наземными войсками границу не переходить.

2. Разведывательной и боевой авиацией установить места сосредоточения авиации противника и группировку его наземных войск.

Мощными ударами бомбардировочной и штурмовой авиации уничтожить авиацию на аэродромах противника и разбомбить основные группировки его наземных войск.

Удары авиацией наносить на глубину германской территории до 100–150 км.

Разбомбить Кёнигсберг и Мемель.

На территорию Финляндии и Румынии до особых указаний налётов не делать».



Половина приказов оцепеневшего столичного командования не могла быть исполнена. Для их осуществления Красной Армии, ВВС и трём Флотам было архиважно ударить по противнику 15–20 июня, что было невозможным, ввиду того, что в этом случае СССР, а не Германия, был бы назван Миром агрессором. Бедные и несчастные советские военачальники! Им запрещалось отдавать приказы из-за многократного нарушения воздушного пространства Родины германскими развед-стервятниками; им предписывалось не вступать в артдуэли на границе и не расстреливать перебежчиков; подопечным Н.Г. Кузнецова, В.Ф. Трибуца, Ф.С. Октябрьского, А.Г. Головки, И.С. Исакова, матросам и офицерам речных флотилий приказали не наводить стволы в сторону кораблей Э. Редера, чтобы не спровоцировать вооружённый конфликт, не нарушить хамелеонский пакт...

Если нарком ВМФ СССР Н.Г. Кузнецову удалось не допустить потерь, благодаря переходу Флотов на боеготовность № 1, то наземным формированиям Красной Армии и ВВС пришлось выдержать не выдерживаемое, тот ужас, что не выдержали Вооружённые Силы Европы...

Президиум Верховного Совета СССР уведомляет народ о военном положении и мобилизации военнообязанных по Ленинградскому, Прибалтийскому Особому, Западному Особому, Киевскому Особому, Одесскому, Харьковскому, Орловскому, Московскому, Архангельскому, Уральскому, Сибирскому, Приволжскому, Северо-Кавказскому и Закавказскому военным округам:

«Мобилизации подлежат военнообязанные, родившиеся с 1905 по 1918 год включительно.

Первым днём мобилизации считать 23 июня 1941 года».

23 и 24 июня вступили в силу Постановления Совнаркома СССР и ЦК ВКП(б) о Ставке Главного Командования Вооружённых Сил Союза ССР и о создании Советского Информационного Бюро. Это озвучивалось не только трагическим голосом диктора Левитана, которого Гитлер пообещал повесить после захвата Москвы, но и товарищами Щербаковым, Лозовским, Хавинсоном, Поликарповым, Саксиным и Голиковым. В столице разрабатывают и издают Указ «Об



утверждении Положения о военных трибуналах в местностях, объявленных на военном положении, и в районах военных действий», названный в народном фольклоре «Вот мчится тройка почтовая, но есть и «Тройка» приговорная!» (на всё про всё — от обвинения до приговора (расстрел, этапирование, тюрьма, ссылка, штрафбат, помилование) — 24 часа). И «это» в дни, когда 103 дивизии первого эшелона, при общем числе 190, выделенных для «блицкрига», поддержанные 4000 танков, 47 000 орудий и миномётов, экипажами около 5000 самолётов и свыше 150 кораблей, теряя людей и технику по всей линии фронта, продолжали массированное вторжение и убийство советских граждан. От речи В.М. Молотова-Скрябина, выступившего в 12.00. по Всесоюзному радио 22 июня, свербил в мозгу и не становилось легче. Ведь он сам подписывал серию документов, развязавших руки Германии, участвовал в переговорах с её агрессивными представителями дома и за рубежом...

В срочном порядке по решению лидеров СНК СССР преобразуются Прибалтийский Особый ВО, Западные ОВО, Киевский ОВО и Одесский ВО, именуемые с сего наитягчайшего для СССР и Мира дня — Северо-западный фронт, Западный фронт, Юго-Западный фронт и 9-я Отдельная Армия соответственно.

Героически сражаются войска НКВД, пограничники, защитники-смельчаки Брестской крепости\*. Но к исходу 22 июня войска Северо-Западного фронта в невероятных условиях противостояния отступили от границы страны в её глубь на 50 км, обливаясь кровью, теряя погибших, раненых, пленных и гражданское население, подвергшееся злодеяниям на оккупированной территории в более жесточайшей форме, чем это происходило в Европе. Варвары, несущие на штандартах «новый порядок», получили инструктаж и помнили памятки-листочки: «...убивай всякого русского, советского, не останавливайся, если перед тобой старик или женщина, девочка или мальчик, — убивай, этим ты спа-

---

\*Среди них — свыше 275 чеченцев и ингушей (см. труды Х.Д. Ошаева).



сёшь от гибели себя, обеспечишь будущее своей семье и прославишься на века»...

За что же нас убивать, сукины вы, германцы?! Мы вашего хлеба не ели. Вперёд вас мирные города не бомбили. Тактику выжженной земли не вводили. Баб ваших костлявых да плоскогрудых не трогали. Ветеранов Первой мировой штыком не кололи, детей соляжкой не обливали. Мало ли что мы планировали! Задумывали, не значит «действовали» или «совершили». Вот если бы Русь всадила вам меч в спину, когда бы вы «македоничали» от Египта до Кейптауна, или от Аддис-Абебы до Гонконга, а может,плыли бы часть в Англию, а часть вместе с «джапами» в Северную и Западную Америку, с востока и запада, — вот это было бы другое дело! Забыли, видно, герры и бюргеры Александра Невского: «Кто с мечом к нам придёт, от меча и погибнет!» Закупили бы в кинопрокат эпопею С. Эйзенштейна про льдисто-кровавую Чудь. Может тогда, глядя на Черкасова да Охлопкова, поняли бы, что «Не в силе Бог, а в правде!», расхотели бы убивать каждого русского и прославиться на века. Но Эйзенштейн! Он же, умница, был в Рейхе вне закона, чёрт побрал бы этих погромщиков Израэлей! Сегодняшний фаворит Голливуда С. Спилберг, кинематографист с размахом, бьёт без промаха «Списком Шиндлера». А как бы он снимал эпопею о шестистах таранах, совершённых Героями ВВС СССР в годы Великой Отечественной или сражение у Ельни, Битву за Москву, блокаду Ленинграда, Сталинградскую баталию, Прохоровку и Поньри, воздушные сражения на Кубани или корабельно-авиационные битвы у Мидуэя и Лейте????\*

22 июня 1941 года, помимо боёв на суше, в небе и на воде, ознаменовалось всплеском негодования всех слоёв общества, изобличающих фашизм как угрозу Человечеству. В России с душезажимающим по боли посланием к народу и верующим обращается глава РПЦ митрополит Сергей. Он говорит, что Россия чаще, чем какая-либо из других стран, стояла лицом к лицу с ворогами, в конце концов неимоверными усилиями всенародными побеждая их. Наместнику Веры и Учения Иисуса Христа,

\*Простим Голливуду и С. Спилбергу их недоработки за х/ф «Тора! Тора! Тора!», «Пёрл-Харбор», «Флаги наших отцов» и др.



воспитанному в традициях Московского Патриархата, трудно говорить. Предсказания Патриарха Тихона свершились, дьявольские силы разрушения полуистребили Русскую Церковь. Он не может позволить себе в столь тяжкий момент, когда на кон поставлено существование России и её народностей, изобличение язычества, погромного беспредела и убиения духовенства ни во что не верующей властью. Метрополит Сергей, памятуя о Священном Писании, призывает паству к сплочению физических сил и духовному единению, говорит об уважении и терпимости к народам, исповедующим Истину в рамках других вероисповеданий. Мудрый метрополит напоминает, что при сплочении духа, воли, лучших черт характеров каждого возможна Победа. Замечает, враг силён, и она — Победа над ним — будет не скоро...\*

Премьер-министр Великобритании У. Черчилль вечером 22 июня выступил по радио с обращением к английскому народу, уже понёшему большие жертвы от германских воздушных и морских пиратов. Он подчеркнул:

«Никто не был более упорным противником коммунизма, чем я, в течение 25 лет. Не возьму назад ни одного из сказанных мною слов, но сейчас всё отступает на второй план.

Опасность, угрожающая России, — это опасность, угрожающая нам и США, точно так же, как дело каждого русского, сражающегося за очаг и дом, — дело свободных людей и свободных народов Земли».

Античеловеческие пункты и подпункты плана «Ост» в Новом Свете были вряд ли известны, но в Вашингтоне незамедлительно откликнулись на фашистскую агрессию. Многонациональная Америка, не забывшая о русской эскадре, участвовавшей стационаром в войне между Севером и Югом, 23 июня 1941 года услышала правительственное сообщение, утверждённое президентом Ф. Рузвельтом.

Документ огласил исполняющий обязанности госсекретаря С. Уэллес. Оценивая противоправные действия двух режимов, «самые далёкие» демократы сформулировали и обобщили свою точку зрения:

---

\*При этом послевоенные «историки-краеведы» пожалели место для портрета Сергея в энциклопедиях и учебниках.



«Для Соединённых Штатов принципы и доктрины коммунистической диктатуры столь же нетерпимы и чужды, как принципы и доктрины нацистской диктатуры...»

Ясное дело, в чужой монастырь со своим уставом не ходят. Однако «коричневая чума», заставившая содрогнуться Мир, привела политиков Белого дома, при всех противоречиях и патриотичности, к истине: «Это вопрос, который в настоящее время более всего затрагивает нашу национальную оборону и безопасность Нового Света, где мы живём. По мнению правительства, защита от гитлеризма, объединение противостоящих гитлеризму сил, каково бы ни было их происхождение, приблизят низвержение германских лидеров и будут служить на пользу нашей обороне и безопасности». На следующий день Ф.Д. Рузвельт провёл пресс-конференцию, закрепившую позицию президента по отношению к берлинским носителям «железного креста», их саттелитам и тем, кто вставал на их защиту внутри Штатов. Далекое не всем в своей стране и за её пределами пришлось по нутру слова президента, обошедшие издания Планеты: «Мы собираемся предоставить России всю ту помощь, какую сможем».

Помимо заявлений и выступлений госдеятелей, общественность Мира, партии, движения, ассоциации, религиозные конфессии, землячества, отдельные граждане, не принадлежащие к тем или иным кругам, клеймили звериный облик поработителей на страницах газет, журналов, листовок, в гневных строках телеграмм и писем, на бланках почтовых переводов и посылок. Во всех доступных формах соплянички призывали бороться до последнего патрона, до последних вздоха и капли крови с остервеневшими силами «нового порядка». Человеческую солидарность в дни, когда беда не приходит одна, н е в о з м о ж н о растоптать и покорить:

«Французские солдаты, лётчики и моряки! Отказывайтесь, если от вас потребуют, стрелять в советских солдат. Поверните оружие против предателей, которые, командуя вами, становятся сообщниками Гитлера, поработителя нашей страны».

«Американский народ — рабочие, трудящиеся, фермеры, негритянские массы, средние слои — все, кто ненавидит



фашизм и угнетение, кому дороги мир и свобода, считают дело Советского Союза и его народов делом передового и прогрессивного человечества».

«Народ Англии! Почти два года подряд ты переносил трудности, страдания и ужасы, связанные с войной. Ты по опыту знаешь, как необходимо иметь сильного и надёжного союзника. Ты имеешь союзника в лице советского народа. Его борьба является на деле твоей борьбой».

23 июня 1941 года Компартия Китая сформулировала тезисы о международном едином фронте борьбы против фашизма:

«1. Крепить антияпонский национальный фронт, крепить сотрудничество гоминдана и компартии, гнать японских империалистов из Китая и этим оказывать помощь Советскому Союзу.

2. Оказывать решительный отпор антисоветской и антикоммунистической деятельности реакционных элементов из среды крупной буржуазии.

3. В области внешних отношений объединиться для борьбы против общего врага со всеми теми, кто в Англии, США и других странах выступает против фашистских правителей Германии, Италии и Японии».

Турция, несмотря на договор о ненападении и дружбе с Германией, через два дня провозглашает нейтралитет устами дипломатов посольства в СССР:

«Турецкое посольство имеет честь довести до сведения НКВД, что при наличии положения, созданного войной между Германией и СССР, правительство республики решило провозгласить нейтралитет Турции».

Мир лихорадило. Каждая нация стояла в очереди за клеймом «коммунист» или «нацист». Всюду мужчине и женщине следовало сделать выбор: кто из них опасней и звериней, что принесёт свастика или кумач будущему их детей, им самим. Ошибиться, поверить бредологии, сотканной пауками двух атавизмов сознания было не трудно, да всё одно, когда грянула всеобщая мобилизация с обеих сторон. Зато не ошибся кумир пролетариев Ф. Энгельс: «Война бедных против богатых будет самой кровавой из всех войн, которые когда-либо велись людьми»...





Спустя два дня после заявления потомков османов-янычар, посол Ирана в СССР М. Саед в вербальной ноте сообщил:

«Посольство Ирана по поручению правительства имеет честь довести до сведения НКВД, что при наличии положения, созданного между Германией и СССР, правительство Ирана будет соблюдать полный нейтралитет». Как выяснилось, «кое в чём» Реза-шах Пехлеви заблуждался, о чём свидетельствует последовавший в скором времени ввод советских войск на его территорию...

В тот же день любимец испанских патриотов Э. Хемингуэй, встречавшийся с нашими лётчиками-добровольцами и писателями М. Кольцовым и И. Эренбургом, телеграфировал в Москву:

«На сто процентов солидаризуюсь с Советским Союзом в его военном отпоре фашистской агрессии. Народы Советского Союза своей борьбой защищают все народы, сопротивляющиеся фашистскому порабощению». Автор «Фиесты», «Прощай, оружие!», «По ком звонит колокол», будучи честным художником, понимающим, что такое народ и диктатура, осуждал красный террор и ещё в 1937 году писал своему адресату: «В России у власти преступная шайка. Но мне не по душе любое правительство».

Был у будущего лауреата Нобелевской премии «проницательный» читатель, суровый и скупой на слова рецензент из Кунцево. Говорят, смысловое «звучание колокола» вызвало у Вождя симпатию-антипатию: «Интересно. Печатать нельзя». Это был кляп издательским синдикатам, сродни тому, что получил от Хозяина директор издательства «Правда» тов. Романчиков, пообещавший Самому догнать и перегнать лейпцигскую полиграфию за два месяца.

Сразу же после нападения бронированных армاد Рейха на СССР, на страницах газет и журналов выступили представители культуры и науки, общественные и религиозные деятели. Среди них — драматург Б. Шоу, журналист А. Верг, настоятель Кентерберийского собора Х. Джонсон, антифашисты П. Тольятти, М. Торез, Ж. Дюкло, А. Куньял, Ю. Фучик, И. Броз-Тито, В. Гомулка, П. Гроза, Я. Кадар, У. Фолкнер,



будущий президент Франции Ш. де Голль, итальянские писатели и журналисты Ф. Парри, П. Алатри, М. Р. Стерн, любимец индийского народа Д. Неру, борец за неимущих С. Итикава, два патриота Пабло — Неруда и Пикассо, лидеры Вьетнама Хо Ши Мин и Фам Ван Донг, священник кхмеров Хем Чьё, индонезийцы А. Сукарно и А. Шарифуддин, бирманский генерал Аун Сан, демократ Приди Паноминг из Таиланда, видные деятели Лаоса — принцы Суванна Фума, Петсорат, Суфанувонг, Каммао и многие другие...

Из берлинской тюрьмы Маобит доносился голос Э. Тельмана. Гремели в речах и печати Г. Димитров и В. Заимов. Антифашистскую деятельность вели отрезанный от Родины джаз-оркестр О. Лундстрема, дива Голливуда, немка М. Дитрих и Ч. Чаплин. Собирается в Англию композитор и аранжировщик Г. Миллер. Антивоенные произведения выходят из-под пера графа и лётчика А. де Сента-Экзюпери. Ещё в мае греческие патриоты А. Сантас и М. Глезос сорвали с Акрополя ненавистный германский флаг. А в далёкой Америке негритянский певец и актёр П. Робсон содействует издаванию сборника «Любимые песни Красной Армии и Флота».

С сердечной теплотой он говорил в предисловии: «Благодаря этим песням мы понимаем, почему Красная Армия в состоянии нанести фашизму сокрушительный удар в осквернённой гитлеровцами Европе. Мы понимаем героизм, готовность отдать жизнь за рождающийся новый мир, твёрдую веру в настоящее и будущее, отличающую героический советский народ».

Голос музыканта, которому было дорого не только искусство, услышали первыми делегаты III съезда Национального Союза американских моряков 8 июля 1941 года в Кливленде, штат Огайо. На набережных Невы мучается в нотно-звуковом построении симфонии о нашествии Д. Шостакович, а на берегах озера Эри горячо приветствуют призыв Робсона «предложить правительству США оказать помощь Советскому Союзу в его борьбе с фашизмом».

Пятью днями ранее консолидации народных сил и национальных ресурсов на всём пространстве Страны Советов



способствовало выступление И.В. Сталина по радио, когда многомиллионный народ, страдая от надвигающейся паучьей силы, застыл в оцепенении у репродукторов от западных до восточных границ.

В речи Иосифа Виссарионовича, не знавшего, что его Яша, артиллерист-командир батареи тяжёлых гаубиц попал в плен, были необычные слова с оттенком церковности, уважения к согражданам. Ему трудно говорить правду. Он никогда не отличался оптимизмом и едва не подал в отставку за эти тяжелейшие для державы дни. Ему не было страшно со своими бункерами. Он очень переживал, и когда нервничал, в паузах было слышно, как секретарь снабжал главу государства стаканом воды или чая. Те мужчины и женщины, которые не имели в домах радиоточек, бежали по всей стране к соседям в квартиры, дома, к радиостолбам на улицах городов, сёл, деревень, посёлков, бежали к сельсоветам, вокзалам, станциям. Застыли в суровых позах у радиоприёмников моряки на всех видах судов, железнодорожники в мастерских и спец-вагонах, рабочие и служащие заводов, медицинский персонал больниц. Жались к тротуарам и выпрыгивали из «ЗИСов», «Эмок», «Паккардов», «ГАЗов», «ЯГов» и «ЯСов» водители, смешавшиеся в этой людской нервно-молчаливой суеде с мотоциклистами, велосипедистами, инвалидами и извозчиками. В лагерях насильно сгонялись в актовые залы либо к радиоточкам тысячи эков и политических. Где-то кого-то задавило на транспорте, нечеловеческими голосами визжали дети и вторили им матери — будущие жертвы налётов, вдовы и сиротинушки. Застыли энкавэдисты, военачальники, авиаторы, сапёры, рабочие нефтепромыслов, рыбаки, оленеводы, шахтёры, строители, ветеринары, плотники, конюхи, сталевары, трактористы, геологи и мелиораторы, академики, дворники и мусорщики, актёры балета, театра и кино, писатели и держатели архивов. Замерли у репродукторов живые люди в метро и зданиях. Все — гении и бездарности, калеки и спортсмены, проститутки и богобоязненные жёны, немые и глухие, зрячие и слепые, здоровые и больные, христиане, мусульмане, баптисты, анархисты,



лесбиянки и голубые, всесоюзный криминал в законе и милиционеры, выдающееся российское крестьянство и его узурпаторы, лгуны и правдолюбцы журналистики, пропагандистские футуристы и живущие впроголодь свободные художники, работники общепита и ресторанов, доносчики по крови и панихидные оркестранты, кинопрокатчики, маляры, умные безумцы в психушках, книгопечатники и грузчики, мебельщики и батюшки с матушками, служащие банков, наркоматов и гробовщики, скрытые масоны-орденисты и сектанты — НАРОД СССР — очень давно ожидал Его слова. С первого дня войны они ждали: Он подскажет, выручит, разъяснит, направит, разрешит, сплотит, не даст стать на колени, объяснит, как лучше и быстрее обезглавить беспримерного врага, посягнувшего на святое — Жизнь человеческую. Верховный, зная, что есть мощь нации — советского населения от мала до велика, что все оцепенели в ожидании его голоса, второго после «великого» Ленина, как-то стал меньше ростом.

С присущим ему по жизни грузинским акцентом, сжимая свой мозг и волю в кулак, он напряжённо-пламенно молвил: «Товарищи! Граждане! Братья и сёстры! Бойцы нашей армии и флота! К вам обращаюсь я, друзья мои!

Вероломное нападение гитлеровской Германии на нашу Родину, начатое 22 июня, — продолжается. Несмотря на героическое сопротивление Красной Армии, несмотря на то, что лучшие дивизии врага и лучшие части его авиации нашли себе могилу на полях сражений, враг продолжает лезть вперёд, бросая на фронт новые силы.

При вынужденном отходе частей Красной Армии нужно угонять весь подвижной железнодорожный состав, не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона, не оставлять противнику ни одного килограмма хлеба, ни литра горючего. Колхозники должны угонять весь скот, хлеб сдавать под охрану государственным органам для вывозки его в тыловые районы.

Всё ценное имущество, в том числе цветные металлы, хлеб и горючее, которое не может быть вывезено, должно, безус-



ловно, уничтожаться. В занятых врагом районах нужно создать партизанские отряды, конные и пешие, создавать диверсионные группы для борьбы с частями вражеской армии, для разжигания партизанской войны всюду и везде, для взрыва мостов, дорог, порчи телефонной и телеграфной связи, поджога лесов, складов, обозов...

В этой освободительной войне мы не будем одинокими. В этой великой войне мы будем иметь верных союзников в лице народов Европы и Америки, в том числе в лице германского народа, порабощённого гитлеровскими заправилами. Наша война за свободу нашего Отечества сольётся с борьбой народов Европы и Америки за их независимость, за демократические свободы. Это будет единый фронт народов, стоящих за свободу против порабощения и угрозы порабощения со стороны фашистских армий Гитлера».

Обращаясь к народу, Сталин подчёркивает: Германия — первый враг. Между тем опасность, грозившая разгромом СССР и порабощением его населения с преступными планами истребления не ограничивалась фашистскими ордами. Пока Куба готовился к выступлению, в Токио, 2 июля 1941 года состоялось секретсовещание политических и военных деятелей с участием Императора Хирохито. В ходе прений на нём была принята «Программа государственной политики Японской Империи в связи с изменением обстановки». В документе отмечалось: «Хотя наши отношения к германо-советской войне определяются духом оси Рим-Берлин-Токио, мы некоторое время не будем вмешиваться в неё, но примем меры по собственной инициативе, тайно вооружаясь для войны с Советским Союзом... Если германо-советская война будет развиваться в пользу Японии, мы, применив оружие, разрешим северную проблему и обеспечим стабильность северных районов».

Планы реализации программы чудовищны по масштабам. Императорская Япония плотнейшим и преступным образом засела в Китае, несмотря на кровопролитные «уроки» Хасана и Халхин-Гола. Рьяно следуя плану «Кан Току Эн» («Особые манёвры Квантунской армии»), утверждённому Тодзио 5 июля, миллионная самурайская рать, рассредоточенная вдоль совет-



ской границы при большом количестве орудий, лёгких танков, самолётов, крепком обозе, будет держать в состоянии сжатой пружины и взведённого курка около 40 советских дивизий, так нужных тогда на Советском Западе. В японской солдатской памятке не оставалось времени для раздумий: «Пока ты жив, ты должен быть потрясён великим императорским милосердием. После смерти ты должен стать хранителем Японской Империи. Тогда ты будешь окружён почётом. Императорская армия непобедима, ибо её защищают боги».

Неисполнение приказа офицера означало неповиновение Его Величеству и неуважение духа предков в ключе вековых канонов кодекса «Бусидо», обновлённого новыми стряпчими военщины. Все требования руководств и уставов были проникнуты наступательным духом, нездоровой бравурностью и банзайщиной. Ошибочность оценочных критериев японского командования по отношению к противнику приводила к несоответствию уставных требований в сложившейся обстановке. Тем не менее Империя располагала лучшими школами морской авиации, аэронавигации, бомбардировки, воздушного боя, разведки, лётного обучения и подготовки инженерно-технического состава. До и после реорганизации командования японских ВВС осенью 1941 года созданные им уставы требовали от подчинённых дисциплины, упорной настойчивости, внезапности действий, их согласованности, инициативы и смелости, решительности, единства, дерзости и манёвренности. Аналогичные требования от имени Верховного главнокомандующего Императора Хирохито с ещё большей степенью ответственности предъявлялись к личному составу ВМС, получивших супердредноут «Ямато» и несколько новейших авианосцев. Не отставал в выучке и профессионализме от надводных подданных Микадо подводный контингент офицеров и матросов, воспитанных в духе непобедимости и национального фанатизма, классически отражённого в рассказе А.И. Куприна «Штабс-капитан Рыбников».

Страшно представить о д н о в р е м е н н о е выступление механизированных полчищ потомков Фридриха Барбароссы и вооружённых до зубов потомков Иэясу Токуга-



ва летом 1941 года. В этом нашествии застоявшиеся и поставшие «молодцы» атамана Г.М. Семёнова были бы каплей в море, как и отряды фашистов К. Родзаевского!

Не имея главной опоры в любой войне — Тыла, советский народ мог оказаться перед пропастью. Разорванный и разбомбленный с двух сторон, он был бы вынужден подписать безоговорочную капитуляцию. В этой ситуации Англия и США никогда не пришли бы на помощь России...

Обстановка на Восточном фронте оставалась чрезвычайно сложной. Её ход, стечение обстоятельств и случайностей, было невозможно предугадать. 7–8 июля немецкие танки, прорвав оборону Юго-Западного фронта под Новоград-Волынский, оккупировали Бердичев. Формируется народное ополчение в Таллине и Киеве. Всё работоспособное население брошено на строительство оборонительных укреплений. Спешат на фронт добровольцы, обманывают комиссии юноши и девушки. На нужды армии собираются пожертвования от населения: от денежных средств до одежды, медикаментов, продуктов первой необходимости. Мало кто услышит воззвание ЦК Компартии Румынии — румыны гибнут и убивают славян на советском фронте вместе с итальянцами из состава дивизий Д. Мессе. Правда, последние — 62 тысячи солдат, вторглись на Украину в конце августа...

А до этого, в том же зловещем, горящем и чадающем июле оставлены Псков и Житомир. Закончились кровопролитные сражения в Прибалтике, Белоруссии, Западной Украине. Линия фронта в результате мощнейшего натиска Вермахта и Люфтваффе переместилась в глубь России на 350–600 километров. Жестокий враг захватил Литву, Латвию, Белоруссию, большую часть Эстонии, Молдавии, Украины. Гитлер ликовал: его войска, несмотря на колоссальные потери, двигались к Севастополю, Москве, Ленинграду и Киеву...

После постановления ГКО об организации Главных командований войск и тяжелейших боёв на рубеже реки Днепр, противник, переломив героическое сопротивление и контрудары соединений Красной Армии, 11 июля овладел Витебском. В Эстонии создаётся Республиканский штаб обороны





Республики. В Москве подписывается соглашение «О совместных действиях правительств СССР и Великобритании в войне против Германии», ставшее предтечей отношений стран Антигитлеровской коалиции, обязавшихся не заключать перемирия или мирного договора с Силами Зла без обоюдного согласия. В тот же день отважные воины Лужской оперативной группы остановили немцев юго-западнее города Луга, вынудив их идти на прорыв к Ленинграду через Капорское плато и леса.

13 июля перешла в наступление 21-я Армия Юго-Западного фронта, выступившая с участка Жлобин, Рогачёв в направлении на Бобруйск.

Под Черниговом собирает коммунистов и партизан первый секретарь обкома А.Ф. Фёдоров. Авиация Балтфлота и торпедные катера, атаковав конвой из 48 кораблей, потопили 10 транспортов и миноносец, повредив ещё один миноносец и 13 транспортов.

14 июля, когда Ставка организовала фронт резервных армий, когда противник захватил переправы у Ивановского и Большого Сабска, в часы подхода 21-й Армии к Бобруйску, когда мехчасти 5-й Армии Юго-Западного фронта сковали 8 дивизий врага, перерезав шоссе между городами Житомир — Новоград-Волынский, Иностранная комиссия Союза советских писателей получила телеграмму Т. Драйзера под заголовком «Я считаю это величайшим злодеянием».

«Я с миллионами американцев буду призывать наше правительство не только к самозащите путём оказания всемерной помощи России, но и к пониманию этой демократии, которая делает сейчас для многомиллионного прогрессивного народа больше, чем Америка когда-либо сделала для своего народа».

Голливуд, Калифорния, — далеко, чтобы понять Россию, даже побывав и ничего не увидев в ней в середине 20-х гг. Америку ждали Пёрл-Харбор и Кампании на Тихом океане, а Генштаб японской армии 22 июля 1941 года зафиксировал, что Тыл в Сталинской Империи был. Аналитики запишут в «Дневнике войны»: «Прошёл месяц после начала германо-советской войны. Операции германской армии протекали в благоприятных



условиях, но сила и гибкость Советской власти оказались большими. Советская дальневосточная армия не была переброшена на запад. Возможность завершения немцами операций и войны в ранее запланированные сроки уменьшилась».

Через несколько месяцев, скрывая огромные потери в живой силе, авиации, танках, артиллерии, потерю городов, разгром военно-промышленных объектов и их эвакуацию, несмотря на пленение миллионов солдат и офицеров регулярной армии, казни и угон гражданского населения, народ СССР приглушил рык «Дранг нах Остен!» («Вперёд, на Восток!»).

Немецкому командованию, стратегам, политикам, промышленникам и банкирам — народу Германии — пришлось подводить печальные итоги варварской экспансии. Постаревший генерал-полковник Ф. Гальдер с трудом водил пером в своём «Военном дневнике» на 105-й день Великой колонизаторской и Великой Отечественной войны. И хотя он пишет: «Операция «Тайфун» развивается почти классически. Танковая группа Гудериана, наступая через Орёл, достигла Мценска, не встречая никакого сопротивления», запись от 4 октября 1941 года внушительна и тяжела\*. О чём думал «наци № 1», читая, вполне вероятно, заниженный гальдеровский учёт?!

«Потери с 22.6. по 30.9.1941 года: ранено — 12 886 офицеров и 396 761 унтер-офицер и рядовой; убито — 4926 офицеров и 111 982 унтер-офицера и рядовых; пропало без вести 423 офицера и 24 061 унтер-офицер и рядовой. Итого потеряно 18 235 офицеров и 532 804 унтер-офицера и рядовых.

Общие потери наших войск за период с 22.6. по 30.9.1941 года составляют 551 039 человек, или 16,2 процента средней численности войск Восточного фронта, равной 3,4 млн. человек».

Массовый героизм сопротивления советских войск, титаническую стойкость солдат, офицеров и матросов Армии, ВВС и ВМФ СССР нельзя было не заметить и не сделать объективных

---

\*Поскольку гитлеровский генералитет планировал праздновать Новый (1942) год в Москве, Гальдер умолчит о сокрушительных потерях в панцерах и живой силе Гудериана, нанесённых им героями-танкистами 4-й танкобригады М.Е. Катгукова. См. книгу авторов «Победившие смерть» о более ста подвигах Советской Танковой Гвардии.



выводов тем, кто желал перекройки карты от Байкала до Камчатки. К тому времени дислокация японской армии, острые стрелы которой были направлены к границам Страны Советов, импонировала многим подданным Микадо, а также некоторым западноевропейским и латиноамериканским политикам и генералам своей точностью и мощью.

Но осторожность, сестра мудрости, в сочетании с врождённой японской хитростью, восторжествовали. В начале августа воспалённым умам «северного направления» пришлось подчиниться мнению большинства: не открывать наступления в 1941 году. Увы, через четыре года, когда будут громить Японию всеми видами оружия, об этом не вспомнят, объявив ей войну с запозданием в несколько часов. Когда войска переходили чужие границы «для счастья и независимости народов» (с перестановкой режимов на коммунистический лад), тогда понятие «вероломство» упрощалось. Диктатура, как её не крути — нацистская, фашистская, коммунистическая, социалистическая, аграрная, демократическая, консервативная, либеральная, еврейская или чукотская — всё равно Д И К Т А Т У Р А\*.

Набросившись друг на друга, два тоталитарных государства не ради блага народов бросили их в адское противостояние, не давая им выбрать между жизнью и смертью. Воинственная маниакальность верхушек диктатур диктовала сотням наций законы общежития, по которым было невозможно нормально жить, учиться, работать, творить и созидать, производить поколение добрых людей. Ложь и демагогическое угодничество, вылившиеся посредством прессы и радио в сознание толпы той или иной расы, обесточили проявления отдельных личностей, которые по мышлению и назначению идей могли войти в Первое Планетарное Правительство Земли. Чётко разработанные механизмы идеологических машин, использующих перлы под «счастье, бдительность, предначертание расы, извилины черепа, тезисы Библии, Торы, буддизма и синтоизма, чистоту крови и женщин,

---

\*Проблематику и методы искоренения международной тирании см. в книге авторов «Ток», Орёл, 2007 г., в трагикомедии «Страна непуганых идиотов», Орёл, 2009 г.



«Краткий курс ВКП(б)», построения Макиавелли и «Хага-курэ» с «Майн Кампфом», заработались настолько, что перевели часть толпы не в понятие, а в предназначение — С Т А Д О. Вы не забыли, к т о был его «пастухами»?

С тех пор, как на Земле появилась Власть, — стадо использовалось по её усмотрению. Глумление над человеческой сущностью, разумом и желудком, над старшим и младшим поколениями ещё не раз повторится, если мы не перекуём себя изнутри по новой книге веков, которая пока не создана. Борьба с демонизмом Власти, её лицемерием, кощунством, трусостью, фарисейством, коррупционностью и мн. др. — Общациональное дело народов Планеты на их пути в будущее, которое не существует без прошлого.

Каким образом Человечеству выходить из лабиринтов на данном пути — будет известно, когда мы избавимся от оружия и вылетим за пределы Солнечной Системы...

\* \* \*

С первых минут 22 июня 1941 года крылатые защитники небесных рубежей Родины в воздухе войны. Они сделали всё возможное, что реально в человеческих силах, владеющих боевой техникой, но предотвратить гибель около 1200 самолётов в первый же день сражений, к несчастью, не удалось. Только ВВС Западного Особого военного округа потеряли, большей частью на земле, 739 самолётов всех типов. Директива С.К. Тимошенко и Г.К. Жукова, известная как — «В течение 22–23.6.41 г. возможно внезапное нападение немцев на фронтах ЛВО, ПриОВО, ЗапОВО, КОВО, ОдВО», которое «может начаться с провокационных действий» — была запоздалой. Она предписывала (срочно): «...перед рассветом 22.6.41 г. рассредоточить по полевым аэродромам всю авиацию, в том числе и войсковую, тщательно её замаскировать». Рассредоточить, к горечи и позору ВВС, успели, а вот з а м а с к и р о в а т ь ... Отрубило маскировку, словно винтом, массовое вторжение бомбардировщиков в сопровождении истребителей, действовавших по сигналу «Дормунд Астер Астер!». Вечером, не выдержав душевных мук и организационного сметения от потерь,



застрелился Герой Испании, лёгчик-истребитель и командующий ВВС Западного Особого военного округа Иван Копец. И сколько ещё командиров авиаформирований наложили на себя руки до конца июня? Советские историки молчат. А ведь ветераны лётного боевого искусства ничего и никого не боялись. Ассы Страны Советов, сталинские и народные соколы, — зачем же вы так, з а ч е м?!

Шестнадцатилетняя Марианна Поликарпова с подругой детства и тётёй Тоней жила в июне на даче в Снегирях. Позднее она рассказывала: «В день начала войны была прекрасная погода... Папа собирался пойти ловить рыбу и с утра стал готовить удочки. В это время у калитки остановилась машина, и из неё вышел папин шофёр Гордеев.

Тётя Тоня пошла открыть калитку. И вдруг громко, пронзительно закричала, почти бегом возвращаясь к даче: «Война! Война с немцами!» Мои родители быстро собрались и уехали в город».

Воспоминания дочери авиаконструктора напоминают — большинство населения СССР занималось избранным, излюбленным, либо подневольным, но в основе своей мирным делом. Страна не могла знать, что Л. Бутелин, Д. Кокорев, И. Иванов, П. Рябцев, мастерски и бесстрашно владея поликарповскими самолётами, таранили вражеские машины в небе в первые часы войны...

Командир звена 46-го ИАП старший лейтенант И.И. Иванов дежурил с товарищами на аэродроме под Дубно (Западная Украина), и вместе с ними поднялся в воздух по тревоге навстречу вражеским бомберам. В смертельной карусели схватки, азарте гнева и мечты отправить на землю пару экипажей противника, при зажимающей разум перегрузке, он увлёкся и быстро израсходовал боеприпасы. А серо-зелёный «Хейнкель», увеличивая обороты и огрызаясь наличными стволами, прибавил скорости и уходил вглубь, гружёный бомбами для советских городов и людей!

Иван не знал, что война по всей границе страны идёт уже более получаса. В голове старшего лейтенанта быстрее молнии пролетела мысль, что такой же «Хе-111» может обру-



шить «ношу» на его Чижово, на столицу Родины Москву.

Когда-то он читал о таране, впервые совершённом «дедушкой» пилотажа Петром Нестеровым. Вспомнил ли он об этом в тот миг, когда не раздумывая, на низкой высоте, обрубил хвост летающему завоевателю? Нет, наверное, не вспомнил...

Надсадно выли 2800 лошадиных сил двух «Юмо», отстреливались очередями башенные стрелки — это было последнее, что успели они сделать в российском небе, потеряв хвост. Почти семнадцатиметровая громадина весом под 14 тонн шла к смерти, не оставляя шансов пяти членам экипажа. Со страшным грохотом, озарив округу взрывом от детонировавших бомб и топлива, бомбардировщик похоронил владельцев.

Повреждённый «ишачок» смельчака, не выдержав колоссальной нагрузки при таране, хаотически вращаясь, стремительно падал. Парашют бы бесполезен, но Герой Иван Иванович Иванов был счастлив, что несколько семей соотечественников ему удалось спасти...

\* \* \*

«22 июня мне удалось таранить Me-109, — вспоминал злоеющее воскресенье донбассец, лейтенант 123-го ИАП П.С. Рябцев, познавший с однополчанами ад воздушных сражений под Брестом. — Больше выхода не было — боеприпасы кончились. Опасность была велика, но это я потом осознал. А тогда некогда было думать о себе — был поглощён одним стремлением: скорее уничтожить врага.

Это желание так овладело мной, — любил повторять выпускник ФЗУ и авиашколы, — что я плохо рассчитал удар, и нос моей «Чайки» врезался с силой в Me-109. Поспешил — можно было легче таранить.

Меня так потрянуло, что я потерял горизонт. Когда очнулся, то кабину лизали языки пламени, а земля-матушка была так близко, что, опоздай я на секунду оставить кабину, парашют не спас бы меня. Но я всё-таки приземлился благополучно недалеко от догоравшего Me-109».



Спустя чуть больше месяца, охраняя небо под Ленинградом, коммунист Пётр Рябцев, успешно освоивший Як-1 № 1919, пал смертью храбрых в бою близ аэродрома Едрово...

\* \* \*

Намереваясь покорить народ СССР, захватить его материальные богатства и природные ресурсы, командование Вооружённых Сил Германии бросило для достижения этих целей свыше 3500 самолётов, экипажи которых следовали реализации «Барбароссы». Среди них многочисленными числились 1025 одномоторных истребителей, самым массовым из которых оставался Вф.-109, а также его дебютировавшие модификации, различавшиеся моторами, вооружением и хвостовым оперением. Бомбардировочные Флоты Люфтваффе, располагавшие, помимо дойчландных машин, самолётами, захваченными в оккупированных странах, имели 953 смертоносные боеединицы. К разгрому важных в стратегическом отношении объектов и завоеванию господства в воздухе привлекались двухмоторные истребители Ме-110\*, небольшое количество летающих лодок и гидросамолётов. Значимая роль в области поддержки Вермахта и корректировки по вопросам ведения огня и дислокации противника возлагалась на 270 разведчиков с «дальнобойным» радиусом действия.

Окрылённая и огнедышащая смерть родом из «тысячелетнего Рейха» и захваченных его полчищами стран была далеко не одинока. Финляндия, Хорватия, Словакия, Италия, Венгрия, Румыния и Болгария, в соответствии с обязательствами перед лидерами НСДАП, снарядили и направили на Восточный фронт не менее 1030 самолётов, в большей степени истребителей. Маннергейм, Тисо, Муссолини, Хорти, Антонеску и царь Борис, предвкушая разрез и раздачу «коммунистического пирога», понимали, «что такое» 4600 боевых машин, хотя не представляли, каким образом они смогут сокрушить более 19 000 «устаревших» советских. Выглядела «хромоножкой» и германская контрразведка, упустившая факт производства 1540 самолётов новейших моделей и конструкций, выпущенных

\*Фронтальная (немецкая) кличка – «Тигровая бабочка».





советской авиапромышленностью накануне войны. В их числе были: 1289 МиГ-3 и 111 МиГ-1, 322 ЛаГГ-3 и 399 Як-1, 459 Пе-2 и 249 Ил-2, собранные и поставленные на нужды обороны в период 1940 — 1-го полугодия 1941 годов.

В противовес покрывшемуся мхом мнению, принижающему достоинство авиакадров Советских ВВС надутой «малоопытностью», по сравнению с военнослужащими Люфтваффе, необходимо подчеркнуть, что «малоопытности этой» после Испании, Хасана, Халхин-Гола и Финской кампании как не бывало. Малоопытность, как явление, пришла в ряды сталинской авиации после всеобщей мобилизации и страшных потерь доблестного лётного состава, опытных лётчиков на фронтах...

Сын рабочего-металлиста Лёня Бутелин, никогда не узнает о правде и лжи будущего. В 12-м ИАП, «расквартированном» с техперсоналом близ Станислава (Зап. Украина), ценили младшего лейтенанта за энциклопедические познания, любовь к технике и уважение к товарищам.

...22 июня командир звена истребителей Бутелин взмыл на И-16 в 5.15. утра, увлекая товарищей, взлетевших с ним на перехват группы Ю-88. Весь боекомплект молниеносно ушёл в небо, комкал и воспламенял вражескую дюраль. Младший лейтенант врывается в почти 15-метровый «Юнкерс» на двухсотметровой высоте...

«Самолёт противника, объятый пламенем, вместе с экипажем глубоко врезался в землю, — вспоминал свидетель катастрофы, однополчанин Бутелина, сержант А. Шанин. — Неподаляку от него упал красnozвёздный истребитель И-16, похоронивший под своими обломками Героя...»

\* \* \*

Какой бы не имели опыт эксперты и начинающие Люфтваффе, как бы не шлифовали они истребительную тактику и не нахваливали качество авиашкол и машин, в небесах Русланд они столкнулись с тем, с чем не соприкоснулись на просторах Европы, Ла-Манша, Средиземноморья и Африки. В землю проклятой Русланд с каждым днём навечно ложилось всё больше



их соотечественников. Они в лобовую столкнулись с массовым героизмом, агрессивной техникой пилотажа русских пилотов, их умением импровизировать в невозможной обстановке, даже тогда, когда некоторые чины русских ВВС самоустранились в условиях хаоса, порождённого внезапным, но предусмотренным нападением. Упоная на техническое превосходство над безнадёжно устаревшими самолётами ВВС РККА, «герры» небес, завывсив планку самооценки, переживут тысячи смертельных «укусов» «Иванов» и «крыс», как они прозвали МиГи и И-16.

Безымянный лётчик, пилотировавший У-2 под Выгодой, поблизости от Белостока, о просчётах верховного командования касательно скученности авиабаз у западных границ не размышлял. Неизвестный богатырь Отчизны вступил в бой с двумя «Мессами» без поддержки с земли и воздуха. В короткой дуэли советский ас на тихоходе-биplane сбивает один истребитель, и, не давая опомниться его напарнику, таранит и его...

Федя Ильин был тогда мальчиком и дружил с поляками-веселниками. Он видел тот бой и повзрослев, рассказывал в кругу родни и друзей:

— У-2 потерял хвост и обломками рухнул наземь (после тарана. — Р. С. В.), а фашист сделал вираж, перевернулся, долетел до леса и упал. Долго обломки У-2 горели около нашего дома, долго ещё рвались в огне боеприпасы. Но когда всё утихло, мы, мальчишки, побежали к самолёту. Тело лётчика лежало обугленное в грудке обломков. Пришли взрослые, вытащили его и тут же, недалеко от самолёта, похоронили. Документы сгорели...

Не спалилась народная память, донёсшая новому поколению, что бессмертный подвиг на У-2 был совершён 22 июня, в шестом часу утра.

\* \* \*

Успех экипажей крестоносных самолётов, участвовавших в первой волне и последующих налётах, был достигнут тем, что Люфтваффе имели самостоятельность на данном этапе наступления, причём в ущерб Вермахту. Архиважным предназначе-



нием рейховской воздушной мощи в начальный период войны считалось одно: полный разгром советской авиации, уничтожение действующих и 250 недостроенных аэродромов, строительство которых начали после захвата новых территорий от Прибалтики до границ с Болгарией. К исключительно парадоксальному явлению, сработавшему на пользу Германии следует отнести наглейшее нарушение воздушного пространства СССР. С 1939 года по 22 июня 1941 года «друзья по пакту» пересекли нашу границу более 500 раз, т. е. почти ежедневно нас рассматривали, фотографировали, следили за перемещением войск и прочее. Один пункт из прочего: германские полиграфисты издали столь высококлассные и подробные карты российских земель, что их качеством и дотошностью поразили советских топографов и представителей контрразведки. Воздушный шпионаж был узаконен с первых лет диктатуры за подписями Г. Геринга и В. Канариса, когда при авиакомпании «Люфтганза» сформировали подразделение «Ганза-бильд» под руководством пилота Т. Ровеля. Являясь отделением Абвера, фирма «летающих миротворцев» занималась аэрофотосъёмкой во многих странах и принесла на крыльях неоценимую услугу Люфтваффе перед Второй мировой.

«Ровелевцы», премируемые крупными гонорарами, процветали. Сам «Мистер Икс» — Теодор за заслуги перед Рейхом отмечается благодарностями и чином полковника. С первых дней боевых действий (1939) «Ганза-бильд» действует открыто, как разведгруппа под оком Геринга. Ветеран Первой мировой способствовал снабжению группы самолётами Ю-86 с радиусом действия 1300 километров и потолком 13 000 метров.

Друг И.И. Копеца, воевавший в Испании и Китае Г.Н. Захаров, вовремя предупредивший командиров ИАП о начале войны (ЗапОВО), через годы вспоминал, как в мае 1941-го пассажирский Си-47 со свастикой на борту, под прикрытием регулярных рейсов в Москву, изучал район дислокации нашей дивизии.

Самолёт-нарушитель не мог заблудиться. Немцы, уверенные в безнаказанности, заложили два круга над аэродромом.



Захаров, отменив полёты, приказал лётчикам Смирнову (он был ведущим), Воинову и Козлову взлететь и посадить наглецов. Дав очередь, Смирнов повёл «путешественников» курсом на ВПП.

«Чаще всего немцы имитировали посадку, — замечает Георгий Нефёдович. — Садились в Белостоке и в Лиде. Не реагировали на приказ заруливать в отведённое им место, а рулили по аэродрому, фиксируя расположение полос, рулёжных дорожек, ангаров, стоянок самолётов. Повторялась одна и та же история при выяснении отношений: из-за спины лётчика высовывалась какая-нибудь личность в комбинезоне, испачканном машинным маслом, и на ломаном русском языке приносила тысячу извинений по поводу того, что забарахлил мотор. В результате — вынужденная посадка на советский аэродром, который, к очень большому сожалению, оказался военным. И — тридцать два зуба в дружественной улыбке...

Они не утруждали себя придумыванием более правдоподобных версий — даже в случаях, когда после проверки выяснялось, что мотор исправен. Они знали, что будут отпущены и, к сожалению, их отпускали. При этом я не помню случая, чтобы кто-то из них «сбился» с курса или чтобы у кого-то забарахлил мотор на обратном пути.

Характерна для того зловещего лета и оценка Верховного командования на действия Захарова, запретившего немцам выходить из самолёта и поставившего при нём охрану. В Москве запаматовали случаи, аналогичные с падением «Хейнкеля-111» под Барановичами. Немцы остались живы, благодаря искусству пилота, а затем они взорвали бомбардировщик, напичканный «под завязку» разведшпартатурой вместо вооружения.

Звонивший Нарком обороны С.К. Тимошенко, выяснив, кто приказал сажать Си-47, разошёлся не на шутку, сказав Захарову, что единоличные решения могут привести «к политическим осложнениям».

Немного поостыв, Семён Константинович перезвонил, интересуясь нюансами инцидента. Трубку вновь взял Захаров, подробно изложивший обстоятельства дела. Через некоторое



время маршал позвонил третий раз, приказав выпустить самолёт в Минск, сняв с Захарова требование о срочном рапорте.

Георгий Нефёдович поехал к штатовскому «гражданскому», раздражавшему его одним видом. Немецкие пилоты рассматривали его с неподдельным любопытством, о чём-то шушукались на своём исстари завоевательном наречии, напыщенно посмеивались.

— Кто-нибудь говорит по-русски? — спросил их подтянутый и суровый на вид командир 43-й истребительной авиадивизии.

— Нихт ферштеен.

Врут. Кто-то из них наверняка говорит или понимает по-русски. Если бы это был единственный случай, я бы ещё мог поверить в то, что они «нихт ферштеен»... Улыбаются.

— Я вдруг разозлился, — вспоминал тот случай защитник и друг «раяков» — лётчиков-истребителей из ИАП «Нормандия-Неман».

— Ну, раз «нихт ферштеен», будете сидеть хоть до вечера. Пока не вспомните несколько слов по-русски.

После этого из-за спины пилота возник штурман и очень вежливо и почти без акцента произнёс:

— Господин генерал, я немного понимаю по-русски. То, что он обратился ко мне со словами «господин генерал», когда я был в обычной лётной тужурке, подтверждало, что я имею дело с разведчиком.

— Всё вы понимаете, когда вам ничего другого не остаётся, — не удержался я. — Разрешаю вылет на Минск! В Минске будете давать объяснения. И чтобы никаких отклонений. Иначе снова посадим, но надолго.

— Слушаюсь, — по-военному чётко ответил немец. Это «слушаюсь» невольно потом припомнилось мне. Через месяц с небольшим кто-то из этих наглецов наверняка шёл ведущим, но не на пассажирском Си-47, а на Ю-88 — в первые дни войны они слишком хорошо знали, куда надо было наносить удары».

Теперь удары Люфтваффе, с переменным успехом, сыпались на русскую землю один за другим. Новосибирец из 55-го ИАП Александр Покрышкин, как все советские пилоты и зенитчики, негодовал, по сути кричал, в разговоре со своим командиром майором В.П. Ивановым:



— Товарищ командир полка! Я же лётчик-истребитель, хочу драться в воздухе и штурмовать врага на земле.

Иванов, как старший товарищ и более опытный авиатор, наставлял молодца:

— Не торопись! Всё будет! И разведка, и бой...

Пройдя лётную школу на поликарповских машинах, Покрышкин, как и большинство лётчиков полка, летал на МиГе. Перенакал желания скорее мстить врагу за систематическое нарушение госграницы привёл к тому, что комэск по нелепой случайности открыл «боевой» счёт, сбив Су-2 22 июня (сказалось, что в этот день было огромное количество самолётов в воздухе).

Его ожидал трибунал. Однако в условиях боевых действий, когда каждый пилот и самолёт были на счету, Покрышкин избежал сурового приговора. На следующий день ему удалось реабилитироваться: в тяжелейшей схватке с пятью истребителями врага будущий Трижды Герой Советского Союза уничтожил Me-109.

Многих лётчиков война застала врасплох, вдали от кровоточащих, стонущих, горящих и догорающих западных рубежей любимой Отчизны. Один из испытателей крылатых машин отечественных и зарубежных марок Степан Супрун отдыхал в Сочи. Узнав, что началась война, он, не теряя ни минуты, помчался в Москву, где уговорил И.В. Сталина доверить ему формирование элитного ИАП из известных ему ассов. Видится, записка не просто организатора и лётчика, а депутата Верховного Совета СССР явилась объединяющей силой для всех пилотов державы, вставшей на смертный бой с крестоносцами. Адресуя её родственникам, Степан Павлович — истинный патриот и воин, верил в удачу, победу и судьбу своих друзей и воспитанников...

30.06.41.

Чкаловская

Дорогим Родным

Сегодня улетаю на фронт защищать свою Родину свой народ. Подобрал себе замечательных лётчиков Орлов Прило-



жу все свои силы чтоб доказать фашистской сволочи на что способны советские лётчики.

Вас прошу не беспокоиться.

Целую всех  
Степан\*

Герой Советского Союза, удостоенный высшей наградой воинской доблести за победы над японцами, Супрун, будучи командиром сформированного им ИАП особого назначения № 401, так спешил отомстить врагам, что в записке родным ему некогда расставлял запятые и точки. Получив на вооружение МиГ-3, полк вылетел на передовую под Толочин Витебской области. Кумиры лётной молодёжи, испытатели В. Хомяков, Л. Кувшинов, К. Коккинаки входили в состав замечательных лётчиков Орлов.

4 июля в воздушном бою с несколькими истребителями неподалёку от деревушки Монастыри погиб Степан Павлович...

22 июля, за мужество и героизм в борьбе с врагами Отечества, её достойный сын был награждён Второй медалью «Золотая Звезда» посмертно. Многие не только на его Родине в Сумах, но и по всей стране, узнав об его гибели, не стесняясь слёз, плакали, словно лётчик был им родной — брат, отец, муж, зять, сын...

\* \* \*

Только за первые часы 22 июня отчаянные защитники свободы и независимости России 15 раз таранили бомбардиров и истребителей Люфтваффе по всей линии фронта, причём во всех случаях самолёты противника были вогнаны в землю или воду. Так, ближе к полудню отличился лётчик-истребитель П. Кузьмин, сбивший таранным ударом вражескую машину мастерским манёвром на «Чайке». 127-му ИАП (Скидель, под Гродно), где он служил, в тот памятный день пришлось совершить не менее 180 боевых вылетов. О колоссальной напряжённости и смертоносности боёв можно судить по схватке около 10 часов утра, когда питомцы

---

\*Записка воспроизведена с подлинника. — Р. С. В.





комполка полковника А. Гордиенко в составе двух эскадрилий схлестнулись с врагом, число машин которого было свыше тридцати. Потеряв пять И-153, лётчики полка сбили четырёх фрицев из 27-й истребительной эскадры, доказав личным примером поспешность выводов, относительно технического «устаревания». Число их побед достигло 20 к концу дня.

\* \* \*

126-й ИАП, сформированный в апреле 1940-го, базировался в Витебской области, посёлок Улла (ВВС ЗапОВО), имел на вооружении быстрые МиГ-3. Почти все лётчики полка под командованием подполковника Ю.А. Немцевича прошли школу на У-2, Р-5, И-15, И-15бис, И-16 Н.Н. Поликарпова и «УТах» А.С. Яковлева. МиГи воспринимались лётным составом ИАП, ИАД, САД не однозначно, настороженно, когда с иронией, а когда и с явной неприязнью. Причина неуважения к новой машине таилась в факторе привыкаемости пилотов к наиболее массовым моделям истребителей, сказывались ускоренные методы переучивания в преддверии войны.

Техника пилотажа на МиГе требовала большей сосредоточенности, внимания, автоматизма и слаженности действий, умения не классически действовать и прогнозировать развитие событий, саму обстановку в воздухе. Поначалу это удавалось не каждому. Существенную помощь в дело снятия подозрительности по отношению к МиГам оказали пилоты-ветераны, имевшие боевой опыт, полученный в небе Испании, Китая, Монголии и Финляндии, ряд испытателей из НИИ ВВС.

Быстро прошли учёба, командно-штабные учения, лётные дни, перебазирование авиаполка на аэродром в Белостокскую область, город Бельск. Требовательность и дисциплинированность, предъявляемые Ю.А. Немцевичем к лётсоставу, напоминания командира о боеготовности, исключили реализацию германской программы «Врасплох» по отношению к его ИАД в первый день войны.



Получив своевременное предупреждение о группе, состоявшей примерно из 40 «Юнкерсов-88», на перехват противника, следовавшего курсом на их аэродром, по сигнальной ракете взмыла дежурная девятка МиГов под командованием замкомэска 4-й эскадрилии лейтенанта Г.И. Алаева. В карусели боя, среди града пуль и летящих снарядов, лётчики буквально с ходу уничтожили два бомбера, которые разбились и догорали в границах аэродрома. Экипажи остальных двухмоторных крестоносцев, не желая бесславно гибнуть в день начала боевых действий, отличились трусостью, и, рассеявшись, поспешили ретироваться, сбрасывая бомбы куда попало.

Разгром аэродрома был для немцев стратегически важен. Через 15 минут после потерпевшей фиаско бомбардировки на аэродром был совершён повторный налёт, на этот раз под прикрытием двухмоторных истребителей Vf.-110. Перестроившись, они навязали бой советским перехватчикам, другие — всей мощью стволов поддержали Ю-88, штурмующ ВПП и не успевшие взлететь самолёты. Старший лейтенант В.И. Ушаков снайперски уложил в землю одного из «Ягуаров», на небольшой высоте показал высочайший класс пилотажа, что на тяжёлом МиГе было нештучным делом, даже тогда, когда над аэродромом пел жаворонок...

Обстановка усложнялась тем, что пилоты ИАП почти всё время находились в воздухе. У них стремительно выгорало топливо. Приходилось идти на посадку и заправляться, затем взлетать под огнём. Все — лётчики, механики, оружейники — были, хоть выжимай, от пота и ранений, а в это время летучие нацисты предприняли третью атаку на аэродром. Дозаправившись, замкомэска 3-й эскадрилии В.И. Ушаков, увлекая за собой ведомого младшего лейтенанта Я. Лепёшкина, атаковал в паре с ним строй Ю-88. Нарушив построение бомберов, Ушаков сбивает один из них, вынудив его сослуживцев избавиться от бомб и лечь на обратный курс.

Расстреляв боезапас, смельчак Ж. Панфилов заметил, как явно недобитый, почти 15-метровый «Юнкерс», в лёгком крене уходит к границе, и на последних литрах догнал его. Взревев мотором, он сблизился с ним и, несмотря на пу-



лемётный огонь, отсёк винтом плоскость 12-тонного завоевателя, через какие-то минуты ставшего гробом для 4 членов экипажа. Герой-однофамилец генерала Панфилова спасся на парашюте, не зная того, что совершил один из первых таранов в небе Белоруссии в первые часы беспримерного нашествия...

В тот же день протаранил врага воздушный боец С. Протасов, а Степан Ридный, сражаясь на И-16, сбил Ю-88. 23 июня он снова в бою, закрепляет победу и авторитет поликарповских машин уничтожением «Хе-111».

Отличились виртуозностью и бесстрашием пилоты полка Г. Бабенко, Л.Н. Белясник, Н.Ф. Арсенин, капитан В. Найденко. В наитягчайших условиях противостояния в воздухе и на земле, при численном превосходстве противника и имевшей место растерянности командования 9-й САД (командир ветеран Испании С. Черных), а также командира 6-й САД И. Фёдорова, лётчики 126-го ИАП совершили два тарана и уничтожили 13 самолётов в первый день войны.

Любая победа даже в мирном быту извечно идёт в паре с потерями. Погибли пилоты В. Ушаков, Г. Алаев, мотористы А. Горов и Н. Мухин. Их похоронили с почестями на краю аэродрома Долубово...

О Боевом Пути 126-го ИАП поведал авторам книги их однополчанин, капитан в отставке В.И. Копыльцов. Один из миллионов смельчаков, освободивших Отечество и Европу от иноземного ига, он давно на пенсии, но исправно служит добру, будучи завхозом в Союзе орловских писателей. Остаётся загадкой, почему Союз патриотов слова, увлечшись насущным и дутой гениальностью, не предоставил ветерану того места, что определено местной печатью для его сотрудинок.

К авторам строк обращаются многие орловчане и жители области, ветераны войны и труда из других регионов России, с просьбой помочь с публикацией не виршебаловства, а военных мемуаров. Однако Рассохины в одиночку бессильны что-либо предпринять, поскольку знаем и помним, что честная и выстраданная рукопись переходит в книгу натуральным боем. Как нам объяснить участникам сражений на суше, в небесах, на море, в тылу и медсанбатах, что мы не в состоянии гипнотизи-



ровать власть, руководителей издательств и типографий? Мы не обладаем телепатией, как Вольф Мессинг. Часто повторяем воинам Великой Отечественной, что нужно объединиться и выпустить коллективный сборник.

Поседевшие, словно покрывшиеся снегом ветераны Второй мировой, всё понимают, кивают, случается — плачут, но всё равно просят помочь, растеряв за последние годы Веру в добрых людей. С ними душою страдаем и мы. Постаревших ратников и спасителей России от порабощения и «нового порядка» становится меньше, а мы обязаны продлить их жизнь на секунду, минуту, месяц, неделю, год...

Товарищ Копыльцов не одинок; Орловщина не забыла, как унижались непониманием, интеллектуальной загрубелостью и бюрократической тупостью (при тысячах «баксов») — защитник Сталинграда, пулемётчик Илья Воронов, безрукий ас-истребитель Иван Леонов и многие другие заслуженные воины и Герои Тыла\*. Резонно заметить «коллегам по перу», землякам и нью-инностранцам с беженцами: — С каких пор натянутые стишки о природе, фантазмагорические построения европейско-западного уклона (но не стиля!), стишки для детей при авторском размене шестого десятка — могут быть «гениальной и актуальной» Истории Спасения Отчизны?!

Наше внешне мирное время — годы ответов. Лидирующие мыслители настоящего не в состоянии объединиться по многим причинам продуманно созданного ажиотажа нынешнего бытия. Всем им мешает жить, работать, творить — С И Л А, повергшая часть (немалую часть!) Человечества в состояние сиюминутности, искривлённого патриотизма в духе стяжательства. С И Л А понимает, что такое марионетки в театре миниатюр. Играющие на его подмостках, не признавая себя составляющей марионеточной С И Л Ы, не гнушаются ничем в попытках достичь Лже-Олимпа — сказочной вершины без основания...

---

\*Среди сотен из них — спецкор ИТАР-ТАСС Ю.В. Лихопёк, отдавший СМИ Орловской области более полувека, автор мемуаров «Земля с хозяином и без...», на издание которых облвласть показала ему гощиш под единой формулировкой — «Денег нет!»... «За что» так поступили с участником войны, сопровождавшим в поездках по региону любимца фронтовиков — писателя К.М. Симонова?!



Винтики С И Л Ы, разрушающей Вечное и Разум пороками присягнули пророку — идолу нового времени, место жительства которому определено Палатой номер... Биологические остовы, обречённые исполнять функцию шестерён с подачи бюджета, внедрены во все сферы общества для выравнивания скотоподобности нового поколения, которое элементарно может попасть во блуд революции, возглавляемой искусственным разумом, возможно, внеземного происхождения. Не менее опасна для нас и полная роботизация.

Человек — умное животное, ко всему приспосабливается. Человек (а не собака и не пескарь) — лучший пластилин для строительства диктатуры. Новый мерзавец может прийти на Землю или родиться на ней кем угодно — от правителя Атлантиды до Иисуса Христа, ибо Зло склонно применять теорию двойников, масок, внешних подделок, якобы обеспечивающих «счастье». Тысячелетняя История Земной Цивилизации с лихвой доказывает нынешним жителям Планеты направление Истинного пути. Но... марионеток, Пустоты в облике человеческого, гораздо больше, чем вех и перстов, указывающих пропасти, бездны, повороты и святые тропинки.

Не все живущие способны видеть указанное, так и бегущий по стезе солнечный зайчик, исполняющий роль вперёдсмотрящего Главного ока. Когда же мы бросим собирать камни и просеем песок и гальку?

## ЭХО ТРАГЕДИЙ



Маленькие диктаторы бывают страшней великих



Атомная бомба «Малыш» и ужас Хиросимы



Черный день Нью-Йорка

# В СРАЖЕНИЯХ ЗА ПЯТЫЙ ОКЕАН



Врага «приземлили» у храма



Славные сыны и дочери Родины



Боевая листовка

**Ф**инальная часть книги посвящена разработкам, проектам и замыслам советских авиаконструкторов во главе с Н.Н. Поликарповым из числа не рассмотренных ранее. Параллельно коснёмся судьбы конструкций самолётов, их модификаций, а также проектов, оставшихся на бумаге. Помянем испытателей и боевых пилотов...

Напомним суть, цель и смысл деятельности поликарповцев рукою и умом «короля истребителей», нашедшего время для автобиографии:

«С 1936 по 1939 год я работаю на ряде заводов — № 21, 84, 156 в качестве главконструктора, а на заводе № 156 — и техдиректора. Осенью 1940 года наша бригада была развёрнута в опытный завод № 51, а я был назначен его директором и главконструктором.

За это время нами проведена большая работа по скоростному истребителю И-180 — М88 и И-185 — М71, манёвренному истребителю И-15бис и И-153, двухмоторным истребителям типов ВИТ-1, ВИТ-2 и других, бомбардировщику НБ-2 — М82, планёру БДП и т. д.

Ряд самолётов построен и проходит испытания. Часть из них подготавливаются к внедрению в серию. Постановлением Совета по эвакуации от 8 октября 1941 года наш завод эвакуирован в Новосибирск, где мы находимся и работаем, имея филиал в Москве.

Помимо конструкторской работы я много работал по воспитанию молодых кадров — в 1919–20 гг. преподавал в



Авиационной техшколе ВВС, читал лекции, доклады в НКАП, МАИ и ЦАГИ; веду проектирование студентов-дипломников МАИ и Академии имени Н.Е. Жуковского, принимаю участие в проведении научных работ в ЦАГИ и с 1943 года руковожу кафедрой конструкции и проектирования самолётов МАИ.

Труд конструкторов по военным самолётам всегда проходит секретно, в обстановке исключительной спешки. За 20 с лишним лет моей работы нами был решён ряд научно-исследовательских проблем, как то V-образной группы мотора с воздушным охлаждением и капота для него, проблема установки на самолёт крупнокалиберного оружия вплоть до пушек калибром 37 мм, проблема синхронизации для стрельбы через винт не только стрелкового, но и пушечного оружия и т.д. Но они литературно до сих пор не оформлены и в силу секретности не опубликованы (Какова глыба! В условиях битв и малых боёв с захватчиками найти эпитет деятельности КБ в понятии «литературно не оформлены»... — Р. С. В.).

Кроме научно-исследовательских работ, — продолжает Николай Николаевич, — нами проделаны работы изобретательного характера: изобретение впервые в мире убирающейся в полёте зимней лыжи для моноплана и для биплана, установка вместе с Б.Г. Шпитальным впервые в мире синхронной пушки калибром 20 мм, стреляющей через винт, на И-16 и И-153 и ряд других работ.

Крупнокалиберное оружие привлекало внимание. Мы с 1936 года впервые в СССР стали ставить пушки как мелкого, так и 37-го калибра на И-15, И-16 и др. и бороться за их внедрение в отечественную авиацию.

Шла крупная работа по внедрению на самолётах мотор-пушек, поставленных нами на истребителях И-17 впервые в СССР. Развернувшаяся борьба против пушечной авиации отдельных работников ВВС не дала нам возможности широко внедрить пушечную авиацию в ВВС. Но то, что удалось с помощью товарища Сталина сделать в этом отношении, — с честью работало и работает во второй Отечественной войне. Это послужило базой для работ конструкторов тт. Яковлева, Лавочкина и др.





За проделанную нами работу по новым истребителям И-15 и И-16 в январе 1934 года по приказу наркома Орджоникидзе я был награждён легковой автомашиной и несколько раз премирован.

В мае 1935 года за создание самолётов Постановлением ВЦИК я был награждён орденом Ленина, а в июле 1936 года по приказу наркома Орджоникидзе легковой машиной М-1.

В декабре 1936 года за освоение в серийной постройке современных истребителей я награждён орденом Красной Звезды.

В октябре 1938 года за успешную работу по опытным самолётам СНК СССР наградил меня премией в 100 000 рублей и легковой автомашиной ЗИС-101.

В сентябре 1940 года по постановлению ЦАГИ и Комитета по делам Высшей школы СНК СССР мне присвоено звание доктора технических наук без защиты диссертации.

В октябре 1940 года за выдающуюся работу в области самолётостроения Президиум Верховного Совета СССР удостоил меня высшей награды, присвоив мне звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой Звезды.

В марте 1941 года мне присуждена Сталинская премия 1-й степени, а в 1943 году — вторично.

В декабре 1937 года я избран депутатом Верховного Совета СССР...

Я неоднократно по поручению Правительства СССР ездил в командировки за границу, участвовал как делегат от СССР в работе 4-го Международного конгресса в Риме, в Италии в 1927 г., работал как член советской делегации в Германии в ноябре-декабре 1939 года\*.

Осмыслению пройденного и строкам от 11 августа 1943 года предшествовало больше чем многое. За И-1, ДИ-1, И-3, Р-1, ДИ-2, И-6, И-5, ПМ-1, У-2, Р-5 последовали их множественные модификации, а также И-15, И-15бис, И-152, И-153, И-16, И-17, однотипно имевшие гамму модификаций.

---

\*См. фотоальбом к 110-й годовщине со дня рождения авиаконструктора «Николай Николаевич Поликарпов», Орёл, 2002, а также статью А.Н. Алёшина «Король истребителей» («Орловская правда», 5 июня 2002).



Были и переходные машины. Например, П-2 1927 года, выпущенный заводом «Красный лётчик» в количестве 55 экземпляров. Машина получилась опасной в пилотировании. Проблемы с регулировкой крыльев, 200 испытательных полётов, разваливание коробки крыльев в воздухе и чудом спасшийся Б.Л. Бухгольц аннулировали одностоечный биплан с одинаковыми крыльями с 25-градусным выносом верхнего крыла. Как бы то ни было, самолёт послужил хорошей школой перед созданием Р-5.

Двухмоторный тяжёлый бомбер ТБ-2 выпуска 1930 года (разрабатывался с 1926-го) остался в одном экземпляре, уступив пальму первенства туполевскому АНТ-4 (ТБ-1). По свидетельству В.Б. Шаврова, проект Л-2 выполнен чисто. Машину с двигателями BMW-VI (по 500/680 л.с. каждый) обслуживал экипаж в составе пяти человек. Запуск в серийное производство не сочли необходимым по причине запоздалой реализации разработки, хотя ТБ-2 имел преимущества над ТБ-1 в воздухе. При этом А.Н. Туполев признал ТБ-2 удачным.

В период работы под кураторством ОГПУ поликарповцы первыми в СССР вели изыскания самолётов штурмовой концепции: ЛШ, ТШ-1, ТШ-2 и ШОН. На прототипе У-2 — биплане У-1 инженеры В.А. Константинов и В.И. Дудаков в союзе со смельчаком-пилотом С.И. Мухиным с триумфом, впервые в России, испытали порохо-ракетные ускорители взлёта.

После гибели на двухместном опытном ДИ-2 испытателя А.В. Чекарёва, разбившегося из-за срыва горизонтального оперения в пикировании, работа по этой машине застопорилась. По мнению авиаспециалистов — зря! Последующий за ним ДИ-3 получился на порядок хуже вышеназванного истребителя.

У-2 — феномен авиации, претерпел невообразимое количество модификаций, будучи самым массовым самолётом Советской России. Биплан выпускался серийно для аграрного сектора, имел гидросамолётную, пассажирскую, тренировочную, санитарную, штабную, разведывательную, лимузинную и ночную бомбардировочную версии. Инженеры К.С. Щер-



баков и Г.И. Бакшаев разработали для У-2 спецкассеты для перевозки раненых в сидячем и лежащем положениях. Мелкосерийно строился «поджигатель» — ВОР-1, задуманный в роли «воздушного огнемета». Машина выпускалась с глушителем на выхлопном коллекторе, с ночным прицелом. Была модификация фронтального агитатора, укомплектованного громкоговорящей радиостанцией. На У-2 изменялось расположение бензобаков. Переделывался гаргрот, могли применяться лыжи и спаренные колёса. Устанавливались обтекатели цилиндров мотора и колёс, кольцо НАСА, бомбодержатели под фюзеляжем и нижним крылом, более мощные двигатели. В пассажирских вариантах переделывалась кабина. На ряде серийных модификаций улучшили аэродинамические показатели. Прославленный «тихоход» явился главнейшей авиаединицей в партизанском движении на оккупированных территориях. Благодаря У-2 прошло не только становление авиации под девизом «Пролетарий — на самолёт!», но и зародилась обширная талантливая школа молодых последователей Н.Н. Поликарпова\*.

Подтверждением важно назвать работы В.Л. Моисеенко (2У-БЗ), Э-23 Н.Г. Михельсона, СПЛ «Башнефть» Барсука, У-2 П.Д. Грушина, У-2 с V-образным оперением Филатова, У-2 с ручным управлением авторства Горжану, учебные бипланы А.И. Морщихина, рекордный РВ-23 его соратника Н.Г. Михельсона, проекты НИИ ВВС и МАИ по теме «У-2 с лежащим положением лётчика». Обновлённого ветерана начнут списывать из рядов авиации только в... июле 1959 года\*\*!

Не менее знаменитый Р-5 и его модификации под обозначением Ш, Т, ССС, П-5, ПР-5, модернизированный разведчик Р-З прошли испытания всюду как в мирное время, так в ходе всех войн, последовавших за гражданским братоубийством, навязанным России «гениями» Мировой революции.

\*Это было ясно ещё до войны, если внимательно прочесть труд Н.М. Лебедева «Самолёт У-2», вышедший на пике репрессий в 1937 году.

\*\*Издание Аэрофлота выпустило в честь машины эпохи книгу В.М. Липатова «Самолёт ПО-2 и его модификации» в 1953 году. Дети 70-х не рвали, а обводили под копирку рисунки В. Освера и Н. Мищенко в патриотической книге А.М. Маркуши «Вам — Взлёт!» (Изд-во «Детская лит-ра», 1974).



Освоение северных широт, Китай, Испания, Хасан, Халхин-Гол, Финляндия, линии Аэрофлота, участие по программам пятилеток — далеко не полный перечень воздушной жизни крылатых машин поликарповцев. Вооружённый или гражданский, обогреваемый или открытый ветрам, базовый сухопутный или на поплавках, торпедоносец или воздушный «грузовик», устаревший или усовершенствованный — Р-5 — воспитал массу лётчиков, будучи последним серийным бипланом ВВС и Аэрофлота, хотя стоил около 35 000 рублей.

Проверенная годами концепция биплана вдохновила поляка Ежи Рудлицкого на создание Р-5 с оперением типа «бабочка». В том же «лекало» осуществили проекты авиаторы Военно-Воздушной Академии имени Н.Е. Жуковского и самолётостроители завода № 1 по инициативе рационализатора Филатова. Около 200 полётов совершили ас А.И. Жуков и другие пилоты, испытывавшие Р-5 с германским дизелем «ЮМО-4». ЭД-1 не пошёл в серию, несмотря на хорошие лётно-эксплуатационные данные по сравнению с бензиновым вариантом, оснащённым М-17.

В 1935 году инженер Д.С. Марков спроектировал и вывел в полёт Р-5 лимузин, приуроченный в подарок VII Съезду Советов. Он же разработал грузовые кассеты для почтового Р-5. Примерно в это время, благодаря подвижничеству М.В. Водопьянова построили АРК-5, побывавший на Земле Франца-Иосифа. Тогда же в важном для освоения страны и её дальней направлении усердно трудился патрон авиамастерских ГВФ А.Н. Рафаэлянц.

Пассажирский ПР-12, переделанный в моноплан, не нашёл достойного применения. Удачней сложилась судьба ПР-5бис и П-5а — они работали на всевозможных ролях в довоенное, военное и послевоенное время.

Труженики мастерских Аэрофлота переделывали Р-5 на нужды грузовых перевозок и почты. Доработка верхнего крыла, фюзеляжа, кабины и расчалок хвоста, ввод подкрыльевых контейнеров и радиооборудования ухудшили свойства прототипа — ПТ-АМ-34НБ не стал на поток конвейера.

Родоначальниками серии Р-5 были инженеры завода № 1 Д.С. Марков, Е.П. Шекунов, А.А. Скарбов, их коллеги во



главе с директором завода А.М. Беленковичем. Конструкторы планировали и даже построили Р-5 с убирающимся шасси, однако проект не получил развития. Первое время на Р-З применялись обтекатели шасси, от которых позже отказались. Имелись единичные версии Р-З в виде штурмовика, рекордного, снаряжённого грузокассетами\*.

36 «Эр-зетов» оказались в плену у франкистов, хотя снискали себе положительную репутацию, наработанную в ходе полётов плотным строем у земли. Немало похвал самолёт заслужил и на Дальнем Востоке, будучи участником боёв против Японии.

В годы Великой Отечественной Р-5 и его модификации применялись в качестве лёгких штурмовиков, бомбардировщиков, в роли разведчиков и связных машин. 606-й авиаполк, укомплектованный Р-5, отличился под Москвой, уничтожив и повредив 90 автомашин, 38 танков, 2 самолёта, 3 батареи ПВО, 4 моста и 6 эшелонов с живой силой и техникой противника. Как и «младший брат» — У-2, «работяга небес» Р-5 отработал свой век, помогая раненым, партизанам, медикам, колхозам и рыбхозам.

Помимо модификаций У-2 — «Аэроопылителя», МУ-2 и У-2М с однопоплавковым шасси С.А. Кочеригина, экспериментов с мотором «Сименс», выпуска трёхместного У-2 спецприменения и эксклюзива авиазавода «Красный лётчик» — не остался без нагрузки И-5. Каким бы истребитель не был устаревшим технически и морально, он стоял «на вооружении» аэроклубов, ограниченно воевал в Финляндии, бил врага в первые месяцы войны. Полноценно противостоять врагу, самолёт, снятый с вооружения в 1938-м году не мог, но был первой школой лётмолодёжи до массовых УТов А.С. Яковлева, т.н. «эпохой Ивана».

За период «войны незначимой» и ВОВ финскими ВВС захвачены, переоборудованы, восстановлены и куплены у союз-

---

\*До блеска отлакированный, более аэродинамичный и облегчённый Р-З авторства В.В. Никитина — В.В. Шевченко смог покорить высоту 10 380 и 11 100 метров в начале мая 1937 г. См. также книгу П.М. Крейсона «Самолёты за 20 лет (1913–1933)», М., 1934.



ника — Германии около ста советских самолётов. При разных, никогда не повторявшихся ситуациях и обстоятельствах среди 24-х СБ, 11-ти ДБ-3, 8-ми Пе-2/3, 5-ти МБР-2, 2-х Ш-2, 4-х ДБ-3Ф, 3-х ЛаГГ-3 и одного УТИ-4 — оказались 22 И-153, 6 И-16, 5 И-15бис, 4 У-2, один Р-5. Р-5 разбились при транспортировке, а вот бипланы КБ Н.Н. Поликарпова отнюдь не замерзали в составе Суомен Юлмавоймат (ВВС Финляндии). Реставрация ряда машин затянулась. Иногда в этом не было необходимости ввиду помощи Люфтваффе. Тему можно раскапывать долго — у авторов другая задача. Но для «вкуса эпохи» занимательна финская листовка, адресованная, по всей видимости, нашим соотечественникам:

**«ФИННЫ ЩЕДРО ЗАПЛАТЯТ ВАМ ЗА ОРУЖИЕ, КОТОРОЕ ПРИНЕСЁТЕ С СОБОЙ:**

За револьвер	— 100 рублей
за винтовку	— 150 рублей
за скорострельный револьвер	— 400 рублей
за пулемёт	— 1500 рублей
за танк	— 10 000 рублей

**ЗА НЕПОВРЕЖДЁННЫЙ САМОЛЁТ УПЛАЧИВАЕТСЯ 10 000 ДОЛЛАРОВ И, КРОМЕ ТОГО, ОПЛАЧИВАЕТСЯ ПОЕЗДКА ЗА ГРАНИЦУ, В КАКУЮ УГОДНО СТРАНУ».**

Какова бы не была идеология обмана, какая бы ненависть не воспитывалась между жителями «тысячеозёрной» страны и населением Союза ССР — международная цена самолётов Поликарпова даже при 50% скидке говорит об уважении и признании со стороны противника. Отдельная тема — использование советских (захваченных и трофейных из Германии) авиадвигателей во многих подразделениях ВВС Финляндии.

Широкоохватный кругозор и целеустремлённость поликарповцев, шедших в авангарде отечественной авиации, своевременно объединялись с научно-техническими достижениями моторостроителей, аэродинамиков, с успехами представителей промышленности. Так, экспериментальные исследования прямооточных воздушно-реактивных двигателей по теории Б.С. Стечкина помимо ГИРДа проводились на крыльях И-15бис



и И-153 «Чайка». Проектирование ПВРД под индексом ДМ-2 вели Стратосферный комитет при ОСОАВИАХИМе в союзе с энтузиастами-подвижниками А.Д. и М.А. Меркуловыми, А.Ф. Нистратовым, О.С. Оганесовым, Л.Э. Брюккером, Л.К. Баявым, Б.Р. Пастуховским и другими патриотами, верившими в будущее ракетотехники. Лётные испытания провёл пилотажник П.Е. Логинов.

С февраля по май 1940 года на И-15бис Н.А. Сопочко, П.Е. Логинов, А.В. Давыдов осуществили 54 полёта. Спецкомиссия констатировала: «...работами завода «Авиахим» создан воздушно-ракетный двигатель, который работает на самолёте и увеличивает скорость полёта. Безопасность, огнеупорность и долговечность двигателя проверены испытаниями на земле и в полёте... Установлено, что воздушно-ракетные двигатели увеличивают скорость самолёта при его скорости 315 км/ч в среднем на 15 км/ч».

Отдел спецконструкций во главе с А.Я. Щербаковым, учитывая опыт, приобретённый при полётах И-152-ДМ, продолжил изыскания на поприще авиационных ПВРД. Особенностью испытаний, проводимых А.В. Давыдовым, П.Е. Логиновым и А.И. Жуковым, стал прирост скорости И-152 на высоте 2000 метров. С двумя ДМ-4 «Чайка» достигла 430 и 440 км/ч.\*

Дальнозоркость и прозрение «фирмы Поликарпова» относились к «воздушным истребителям танков» ВИТ-1 и ВИТ-2, разработанным на пике репрессий в 1936–38 годах. Коллектив проявил недюжинную слаженность и работоспособность, творя в условиях передислокации. Всё началось с трёхместного цельнометаллического моноплана с двумя двигателями «Рено», мощностью 450 л. с. «Многоместный пушечный истребитель-1» представлял одну из самых сильновооружённых конструкций своего времени. В передней части фюзеляжа устанавливалась 20-мм подвижная пушка ШВАК, в центроплане — пара 37-мм пушек К-37. Заднюю турель и нижнюю люковую огневую точку представляли авиапулемё-

---

\*Многие нюансы опытных, серийных, экспериментальных аппаратов раскрыты в книге «Конструкция и проектирование самолётов» (под ред. Н.Н. Поликарпова и Е.И. Майорова), М., «Оборонгиз», 1939.





ты ШКАС. Предусматривалась подвеска бомб внутри фюзеляжа — до 600 кг. Новые 960-сильные М-103 разогнали машину до 494 км/ч, задав конкуренцию отечественным, зарубежным, опытным и серийным самолётам, да и тем, что ещё «летали на ватмане».

Испытания выявили ряд дефектов. Без них не обходилось любое перспективное начинание, как и бездарные новинки, типа авантюрной разработки зятя М.М. Кагановича А.В. Сильванского (проект «И-220 Иосиф Сталин»). При недостатках и проблемах, самолёт мог быть применён мелкосерийно в авиачастях армии, на ВМБ СФ, КБФ, ЧФ и ТОФа. Незавидную судьбу из-за «Бендеров» не только от авиации — разделил с первенцем второй экземпляра, «скоростной высотный бомбардировщик». Ставший полностью пулемётным в ущерб «величественной симфонии огня», моноплан «догрузили» бомбозапасом. Однако ВИТ-1 так и не строился в серии, хотя на нём летали сам Поликарпов, Громов и Байдуков!

Двухмоторный двухкилевой ВИТ-2 проектировался под моторы М-34, М-85, М-103, параллельно с морским истребителем И-15М с двигателем М-25. Конструкторами обсуждалось семь(!) схем бортового арсенала. Глубоко рассматривалась проблематика быстрого перевооружения самолёта оружием в строевых частях, которое не должно было превышать лимита 20 часов. Проект предусматривал многоцелевое применение самолёта в качестве штурмовика, пикировщика, скоростного бомбардировщика и дальнего разведчика. Верилось, что ВИТ-2 с моторами М-105 мощностью 1050 л.с. каждый, будет эффективным истребителем танков, не хуже ЦКБ-55, 57, 55П (опытно-конверсионных прототипов Ил-2).

Взамен турели со ШКАСом в задней кабине установили шкворень с пушкой ШВАК, демонтировали ШКАС, размещённый в нижнем люке. Таким образом, почти 12-метровый самолёт снаряжался двумя 37-мм пушками, одной 20-мм пушкой ШВАК и одним пулемётом ШКАС. Размах крыла составлял 16,5 метров при его общей площади 40,76 м<sup>2</sup>. Многообещающая машина стала предпоследней авиановинкой, испытанной В.П. Чкаловым 11 мая 1938 года, когда ас



разогнался на ней до 513 км/ч на 4500 метрах. Он же впервые взлетел на ВИТ-1 31 октября 1937-го...\*

Следуя эйфории межконтинентальных перелётов, охватившей ведущие авиа-КБ Мира, поликарповцы задумывали осуществить рекордный проект на базе ВИТ-2. По их расчётам, 300 кг масла и 4100 кг бензина хватило бы на дальний перелёт с расстоянием 7900 км, с рекомендуемой скоростью полёта 350 км/ч. Более короткий маршрут дальностью 6200 км — можно было преодолеть со скоростью 500 км/ч. Гонимое покорение Атлантики из Парижа в Нью-Йорк осталось в мечтах...

В год начала Второй мировой войны КБ проектировало модификацию ВИТ-2 — ВИТ-3 под двигателями М-71 и АМ-35, с расчётной скоростью до 600 км/ч. Однако все названные проекты были аннулированы. По официальной версии «было принято решение вернуться к идее спецсамолётов» (как будто ВИТы не были специализированными боевыми машинами. — *Р. С. В.*). Мало кто знает, что ВИТ-2 вполне мог стать поплавковым торпедоносцем.

«Дело ВИТ-СПБ» видится куда более сложным делом, чем представляется пассажирам «Ту», «Боингов», «Яков», «Илов» и счастливым, полетавшим на ранних (ныне списанных) «Конкордах». МПИ-1, облётанный В.П. Чкаловым и П.М. Стефановским, понравился пилотам. Для Петра Михайловича машина стала связующим звеном при знакомстве с Николаем Николаевичем. По мнению испытателя, вызвавшего к молодёжи излишне не рисковать, Поликарпов повинен в непринятии МПИ-1 на вооружение, поскольку одновременно с ним готовился к выходу первый лёгкий скоростной пикировщик СССР — СПБ. Таких машин в истории и практике Советской России и её крепчающих ВВС ещё не было, тогда как лучшие умы фирм-поставщиков Люфтваффе корпели над проблемой с середины 20-годов. Козырьём СПБ были 2 УБ и два ШКАСа, литые и штампованные детали, пресс-профили и др. «ноу-хау».

---

\*После трагедии с И-180 и Чкаловым на ВИТ-2 летал Нюхтиков, подменивший заблудшего Кудрина зимой 1939-го, а также Стефановский, отогнавший машину на аэродром Щёлково.



Пока биплан У-2 «обживает» на трагично известном пароходе «Иосиф Сталин», П.М. Стефановский и штурман П.И. Никитин тщательно готовятся к сентябрьским испытаниям 1938 года. В ходе полётов реализована обширная программа — сброс бомб в пикировании, прицельные пулемётные стрельбы, проверено шасси и управление самолётом, проанализированы лётно-тактические показатели. 800 кг бомб в фюзеляже и 700 под крыльями — вполне обнадёживали. Мужественному дуэту предстояло последнее испытание — достижение 600 км/ч.\*.

Расчёты любого конструктора (ведущим ВИТов был заместитель Н.Н.П. — Н.А. Жемчужин) остаются расчётами, не будь рядом с творцами машин шеф-пилотов «фирм», что касается фирм без кавычек. В первых же полётах обнаружилась недостаточная жёсткость фюзеляжа ближе к хвосту, особенно в режиме резкого пикирования. При полной мощности моторов скоростное испытание вызывало тревогу, угрожая саморазрушением самолёта.

Стефановскому и Никитину удалось преодолеть 500-километровый рубеж скорости на 50 км выше строго по прибору. Искушать судьбу ещё быстрее согласно девизу — испытатели не рискнули.

Прибывший на консультацию бывший авиаспециалист НИИ ВВС РККА Жемчужин поблагодарил «небесных каскадёров», всех тех, кто готовил СПБ к полётам.

Признавая слабость обшивки хвостовой части фюзеляжа, Николай Алексеевич сказал:

— Ваше решение прекратить пикирование правильно. Начинаем строить опытную серию. Усилим хвостовую часть, поставим более толстые листы алюминия. Заодно проведём исследование в трубе, проверим аэродинамические расчёты и прочность...

Самолёт упрятали в ангар от посторонних глаз — до лучших времён. Дальше случилось непредвиденное — то, что стоило вставить в биографию Н.Н. Поликарпова отдельной её частью под заглавием «Трагедии на рубеже десятилетия»...

\*520 км/ч на высоте 4500 м и 490 км/ч у земли.



СПБ «приглянулся» экс-пилоту НИИ ВВС, инженеру М. Липкину, перешедшему «под крыло» поликарповцев. Он ускорил прохождение испытаний головного самолёта в конце мая 1940-го, считая для себя невозможным быть «хуже» коллеги В.П. Чкалова.

Никто не прижал энтузиаста: за ним на авиазаводе был закреплён участок деятельности, вокруг испытаний опытных машин. По воспоминаниям современников, Липкин, в какой-то мере по аналогии с Н. Благинным, угробившим «Максим Горький», был подвержен тщеславию и грезил о лаврах «лучшего» лётчика.

В ходе скоростного испытания Михаил пренебрёг выработанной годами и опытом методикой. После плавного пикирования и быстрого увеличения скорости, СПБ саморазрушился на снижении, погубив пилота и штурмана. Срочно созданная комиссия по расследованию несчастных случаев допросила свидетелей, видевших, как от машины отвалилась крупная деталь, затем другая и третья. Вспомнили обсуждаемый вопрос о недостаточной прочности фюзеляжа.

Крайним, не мешкая, заклеямили ведущего конструктора пикировщика Н.А. Жемчужина. Ему и сослуживцам вменялся вывод: «запрещено входить в пике до 600 км/ч». Возмездием за чужую ошибку, обернувшуюся трагедией, стал сверхбыстрый арест Николая Алексеевича, ещё не отошедшего от катастрофы СПБ под пилотажем аса-полярника П.Г. Головина.

Однако мир не без добрых людей. Всего одна голова — оставшаяся в истории СПБ прокураторным инкогнито, засомневалась в выводах комиссии, направив материал на исследование. Стефановский, минуя горе 27 апреля 1940-го, вспоминал: «К следователю по особо важным делам командование НИИ направило меня, поскольку я испытывал такой же самолёт, начальника испытательного отряда истребителей инженера А.С. Воеводина и начальника бомбардировочного отдела НИИ ВВС, видного инженера И.В. Маркова. Нам предстояло помочь прокуратуре принять правильное, обоснованное решение.



Изучив представленный следственный материал, мы присоединили свои голоса к показаниям инженера Жемчужина. Николая Алексеевича освободили»...

Чёрная полоса трагедий по жизни преследовала Н.Н. Поликарпова на всём пути его «самолётостроительной» жизни — Филиппов, Анисимов, Чкалов, экипаж П.Г. Головина, дикая смерть инженера Б.П. Коцавцева, многие другие...\* У Чкалова проваливался пол на И-15. На нём же была авария в варианте с лыжным шасси. Не выпускалась его стойка на И-17. Окончательно добились авиаконструктора первые И-180 и ВИТы, которым, при доработке, светила большая боевая жизнь...

Не потому ли остался «замороженным» проект «Тяжёлый истребитель сопровождения»? Не оттого ли «приказал долго жить» СПБ, на двух экземплярах которого угробились П.Г. Головин, К.И. Александров, Н.Г. Добров, М.А. Липкин и Г.А. Булычёв? Пусть пошёл в серию учебно-тренировочный УТИ-4 (И-16, тип 15). Но «что» помешало проекту 1936–37 гг. — двухмоторному трёхместному СВБ с моторами М-34НФ или М-103?

На большинство задаваемых вопросов по маршруту «будущее — прошлое», увы, мог бы ответить один человек — Поликарпов, ну и не более пяти его загов с многолетним авиастажем. Мы же можем оглаголить или расставить акценты того «секретного», что не будучи секретным, лежит на поверхности, а не под сукном якобы раздемократиченных архивов. Сам создатель называл не менее десяти причин катастроф...

Сигнальный ТИС подвели к испытаниям летом 1941 года. Цельнометаллический моноплан с разнесённым вертикальным оперением «вёл в жизнь» давний товарищ Главного — М.К. Янгель. Оснащённая двумя моторами АМ-37, двухместная машина вышла воистину тяжёлой — взлётный вес достигал 8300 кг. Доводка и испытания первого экземпляра были сорва-

---

\*Среди них — испытатель НИИ ВВС Э.Ю. Преман, разбившийся вместе с бессточным бипланом А.А. Боровкова и И.Ф. Флорова, принятого Алкснисом. Нарушив технику безопасности, он рухнул на ж/д полотно, поставив крест на судьбе молодых инженеров. Кроме того, все авиаторы СССР оказались в шоке, когда погиб выдающийся пилот яковлевского КБ Ю.И. Пионтовский на И-26, чей день гибели трагично совпал с финальным днём и полётом экипажа П.Г. Головина 27 апреля 1940 г.



ны войной и эвакуацией в Новосибирск. Там, уже под патронажем инженера А.В. Потопалова, ТИС показал отличные результаты в скорости: 635 км/ч на высоте 7400 м, и 485 км/ч у земли. Затем предполагали оснастить машину 1900-сильными АМ-39А, снискавшими славу выносливых и надёжных силовых установок. Надежды на турбокомпрессоры и названные двигатели не оправдались — усовершенствованный ТИС (МА) получил «сердца» АМ-39Ф. С ними истребитель достиг 535 км/ч на высоте 1660 м и 514 км/ч у земли, на испытаниях с июня по сентябрь 1944 года. Доступный для лётчика средней квалификации, самолёт вооружался четырьмя ШКАСами, двумя ШВАКАми и двумя ВС. Оборону от атак сзади обеспечивал стрелок-радист, действовавший по врагу ШКАСом на турели в люковой установке. «Сопроводитель» отличался фотоаппаратурой, навигационным оборудованием, радиостанцией, шасси с пневмоприводом, более мощным вооружением в модифицированном варианте. Испытания (не без аварий) провели Г.М. Шиянов и Н.В. Гаврилов.

Как и все вышеназванные машины бомбардировочно-штурмовой конструкции ОКБ Н.Н. Поликарпова, ТИС не вышел в серию, так и не вылетев на фронты. Возможно, власть не забыла, что на программу СПБ ушло более 33 миллионов рублей...

«Ночной бомбовоз», или по авторству Главного «массовый бомбардировщик для дневных и ночных действий на ближних и дальних дистанциях», был «летающей крепостью» Советских ВВС. Двухмоторная, аэродинамически выведенная машина создавалась в сжатые сроки в условиях войны, была максимально приспособлена к конвейеру составляющими материалами смешанной конструкции.

Заокеанский и английский термин, относящийся к «Либерейторам», «Флаинг фортрессам», «Суперфортрессам», «Ланкастерам» и к «Веллингтонам», может показаться неуместным и отдающим излишней похвалой. Однако НБ (Т) брал на борт три тонны бомб разного калибра, причём в перегрузочном снаряжении вплоть до пяти тонн. Хвостовое оперение было аналогичным с ВИТами, СПБ и ТИСом. Вся компоновка пятнадцатиметрового бомбера с размахом крыла свыше 21 метра и его площадью чуть более 58 м<sup>2</sup>, по праву считалась образцовой.



Под проект, превосходивший бомбардировщики С.В. Ильюшина довоенных лет, планировалось подвести двигатели М-90, М-82ФН, М-30Б, АМ-39, АМ-39А с двумя турбокомпрессорами. Мощность этих моторов — 2080, 1850, 1500, 1900 л. с. соответственно. Взлётный вес составлял 12 800 кг. Экипаж «машины боевой» состоял из четырёх человек.

Охрану от истребителей несли три крупнокалиберных пулемёта УБ. Первый старт состоялся в конце мая 44-го. На августовских заводских испытаниях того же года НБ покорила 515 км/ч на «потолке» 6150 метров. Была достигнута высота 8740 метров. Расчётная дальность превышала 1900 километров. Одну из больших надежд Н.Н. Поликарпова не удалось вывести на поток серийного производства из-за ухудшегося здоровья перенапряжённого авиаконструктора. Не мог помочь машине её испытатель Н.В. Гаврилов...

Многоцелевой одномоторный пассажирский «Лимузин» 1944 года представлял собой низкоплан с убирающимся шасси. Он задумывался Н.Н. Поликарповым на период послевоенного восстановления промышленности и сельского хозяйства.

«Я смотрю на задачи авиации не только с точки зрения нынешнего, но и завтрашнего дня, который наступит после разгрома Гитлера и поставит потребности мирного, послевоенного строительства, — отмечал сдавленный болезнью Николай Николаевич. — Значение простоты и дешевизны производства и по возможности комфортабельности в эксплуатации мы считаем основными критериями целесообразности массового применения самолёта, модернизируемого в соответствии этому периоду».

«Король» был сложнейшей личностью, неадекватным человеком планетарного мышления. Тихий и скромный, вспыльчивый и властный, добрый и взыскательный, нервный и переутомлённый, увлекающийся и искромётный, задумчивый и молчаливый, напористый и подавленный, болезненный и ранимый, чуткий и пробивной, одинокий и всеми любимый, опережающий время или застопорённый в нём не по своей вине, книголюб, шутник, рыбак, депутат, отец юных авиаторов — всё это Человек-оркестр под именем Поликар-





пов. Его наставничество, организаторская жилка, умение заглянуть за горизонт и схватить перспективы развития авиации, его талант разрешения неразрешимых проблем и ситуаций не имели границ — он был Человек-Эпоха, что доказывает его малоизвестный проект четырёхмоторного «Большого Бомбера» с четырьмя гермокабинами для экипажа...

Общий КПД поликарповцев отразился в тенденциях и традициях эволюции советско-российской боевой и гражданской авиации. Во всех конструкциях, проектах, концепциях самолётостроительной отрасли СССР того периода визуально просматривается присутствие опыта и достижений ОКБ Н.Н. Поликарпова. Вглядитесь внимательно: ТИС — это «петляковская сотка», будущий Пе-2/Пе-3. В нём же видится типаж фронтового многоцелевого самолёта Ту-2. Весь опыт эксплуатации У-2 — для ученика О.К. Антонова — знаменитого всюду АН-2. И-180, И-185, И-200 — прототипы ЛаГГов, Ла-5, Ла-7 и высотных перехватчиков ВОВ — МиГов во всех модификациях. Пассажирские аэро расстрелянного К.А. Калинина схожи с «неудачником» поликарповцев П-2, потерпевшим фиаско из-за вечной проблемы коллектива — своевременной поставки нужного по расчётной мощности двигателя...

Совместные и самостоятельные разработки Н.Н. Поликарпова и Д.П. Григоровича по самолётам для морей, рек, озёр и океанов осуществили задел для новой школы конструкторов морского направления в авиации — В.Б. Шаврова, А.С. Москалёва, Г.М. Бериашвили, И.В. Четверикова, Р.Е. Алексеева, П.Д. Самсонова, Н.Н. Подсевалова, А.Л. Гиммельфарба и многих других даровитых товарищей. Список достойных учеников, без преувеличения, занял бы несколько страниц. Про достижения носителей славных имён и фамилий и говорить не приходится: давно пора собрать мощный коллектив для 12-томной истории отечественной авиации, где не будет места идеологиям и безалаберной лжи...\*

---

\*В ряде орловских и российских СМИ — коммерческих, партийных и беспартийных, авторов не поняли, проработировав десятки статей и очерков (тем хуже для врунов СМИ). О хамстве сограждан см. книгу авторов «Лишний гражданин».



И-5 и И-16 применялись в ходе реализации проекта «летающего авианосца» — «звена» В.С. Вахмистрова, предложившего оригинальные варианты носителя на базе ТБ-1 и ТБ-3 («Авиаматка» и Составной пикирующий бомбардировщик). Комбинация не нашла широкого применения. Однако гигантность проекта и опыт пилотов, работавших на его внедрение в когорты ВВС РККА оставили значительную вежу в годы становления пролетарской авиации...

Велик вклад «короля истребителей» и единомышленников под его руководством в развитие легкомоторной, спортивной и даже самопальной (кустарной) авиации, хотя Главный не стремился к рекордам в воздухе, сопряжённым с риском для жизни их исполнителей. Разработки В.П. Невдачина, братьев Погосских, В.Л. Александрова, С.Д. Черниковского, В.А. Лыкошина, Н.Г. Михельсона, В.И. Никитина, И.Г. Алексеева, А.А. Байкова и С.И. Каменева, В.Л. Корвина и А.Н. Сидельникова, В.А. Иванова и Н.Д. Анощенко, хотя и вышли с белого листа, имели теоретическое и чертёжное основания, заложенные первопроходцами. В одном ряду с названными небопроходцами, подвижниками-энтузиастами, людьми безгранично влюблёнными в авиацию стоят Д.Л. Томашевич и К.Н. Яковчук, Г.Ф. Проскура и А.А. Бромберг, И.П. Толстых и А.Н. Рафаэлянц, А.А. Семёнов, С.Н. Горелов, Л.И. Сутугин, С.Н. Рыльцев, Л.Я. Пильмен и М.В. Смирнов. Изю всех сил старались форсировать покорение Пятого океана студенты Сибирского технологического института (г. Томск) Утемов, Тюренев, Жуков, Уставов, Конюков, трудившиеся под лидерством профессоров А.В. Квасникова и Г.В. Трапезникова. В авиамастерских легендарной Качинской авиашколы отличился планерист и пилот В.А. Степанченко.

Не вдаваясь в подробности конструкций, в названия и перипетии испытательных полётов, нельзя не упомянуть авиетки П.А. Ивенсена и Н.Н. Пищальникова, «Иградо» И.Н. Виноградова, учебную машину А.Н. Павлова, самолёты С.П. Королёва, В.О. Писаренко, Г.И. Прокопенко, А.С. Яковлева, В.К. Грибовского, А.А. Пороховщикова, амфибии В.Б. Шаврова...



Основы бронирования штурмовиков заложили с момента основания ЦКБ по «матрице» Р-5. Всё наилучшее, наработанное коллективами ЦКБ и АГОС воплотилось в лёгком штурмовике (ЛШ), тяжёлом штурмовике (ТШ) и в штурмовике особого назначения (ШОН). Машины строились серийно с помощью тружеников главного броненосца пролетариата — Ижорского завода, расположенного близ Петербурга, ставшего Ленинградом. Школу проектирования штурмовиков прошли конструкторы С.А. Кочеригин, М.И. Гуревич, сотрудники возглавляемых ими бригад. Самолёты испытывались Ю.И. Пионтовским, Б.Л. Бухгольцем, М.А. Волковойным и В.К. Коккинаки.

С именем и конструкциями поликарповцев связаны двигателисты Н.Р. Бриллинг, А.А. Микулин, В.Я. Климов, А.Д. Швецов, С.К. Туманский, А.А. Бессонов, С.А. Косберг, В.А. Добрынин, Д.П. Островский, Е.В. Урмин, А.Н. Рафаэлянец, А.С. Назаров, знаток моторостроения В.П. Баландин. Вслед за великими солдатами, танкистами, артиллерией, военными медиками и шофёрами, вслед за сапёрами, моряками и ПВО, они были первыми воинами и умами страны. Без их супернапряжённого труда советские ВВС остались бы искорёженным металлоломом на земле, без побед в воздухе, будь то над сушей или над океанскими акваториями СССР...

Гигантоманская, урезанная пятилетними сроками индустриализация, перешедшая через глумление над крестьянством и церковью в советскую всесоюзную милитаризацию, выдвинула в авангард Вооружённых Сил плеяду выдающихся оружейников. Многие из стрелявших — погибших и выживших — знать-не гадали, что то, «что» у них в руках, создали кузнецы Победы В.Д. Веневидов, И.И. Торопов, А.Г. Можеровский, Б.Г. Шпитальный, Ю.А. Победоносцев, И.Т. Клеймёнов, И.И. Гвай, А.П. Павленко. Положили жизнь на отпор и разгром агрессоров в Европе и на Дальнем Востоке — С.В. Владимиров, В.А. Дегтярёв, А.Э. Нудельман, М.Е. Березин, А.С. Суранов, И.А. Ларионов, И.А. Комарицкий, Г.Э. Лангемак, подразделение «ТОС» и многие другие. Обеспечили бронезащиту «Илов» учёные ВИАМа С.Т. Кишкин, Н.М. Скля-



ров. Отличились пушкари А. Волков, С. Ярцев, М. Бундин, Г. Жирных, С. Лунин, Е. Неменов.

О бипланах и монопланах — истребителях «фирмы» «ПОЛИКАРПОВ» — можно создавать книгу за книгой безостановочно. Вместе с У-2 и УТИ-4 истребители всех марок и модификаций не только уничтожали противников на Европейском и Азиатском ТВД, но и воспитали стойкую воздушную армию разведчиков, небесных снайперов, таранщиков, ночных штурманов и бомбардиров. Истребители «И» оказали влияние на отечественную, и, в меньшей степени, зарубежную школы авиастроения. Они состояли на вооружении ВВС Флотов СССР, достойно сражаясь с врагом до перевооружения авиаформирований на новые истребители известных марок и самолёты иностранного производства, поступавшие по Ленд-Лизу.

Фундаментальная наработка поликарповцев отразилась на МАИ, МВТУ, НИИ ВВС, ЦАГИ, НАМИ, на буднях аэроклубов, техническо-прикладных секций, кружков, работе ОДВФ и ОСОАВИАХИМа, в лекциях преподавателей Военно-Воздушной Академии им. Н.Е. Жуковского и в художественном кинематографе. Заметно влияние ОКБ Н.Н. Поликарпова в самолётах бригады П.О. Сухогого, в И-207 И.Ф. Флорова и А.А. Боровкова, в МАИ-3 П.Д. Грушина, последних работах коллектива Д.П. Григоровича, в ДИ-6 С.А. Кочеригина и В.П. Яценко. ОКБ под руководством военлёта-парашютиста, изобретателя П.И. Гроховского, занимавшегося проблемами ВДВ, разработало десантный самолёт на базе Р-5. Под его нижними крыльями размещались спецкассеты для 14-ти «леунов» — всего борт принимал 16 человек с учётом экипажа.

Начинающие и опытные конструкторы шли самостоятельным путём, внося каждый свою «изюминку» в ту или иную конструкцию самолёта, независимо от её принадлежности — к ВВС или гражданской авиации. Сходность (а не плагиативность) конструкций была вызвана производными промышленности от А до Я по каталогу деталей, моторов, оборудования и авиаматериалов, вплоть до скатов шасси, фанеры, дерева, полотна, клеев, достижений металлообрабатывающей и приборостроительной отраслей. Фаворитом серийного производства



одномоторных самолётов был триумвират Поликарпов-Григорович-Туполев. Отсюда схожесть, но отнюдь не лётно-тактические показатели машин В.К. Грибовского и Р.Л. Бартини, В.М. Петлякова и В.М. Мясищева, В.Ф. Болховитинова и К.А. Калинина, И.Г. Немана и дуэта Н.Г. Нуров—С.А. Элибемян, отличная работа девушек-конструкторов М. Крыловой, М. Победоносцевой, Н. Хмурец и М. Скачковой, Е. Рожковой, Л. Сибиркиной, З. Андреевой, творивших под руководством С.Н. Люшина и Д.П. Григоровича. Всем им было не до просмотра агитфильмов типа нашумевшего в середине 20-х «Как старик Пахом в столице в небеса летал на птице»...

На общую силу и мощь Страны Советов работали В.С. Пышнов (ВВА-1), В.Г. Чередниченко, построивший авиетку с переделанным лодочным мотором в союзе с Е.Е. Стуловым. Новочеркасец А.А. Комаров верил в свою лёгкую машину с мотором М-11, но она погибла с пилотом. Техник авиамастерских Дальнего Востока М.П. Бесчастнов сконструировал одноместный учебный моноплан, сходный с И-16, который благополучно держался в воздухе и достиг 230 км/ч.

Автомобилисты тоже внесли лепту в освоение воздушного пространства Отечества. Пальму первенства держали двигатель Е.В. Агитов и его соратник по «ГАЗу» А.А. Смолин. Переделав и форсировав двигатель «Эмки», они вывели в небо «Комсомолец-1», предоставили мотор В.Г. Грибовскому, который устанавливался на Г-23. И хотя последний исключал высший пилотаж, он неплохо летал по маршруту Тушино-Харьков-Запорожье-Кача-Запорожье-Харьков-Орёл-Тушино, под пилотажем И. Гроздянского\*.

Мотор «ГАЗ-АВИА» пригодился и на У-2, однако ему не хватало тяги на взлёте и при исполнении ряда фигур пилотажа.

Энтузиасты Саратовского аэроклуба Мазалов, Коваленко и Севастьянов во главе с планеристом А.Е. Плесковым построили двухместный самолёт, по схеме — подкосный парасоль. Увы, надёжные и дешёвые автомоторы не пошли в массовку ввиду большего веса и громоздкости (а также маломощности), по сравнению с авиадвигателями...

\*На последующих авиапроектах «ГАЗа» однозначно сработал негатив репрессий, в первую очередь — расстрел директора завода С.С. Дьяконова.



Как видим, не оскудела Земля Русская «кулибинами», даже после ужасов Гражданской войны, голода, борьбы с неграмотностью, религией, кулаками и басмачеством. Мы не назвали и половины советских авиаторов, работавших во благо обороноспособности и освоения необъятных просторов заново строящейся Родины!!!

Никто и ничто так не захватывало и не ранило поликарповцев, как их специализация — истребители, ну разве что репрессии руководящих, военных, наркоматовских, общественно-культурных кадров. Не потому ли немцы накануне войны интересовались новинками ОКБ и внедрили в него «инженера по договору», вошедшего в святая святых из-за «сделки века», подписанной крючкотворами МИД Риббентропом и Молотовым?!

Германцы были удивлены масштабами производства в ходе обмена делегациями, обескуражены размахом стапелей и конвейеров. По свидетельству наркома авиапромышленности А.И. Шагурина, «гости исподтишка прижимали ладони к стволам пушек и пулемётов, стараясь по оттискам определить калибр нашего нового оружия».

Изменение положения в силу ответственности легло на разум поликарповского содружества в виде ускоренного проектирования ИТП и И-185. К лету 1941-го документация по тяжёлому пушечному истребителю М-1 была в боеготовности № 1, но... началась Великая Отечественная. Аэродинамичный моноплан длиной чуть более девяти метров имел убивающее шасси, и размах крыла десять метров при его общей площади свыше шестнадцати квадратных метров. Смешанная конструкция обеспечивала выгодную позицию в серийном производстве. Однако сражения и усложнённость эвакуационных мероприятий, проводимых поликарповцами в преддверии переезда в Новосибирск, как и переделка самолёта под мотор М-107П, наложили суровый отпечаток, табуировавший вхождение ИТП в боевую жизнь\*.

---

\*Поликарпов делал ставку на микулинские двигатели АМ-37 и АМ-37П, но Сан Саныч был занят наркоматским заданием по АМ-41, поэтому перспектива ИТП так и осталась туманной. См. «Повести о Героях Труда» — книгу Л.Л. Лазарева «Взлёт» (М., Профиздат, 1978).



Так как 1300-сильный М-107П имел водно-гликолиевую систему охлаждения, Н.Н. Поликарпов ввёл в конструкцию перехватчика сотовые водорадиаторы, которые размещались над нишами стоек шасси в крыле. Захват воздуха проходил через переднюю кромку центроплана, выходя через клапаны у заднего лонжерона. Новшество доказывало внешним и внутренним врагам поликарповский авангардизм и высокодизайнерскую сметку, стильность длинноносого ИТП, в котором виделось влияние И-200, ставшего микояновским МИГом...

А. Яворский, коснувшийся раскалывания и предательства КБ Н.Н. Поликарпова «доброжелателями», возвратит нас к тем печальным событиям. Цитата из его очерка «Перспективный самолёт погубили интриги» разрушает избитую версию о «выработанности» Главного и возглавляемого им коллектива.

«Микояну передали проект И-200, который Поликарпов направил в Наркомат авиапромышленности на утверждение перед поездкой в Германию. В новом КБ не смогли довести «до ума» этот проект, и в результате появился неудачный МиГ-1, который скоро был изъят из производства.

Всё это делалось не без участия сановного брата — Анастаса Микояна, члена правительства. Для начала Артёма Микояна после окончания им ВВА им. Н.Е. Жуковского назначили в 1937 г. военпредом на завод, а в следующем году он становится замом Поликарпова. Поликарпов в качестве утешения получил премию за проектирование истребителя И-200 и... остался без опытных конструкторских кадров, помещений, производственной базы. Его приютил испытательный ангар ЦАГИ (хорошо хоть не курятник, как у И.И. Сикорского! — *Р. С. В.*). Затем под Поликарпова на базе опытного цеха завода № 1 создали новый госзавод № 51, не имевший производственной базы и здания для размещения КБ...

Вокруг Поликарпова складывалась нездоровая атмосфера. Началась травля конструктора. Работы тормозились, его обвиняли в консерватизме. Так продолжалось до 1942 г., когда Сталин взял Поликарпова под защиту...»

Осмыслить заново переживания Главного и его товарищей не представляется возможным. А.В. Коршунов, внук авиа-





конструктора, в предисловии к книге о деде, посвящённой его 110-летию со дня рождения, пишет:

«В конце 30-х, уезжая на совещания в Наркомат авиапромышленности, он до отъезда давал указания о работе КБ на длительный срок вперёд. Видимо, ощущал себя под Дамокловым мечом. Я никогда не слышал о том, чтобы Николай Николаевич рассказывал о своём пребывании в заключении. Мне говорили о двух фразах, сказанных им. Первая: «Я никого за собой не потянул». Вторая — он сказал её в конце 30-х, отвечая на вопрос сотрудников о причинах ареста: «Если про вас один что-то скажет, а второй подтвердит, вы станете беспомощным». В 1938 году он сказал помощнику — В.Г. Сигаеву: «Я лучше из окна вниз головой, чем ещё раз туда». А в день гибели Чкалова, вернувшись на завод, он чистил ящики письменного стола».

Изложенные перипетии биографии «короля истребителей» вкупе с пожизненной «болячкой» — несвоевременностью доводки и поставки авиадвигателей стали не только причинами торможения деятельности, но и ядом, что довёл его до болезни и скоростижной смерти. К сожалению, взгляд с высоты десятилетий, погружение в славное и катастрофичное прошлое стали возможными строго благодаря бегу времени...

...ИТП являлся летающей «мини-батареей» — на нём стояли 37-мм пушка и две синхронных ШВАК. Под крыльями предусматривалась подвеска бомб до 400 килограммов. Учитывая, что на истребителях Н.Н. Поликарпова нашли применение реактивные снаряды класса «воздух-воздух», не исключено, что при развитии и производстве самолёта в комплект вооружения вошли бы «эрэсы-82».

Эвакуация поликарповцев в тыл на восток привела к тому, что дебют самолёта состоялся 23 февраля 1942 года. Испытания омрачились отказами опытного М-107Д, вплоть до россыпи подшипников вала. Николай не опустил руки, веря в будущее машины, настояв на испытаниях в Москве, уже с двигателем М-107ПА. Там же 37-мм пушка была заменена 20-мм ШВАКом, устранена «мелочёвка», выявленная при сборке. Увы, проклятие КБ — мотор — «отчаянно



сопротивлялся» своей ненадёжностью. Дело дошло до того, что «107-ю» серию изъяли с конвейера из-за методичной высокоаварийности. В судьбу ИТП вмешался коллега А.С. Яковлев, но перехватчику было не суждено стать серийным — он пригодился при экспериментах с ПВРД.

Не останавливаясь на достигнутом, понимая, сколь нужен трёхпушечный истребитель фронту, ПВО, базам ВВС на Флотах, коллектив переделывает ИТП под двигатель АМ-37, чуть позже под АМ-39. Второй экземпляр ИТП(М-2) с двигателем АМ-39А (1900 л.с.) был готов к испытаниям к 23 ноября 43-го, но полноценную «встряску» прошёл лишь в июне следующего года. Постарели на год, ожидая движок полгода...

«Высотник» взлётной массой 3570 кг был легче предшественника на 130 кг. Он достиг результатов, выводящих самолёт на ступень лидеров среди отечественных и зарубежных аналогов. Была покорена скорость 600 км/ч у земли, достигнут показатель 650 км/ч на высоте 2500 метров. Потолок машины ограничивался 11 500 метрами. На этом её судьба и закончилась. Авиазаводы страны освоили массовый выпуск истребителей А.С. Яковлева, С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова, М.И. Гудкова, А.И. Микояна и М.И. Гуревича.

КБ Н.Н. Поликарпова, попутно с проектированием истребителей, штурмовиков и бомберов занималось разработкой боевых десантных планёров и гражданских мотопланёров. В дни катастрофического разгрома авиации на аэродромах и в небе по всей границе СССР, проблемой десантных, разведывательных и транспортных перебросок в тыл противника занимались В.К. Грибовский, О.К. Антонов, П.В. Цыбин. Заказ военных подразумевал постройку 7-местного, 11-местного и 20-местного планёров в соответствии с названными руководителями инженерных групп. Поликарпов не остался в стороне от особо важного задания, сумев сплотить соратников и создать атакующего «парителя», пустив по борту авиапредрасудки.

Несмотря на то, что планёр являлся «летуном» одноразового применения и подлежал уничтожению при посадке, поликарповцы учли все нюансы боевой эксплуатации. Общие параметры были таковыми: длина — 13,6 м, вес (пустой и взлётный) —



1435–3371 кг, размах крыла и его площадь — 20 м и 44,72 м<sup>2</sup>. Конструкция представляла деревянный высокоплан с полотняной обшивкой крыла и оперения, что упрощало и удешевляло производство. Испытания, проведённые В.П. Фёдоровым и И.И. Шелестом, показали неприхотливость при посадке, что было немаловажно в условиях изменения линии фронта и передислокаций. Планёр получился грузоподъёмным, брал на борт до 20 человек с оружием. В случае атаки истребителей и других самолётов Люфтваффе, десантники, партизаны, солдаты, гражданские лица могли держать оборону с помощью семи пулемётов пехоты ДП, причём огневые гнезда имели пятимиллиметровую бронезащиту. Взлёт осуществлялся на колёсной тележке, которая «отключалась» в полёте из кабины, а посадка обеспечивалась лыжным шасси. В условиях войны БДП («С») выпустили немного. Улучшенная модификация отметилась расширенными дверьми, лучшим остеклением кабины и посадочными полозьями большей длины. Был также трёхместный планёр-бомбардировщик, вооружённый одним БС и двумя ШКАСами, который брал на борт до 2000 кг бомб. Почти ничего неизвестно о проекте ДП-30 под 30 пассажиров и симпатичном гражданском мотопланёре, очевидно, 1944 года...

«Прощальной скрипкой» Маэстро истребительной авиации Советского Союза, вероятно, следует считать И-185 и его штучные модификации. Ещё раз пройдем по истории примечательной машины...

4 февраля 1943 года Николай Николаевич, ужатый тисками военвремени, переездами, бытом, общей болью и горем страны, не видит выхода из тупиковой ситуации, обращаясь к Вождю напрямую письменно:

«Дорогой Иосиф Виссарионович!

Три года напряжённой работы нашего конструкторского коллектива позволили создать истребитель И185 — М71. Ныне он прошёл уже три госиспытания в НИИ ВВС: показал скорость у земли 600 км/час; скорость на высоте 6150 м — 680 км/час и имеет также резервы дальнейшего повышения лётных данных. М185 — М71 ждёт Вашего решения о запуске в серийное производство.



Будем счастливы помочь нашей Советской Родине и Вам, нашему Вождю и Верховному Главнокомандующему, в эти исторические дни своим скромным трудом.

Конструктор Н. Поликарпов»

Глубоко переживая за судьбу И-185, видя отчаянные попытки Н.Н. Поликарпова по вводу его на стапели производства, принимая во внимание противодействие авиалобби из НКАП, УВВС, конструкторов и директората ряда авиазаводов, за истребитель по-мужски вступились его испытатели, причастные к разработке-доводке инженеры. Лётчик НИИ ВВС Красной Армии полковник П.М. Стефановский, мастер пилотажа от завода № 51 П.Е. Логинов, инженер-полковник, «поводырь» И-185 по линии НИИ ВВС И.Г. Лазарев отписали послание в ЦК ВКП(б) тов. Сталину И.В.

«Дорогой Иосиф Виссарионович!

Мы, испытатели истребителя И-185 конструкции Н.Н. Поликарпова, вынуждены обратиться к Вам, Иосиф Виссарионович, со следующим:

1. Истребитель И-185 прошёл заводские, а затем и государственные лётные испытания в НИИ ВВС КА. Заводские испытания проводил лётчик тов. Логинов, а в НИИ ВВС КА — лётчик тов. Стефановский. В результате испытаний получены следующие данные:

- а). Максимальная скорость у земли 600 км/ч.
- б). Максимальная скорость на высоте 6100 м — 680 км/ч.
- в). Скороподъёмность на 5000 м 4,7 мин.
- г). Среднее время выполнения виража на  $H=1000$  м — 22–23 сек.
- д). Истребитель имеет мощный фронтальный огонь — установлено: 3 пушки калибра 20 мм с боезапасом 600 снарядов.

е). В управлении самолёт доступен для лётчиков средней квалификации, что подтверждают летавшие на нём лётчики (12 человек, из них 4 рядовых лётчика гвардейского полка). (Это был героический 728-ИАП, воевавший в составе 256-й



ИАД 3-й ВА под командованием М.М. Громова на И-16 вплоть до 1943 года, когда их сменили Як-7Б\*. «Четыре рядовых» были храбрейшими боевыми пилотажами-снайперами: именно Н. Игнатъев, А. Боровых, А. Томильченко, Д. Купин испытали И-185 в боях и тренировочных полётах, с пониманием, что потеря самолёта за линией фронта (сбитие или авария — без разницы) приравнивается к измене Родине (расстрелу). — Р. С. В.). Самолёт является наиболее легко изучаемым для большинства лётчиков нашей страны.

ж). В эксплуатации истребитель прост. Его агрегаты легко доступны для ремонта в полевых условиях.

2. Нам известно, что тов. Поликарпов имеет проект модификации истребителя И-185, осуществление которого даст следующие лётные данные:

А). Максимальная скорость у земли 650 км/ч.

Б). Максимальная скорость на высоте  $H=6250$  м — 710 км/ч.

В). Набор высоты 5000 м 4,2 мин.

Г). Мощность фронтального огня может быть увеличена до 4-х пушек калибра 20 мм.

По своим лётно-тактическим данным самолёт И-185 является одним из лучших в настоящее время. Поэтому обращаемся к Вам с просьбой о разрешении постройки войсковой серии и испытании самолёта в боевых условиях на фронте», — подписываются под обращением Стефановский, Лазарев, Логинов.

Документ посчастливилось разыскать «Шаврову» нашего одичало-рыночного времени, выдающемуся авиаисторику, автору множества публикаций по самолётостроению в СМИ Отечества, борцу за историческую справедливость, патриоту М.А. Маслову. Его уму и перу принадлежит едва ли не сильнейшее, объективное исследование о боевых самолётах Николая Николаевича и его творческом пути с множеством новых фактов, таблиц по моторам и вооружению, уникальных фотографий из рассекреченных архивов. Михаил Александрович, потратив десятилетия на сбор и обработку материалов, не говоря про командировки, лично отредактировав

\*Биографию М.М. Громова см. в серии книг «Герои Советской Родины» — Г.И. Резниченко «Вся жизнь — небу», М., 1983.



книгу «Король истребителей», повествует на её страницах о всех удачных и провальных проектах нашего земляка, взяв в канву произведения неопубликованные ранее документы.

«Трудно сказать, — пишет уважаемый подвижник, — способствовали ли приведённые выше обращения на имя Сталина. Однако в феврале-марте 1943 г. по заданию Наркомата авиапромышленности на московском авиазаводе № 81 началась подготовительная работа по развёртыванию серийного производства И-185. Туда передали образцовый самолёт для ремонта и изучения (получил при дополнительных испытаниях небольшие повреждения). Работы шли медленно, а в апреле прекратились вовсе»...

Ну ладно, самолёты, инфраструктура КБ и поставок, идеолого-партийное давление, страх от безостановочности авиакатастроф... Безгранично по прозрению и памятно по изложению виденье М.А. Масловым личности авиаконструктора, понимание им предназначения труда его КБ. Классическая цитата для учебников школ и ВУЗов РФ прямо с «тыла» обложки:

«Н.Н. Поликарпов, пожалуй, самая трагическая фигура в истории отечественной авиации — один из пионеров советской авиапромышленности, создатель целой серии великолепных истребителей и лучшего в мире учебного самолёта У-2, он оказался практически невостребованным в годы Великой Отечественной войны и остался в тени молодого поколения — Яковлева, Лавочкина, Ильюшина. Судьба отпустила Поликарпову всего 52 года; Николай Николаевич не дождал до Победы и не успел «довести» свой лучший самолёт (И-185. — Р. С. В.).

Некоторые исследователи считают причиной этой «опапы» гибель во время испытаний поликарповского истребителя И-180 Валерия Чкалова, любимца Сталина. Однако дело, скорее всего, в другом.

К началу Великой Отечественной истребители Поликарпова И-15, И-16, И-153, составлявшие основу авиационного парка ВВС РККА, уже безнадежно устарели и проигрывали новейшим модификациям Ме-109 по всем основным показа-



телям. И хотя прямой вины авиаконструктора в этом не было, чудовищные потери его машин в первые месяцы войны легли чёрным пятном на профессиональную репутацию Поликарпова.

И как-то забылось, что его «ишаки» и «чайки» не только были «рабочими лошадками» ВВС в начале Великой Отечественной, но воевали до конца 1943 года и при грамотном применении не раз давали достойный отпор асам Люфтваффе — именно «устаревшие» истребители Поликарпова в первые недели войны нанесли вражеской авиации огромный урон, который немцам так и не удалось возместить».

Противник — Вальтер Швабедиссен, анализируя реальное положение дел в советской авиации накануне войны и в ходе боевых действий, опираясь на рапорты офицеров Люфтваффе, отмечал, что «Рата» (И-16) был стандартным русским довоенным истребителем. «В исследовании Люфтваффе, — пишет генерал в книге «Сталинские соколы», — особенно подчёркивалась превосходная манёвренность «Раты» по сравнению с Вф-109. Указывалось, что из-за отставания в скорости, скороподъёмности и характеристиках пикирования в бою И-16 быстро потеряет инициативу и будет вынужден применять оборонительную тактику. Только очень опытный пилот мог полностью использовать в бою преимущество в манёвренности. На больших скоростях манёвренность серьёзно ухудшалась. Самолёт легко воспламенялся при обстреле сверху и сбоку.

Как утверждает капитан Кат, И-16 был на 96–100 км/ч медленнее немецкого Вф-109, и когда он выходил после крутых виражей на прямой курс, немецкий истребитель уже «висел» у него на хвосте. Майор Ралль приходит к похожим выводам и упоминает, что с начала кампании и до конца 1941 г. большинство советских истребительных частей были вооружены И-16 и И-15З, оснащёнными радиальными моторами воздушного охлаждения, и что перевооружение частей новыми типами истребителей было очень заметным. Мнение других офицеров об И-16 такое же. Один из них, генерал-инженер Отто Томсен, добавляет, что оборудование самолёта и устройство кабины пилота были чрезвычайно примитивны-





ми, а открытая кабина — просто архаизмом» (зато из неё было легче «катапультироваться» после тарана по осатаневшим крестonosным стервятникам. — *Р.С.В.*).

По законам войны, не жалуется враг русских «бедняжек» — поликарповские И-15, И-15бис, И-153, принявших на себя сокрушающие удары бомбардировочных, штурмовых, истребительных эскадр Люфтваффе летом—осенью 1941 года:

«Как видно из отчёта УГ-54, недостаточная скорость этих машин ставила их в невыгодное положение. Однако их высокая манёвренность во многом компенсировала эту слабость. Их можно было сбить огнём сзади, направленным в центральную часть, а нескольких выстрелов по бортам было достаточно, чтобы их поджечь...

Капитан Кат оценивает И-15 с его низкой скоростью в 240–270 км/ч как уступающий немецким истребителям с самого начала кампании и также считает его вооружение из двух пулемётов крайне слабым. Самолёты снабжались лыжами для действий зимой 1941 г., что давало им определённые эксплуатационные преимущества, но в целом проблемы не решало: они не отвечали уровню 1941 г. Другие немецкие командиры дают практически такую же оценку этим самолётам».

Немцы знали про крыльевые пушки И-16, про их безотказность и мощь залпа, чего было нельзя сказать про пулемёты и РС-82. Заклучая обзор и оценку советской истребительной авиации начального периода Великой Отечественной, Швабедиссен, не забывая про частые отказы системы смазки коленвала, прихватывание и выгорание подшипников, про имевшую место пассивность истребителей и небоевые потери, справедливо напишет:

«Советские истребители понесли чрезвычайно высокие потери в начале боевых действий и до наступления зимы не могли помешать немецкой авиации господствовать в воздухе. Тем не менее советское командование успешно сохранило свои производственные мощности, систему подготовки пилотов, службы снабжения и ремонта. Это создало необходимые условия для восстановления истребительной авиации. В то же время советские пилоты приобрели необходимый боевой опыт



и своими усилиями способствовали достижению этой цели.

Таким образом, в отношении советской истребительной авиации можно сказать, что она относительно успешно перенесла самые трудные времена.

Русские ВВС своей упорной решительностью и гигантскими жертвами (напомним о попытках таранить немецкие бомбардировщики) смогли предотвратить своё полное уничтожение и заложить предпосылки, сделавшие возможным их последующее возрождение».

Подробности создания И-185 рассмотрены авторами в предшествующей главе. Раскрыты элементы конструкции, перипетии с перестановками двигателя, испытания, переживания Н.Н. Поликарпова и Б.Г. Шпитального. Единственный истребитель, бравший полтонны бомб, подвергся «трансплантациям», вызванным дефицитом дюралюминия — крылья стали деревянными, но металлические лонжероны остались в силе.

Крыло И-185 было своеобразным чудом-новшеством, несло нагрузку 235 кг на квадратный метр. По аэродинамическим уравнениям и постулатам-воззрениям 40-х гг. нагрузка 160–170 кг на крыло являлась максимумом среди истребительной классики. Площадь крыла осталось прежней — чуть более 15 м<sup>2</sup>. Истребитель потяжелел — от образца 1940 года весом 2708 кг И-185 эталон (И-186) прибавил к взлётному весу 921 кг.

Поликарпов не увлекался пустопорожней словоохотливостью, ибо насквозь знал, чем он занимается лично в общем кулаке с единомышленниками. О его прозорливой интуиции можно говорить часами, умолчав о художественно-дизайнерском даре и неординарном таланте мгновенного разрешения проблемы с любым из узлов или агрегатов. По спорной дилемме насчёт повышения нагрузки на крыло Николай отмечал:

«Повышение нагрузки в 1 м<sup>2</sup> крыла истребителя — явление неизбежное и прогрессивное. Оно вызвано соображениями: вес истребителей растёт за счёт увеличения боевых нагрузок и веса моторов: в 1933 году истребитель весил 1300 кг, в 1942 году — 3500–3600 кг. Вес моторов на истребителях растёт в ещё большей степени: мотор М-25 весил около 300 кг в 1933 году; мотор М-71 — около 1070 кг в 1942 году.



Непрерывно растёт и вес пушечного вооружения и боеприпасов.

Резкое увеличение мощности современных истребительных моторов позволяет увеличить нагрузку на 1 м<sup>2</sup> крыла без ухудшения вертикальной манёвренности (а она-то и является боевой манёвренностью).

Настало время брать высокие нагрузки на 1 м<sup>2</sup> крыла, одновременно усиленно работая над подбором профиля крыла и его механизацией».

В феврале 1942 года И-185 показал скорость, отмеченную Н.Н. Поликарповым в письме к И.В. Сталину. Скороподъёмность до 5000 метров составила 5,2 минуты и, возможно, была бы стремительней при надёжности М-71. 2000-сильный двигатель мог поднять истребитель и пилота на высоту 11 000 метров. Дальность полёта И-185 и И-186 измерялась 1150-ю и 1130-ю километрами.

Фронт нуждался в машине, испытанной Е. Уляхиным. В январе 1943 года И-185 с винтом АВ5-119 завершил испытания. В конце месяца генерал-лейтенант Репин, исполнявший обязанности главинженера ВВС Красной Армии, подписал документ по результатам полётов. Он отмечал конструктивные особенности нового истребителя, рекомендовал машину к внедрению в ВВС, которому мешали реальные и субъективные факторы.

«1. Самолёт И-185 с М-71 конструкции тов. Н.Н. Поликарпова, вооружённый 3-мя синхронными пушками ШВАК-20 с боекомплектом 500 патронов при запасе горючего 470 кг, является лучшим современным истребителем.

По максимальной скорости, скороподъёмности и вертикальному манёвру И-185 с М-71 превосходит отечественные и последние серийные истребители противника (Ме-109G-2 и ФВ-190).

2. Рекомендовать принять на вооружение И-185 с мотором М-71 и ходатайствовать о запуске его в крупносерийное производство с 3-мя синхронными пушками ШВАК-20 с общим боекомплектом 500 шт. патронов и запасом горючего 470 кг.



Нормальный полётный вес при этом не должен превышать 3600 кг».

И-185 обогнал истребители Великобритании, США, Италии, Франции, Германии, Чехословакии и Румынии. Он выполнял вираж на высоте 1000 метров за 21–22 секунды. Последняя модификация могла оснащаться четырьмя РС-82 и двумя бомбами по 250 кг каждая.

Кроме Уляхина И-185 испытывали П. Попельнюшенко, П. Логинов, В. Степанченок и П. Стефановский. Большого труда стоило Поликарпову найти ведущего инженера по доводке И-185. Ответственную должность не без сложных инсинуаций с начальством и командованием займёт отозванный с фронта полковник ВВС И.Г. Лазарев.

Е.Г. Уляхин погиб на фронте, защищая Родину в составе элитного авиаформирования лётчиков-испытателей. П.М. Попельнюшенко едва не разбился во время перегона И-185 в Казань, из-за внезапной остановки двигателя в полёте — спасла потенциальная прочность самолёта при вынужденной посадке. Осенью 1941 года было не до улыбок в здании Новосибирского цирка, куда определили КБ Н.Н. Поликарпова по прибытии из Москвы.

В ноябре 1942 года испытания И-185 доверили Стефановскому. Друг Чкалова, Супруна, Степанчénка, наставник и товарищ многих испытателей вспоминал:

«Экспериментальный И-185 напоминал И-16, а частично и опытный И-180. Общее имелось у него и с Ла-5, Ла-7, Ла-9 и Ла-11.

Некоторое сходство, но отнюдь не тождество. Поликарпов никогда никому не подражал.

И-185 был задуман и построен задолго до создания семейства самолётов Лавочкина. Они имели 14-цилиндровый мотор воздушного охлаждения и вооружались двумя авиапушками.

Конструкция Николая Николаевича появилась в цехах завода накануне Великой Отечественной. Самолёт имел мощный опытный 18-цилиндровый мотор воздушного охлаждения. Его двухрядная звезда позволяла повесить нагрузку на квадратный метр тонкого, тщательно изготовленного крыла



со скоростным профилем и нести три 20-миллиметровые пушки ШВАК, стрелявшие через винт.

Как не хватало нам потом, на фронте, при обороне Идрицы, Великих Лук, Ржева, Калинина, Клина и Москвы, этих мощных скорострельных авиапушек! Жгучим огнём ненависти опалялось сердце атакующего лётчика-истребителя, в упор стрелявшего в ненавистную фашистскую свастику из пулемётов калибра 7,62 миллиметра. Но протектированные бензобаки вражеских самолётов моментально затягивали тонкие проколы пуль, силовые узлы конструкции немецких машин не поддавались разрушениям. После неоднократных атак, с заглохшими пулемётами, наши самоотверженные воздушные бойцы, не видя другой возможности уничтожить противника, бросались на таран. Во многих случаях они гибли вместе с врагом.

Да, поздновато поступили на вооружение 20-миллиметровые ШВАКи.

И-185 располагал не только мощным вооружением. Он быстро отрывался от земли, стремительно уходил в небо, развивал самую большую скорость, был мягок и послушен в управлении, — разбивает мифы и слухи о «сложности пилотирования И-185» не «кузнечик», а легендарный и опытнейший испытатель. — Машина круто снижалась к земле и плавно садилась.

Конструктору не повезло с двигателем, на который он рассчитывал проект. Планёры машин долго стояли в цехе, ожидая застрявшей на заводских испытаниях серии моторов М-71. У них выходили из строя какие-то детали, задерживалась окончательная отработка, переносилась с одного срока на другой сдача на лётные испытания. Неожиданно грянула война.

Экспериментальные работы на первых порах свернули...

Облёт 20 ноября 1942 года показал, что до начала испытаний надо сделать доработки на самолёте. С 2 по 9 декабря мы выполнили два километража, испытали И-185 на скорость на первой границе высотности.

Потом неделю шёл снег. Низкие свинцовые облака почти касались крыш аэродромных строений. Непогода отступила



16 декабря. Самолёт, сметая кучи снега, круто устремился в залитое солнцем небо. Высота 7500 метров. Горизонтальная площадка на максимальной скорости. Показания непривычно велики! Такие же площадки на высотах 9500, 5550, 4000 метров. Сразу будем иметь всю кривую значения максимальных скоростей по высотам. Завидная удача!

Радость как рукой сняло: раздался глухой удар. Что-то заскрежетало внутри мотора. Затрясся и остановился винт. Скорее на аэродром! Он находится немного в стороне.

Разворот, планирование, выпуск шасси и закрылков. Посадка на центр аэродрома. Навстречу мчится машина с испытательной бригадой. Осмотр и вывод: мотор заклинило, нужно ждать присылки нового.

Ждали десять дней. 26 декабря состоялся пробный полёт с новым мотором. На следующий день я поднялся на 6500 метров. Выполняю площадку для получения максимальных скоростей через каждую тысячу метров. Сколько их уже выполнил за свою долгую испытательскую работу!

Высота 2000 метров. И снова удар! (Как не вспомнить показательные полёты П. Пуйяда — командира «Нормандии-Неман» на «Лавочкине», когда генерал Г.Н. Захаров, командовавший 303-й ИАД, криком кричал, что нельзя висеть на новом моторе — он заклинит, пойдёт стружка и тогда — конец! — *Р. С. В.*).

Всё повторяется, как в предыдущем полёте, — переживает Пётр Михайлович, безгранично веривший в И-185 и Н.Н. Поликарпова, акцентировавшего ставку на мощность двигателя. — Аэродром оказался дальше, высота была вдвое меньше. Она катастрофически теряется, а спасительный пятачок земли приближается медленно.

Кажется, дотяну. Под крылом вершины елей. Шасси на выпуск. Но что это? Вдоль границы аэродрома полно бомбардировщиков дальней авиации. Они, рассредоточившись, заняли почти четвертую часть посадочной площадки.

Нос машины направлен прямо в фюзеляж БИ-25 (очевидно, бомбер Б-25, фирмы «Норт Американ», в небольших количествах поставлявшийся ДВА СССР по Ленд-Лизу. —



Р. С. В.). Вижу, как от него разбегаются техники, мотористы.

Ничего не остаётся, как уменьшить угол планирования, а следовательно, и потерять скорость. Без работающего мотора её уже не восстановишь.

Проскакиваю мимо бомбардировщика. Резко беру ручку на себя, чтобы за счёт максимальной подъёмной силы на большем угле атаки крыла компенсировать недостающую скорость. Увы, самолёт резко проваливается. Большой ход амортизаторов несколько смягчает удар, однако силовые узлы конструкции не выдерживают и крылья складываются над моей головой наподобие шалаша.

Вылез, снял парашют. С грустью смотрю на искалеченную стальную птицу. Могло кончиться куда хуже. Значит, хороший самолёт, надёжный. Может стать верным товарищем в бою. Только вот мотор...

Руководство института с моим мнением согласилось. Составили отчёт об испытаниях. Рекомендовали запустить И-185 в серию, устранив обнаруженные неполадки в моторе.

При рассмотрении отчёта в правительственных кругах обратили внимание на дальность полёта, определённую расчётным путём. Данные оказались не вполне убедительными. Н.Н. Поликарпову предложили провести дополнительное испытание на расход горючего.

Меня в это время уложили на госпитальную койку. На самолёте другого конструктора, который я испытывал, загорелся в воздухе мотор, произошла авария.

Оставшись опять без шеф-пилота, Поликарпов приехал ко мне в госпиталь, поведал о затруднениях. Подумав немного, я посоветовал пригласить В.А. Степанчénка».

Василий прославился не только как лётчик и планерист, но и как изобретатель С-1 — одноместного самолёта с 6-цилиндровым мотором «Анзани» (40 л. с.), выполненного по схеме «подкосный парасоль». Степанчénок построил его с товарищами в мастерских Качинской авиашколы. Неустойчивость работы «Анзани», по аналогии с самолётами Н.Н. Поликарпова, стала «ахиллесовой пятой» вполне удач-





ливой машины, совершившей несколько «рекламных» полётов в столице.

Василия Андреевича знали все пилоты и инженеры — его жизнь сама по себе настолько насыщена, что ждёт новых биографов. Он сотрудничал со всеми авиаконструкторами, а с Поликарповым — одним из первых. Ни при каких обстоятельствах, даже сугубо личных, мастер пилотажа никогда не отказал бы Николаю Николаевичу в просьбе испытать новейшую конструкцию его КБ.

Степанчёнку предстояло выполнить наказ ЦК ВКП(б), засомневавшегося в перспективах расчётной дальности полёта, т.е. осуществить доказательство того, что И-185 способен преодолеть 1130 километров. В те годы то был значительный рубеж для европейской истребительной авиации. Исключением в мировой практике являлись японские и штатовские машины базовой и палубной авиации, чья специфика применения подразумевала многомильное покорение Тихого океана, Южных морей и Атлантики.

Ещё в марте 1942-го И-185 был «обкатан» в рядах 18-го ГИАП (бывший 168-й ИАП). Командир авиаполка гвардии майор Чертов и его однополчане не находили слов, чтобы выразить эмоции и чувства, охватившие их при ознакомлении с истребителем. Все восторженно отмечали, что «преимущества данного самолёта перед имеющимися истребителями очевидны». И всё-таки героические наши деды, отцы, прадеды подметили перенапряжённость компоновки авиадвигателя, его «сыроватость» для участия в боях с «люфтваффовцами», владевшими «Me-109» и «ФВ-190» с новыми «Даймлер-Бенцами» и «BMW», имевшими системы впрыска топлива и водометаноловой смеси в цилиндры...

Степанчёнок относился к типу авиаторов, заявлявших: «Я вытираю ноги, когда сажусь в самолёт». Перед полётами он изучил документ авторства друга Я.В. Смушкевича, не раз инспектировавшего с ним ВВС округов, главинженера А.К. Репина. Знал он, что группа фронтовых пилотов побывала в Подмосковье, встречалась и общалась с «Батяней» по вопросам «дрессировки» И-185. Рассказывали случай, когда Поли-



карпов попросил отличившегося в боях на И-16 Д.И. Купина:

— Не согласитесь ли полетать на новом истребителе? Лётчика не стоило уговаривать: Николай подвёл его к машине, объяснил, что к чему, в управлении и на приборной доске. Выслушав его с глубоким вниманием, пилот непренуждённо и спокойно взлетел, обескуражив присутствующих. Вот он уже возвращается, аккуратная и чёткая посадка, рулёжка. Выбравшись из кабины, как радостный ребёнок, докладывает Главному:

— Лучше не придумашь! Прост в управлении, хорош на взлёте и посадке. Отлично! Чего же нам на фронте ещё желать?!

Об испытаниях И-185 и проблемах с И-16, о встрече Н.Н. Поликарпова с боевым пилотом Д.И. Купиным, спустя годы поведал его однополчанин Л. Офенгейм. Старший преподаватель учебно-тренировочного подразделения Грузинского Управления гражданской авиации, в своей статье, посвящённой небопроходцу из Ливен «Мне посчастливилось с ним работать» свидетельствовал (публикуется в сокращении. — *Р. С. В.*).

«Осенью 1942 года я был на Калининском фронте в составе 728-го ИАП. Когда полк вёл ожесточённые бои, базируясь на аэродроме Старица близ Ржева, меня вызвал комполка и приказал отправиться на авиазавод КБ Н.Н. Поликарпова вместе с четырьмя лётчиками.

По приезде нам сообщили, что командование ВВС приняло решение поручить нашему полку фронтовые испытания И-185.

Через несколько дней к нам прилетел из Новосибирска Поликарпов. Познакомившись, он с ходу начал знакомить с особенностями самолёта.

Внешне замкнутый, он при первой встрече производил впечатление нелюдимого человека. Впечатление оказалось обманчивым. Ему недавно исполнилось 50 лет, а рассказывал он о самолёте с юношеской увлечённостью. В замечательных качествах Поликарпова как человека-патриота я убедился в ходе разрешения вместе с ним фронтовой задачи.

Отремонтированные И-16 поступали на фронт необорудованными для установки РС-82, что резко снижало их боевые качества. Приходилось ночами (чтобы истребитель был готов



к утреннему вылету) устанавливать четыре направляющих рельса и самодельную электропроводку с пультом управления. Последнюю было сложно протянуть в крыльях собранного самолёта, она часто перетиралась, происходили отказы и самопуски снарядов.

Наши просьбы, обращённые к заводу, не давали результата — он ссылаясь на отсутствие подготовленных кадров, ведь множество квалифицированных рабочих ушло на фронт.

Я рассказал об этом Николаю Николаевичу. Он со мной согласился заметив, что надёжней и лучше проводить работу на заводе, где крылья расстыкованы с фюзеляжем и есть возможность отбортовать электропроводку. Поликарпов сказал:

— А что, если мы вам выделим бригаду из пяти-шести подростков? Вы их научите, как делать проводку, монтировать её на самолёте, устанавливать направляющие для РС-82...

Работа закипела. Мальчишки 14–15 лет оказались сообразительными и умелыми. В перерыве между изучением и приёмкой И-185 я с юными помощниками оборудовал несколько И-16 установками для РС. Позднее подростки начали успешно делать вооружение И-16 «Эрэсами» по готовым схемам и стапелям.

После ускоренного изучения И-185, его оборудования и вооружения, настал день первого вылета. Поликарпов заострил внимание лётчика Д.И. Купина на особенностях пилотирования машины, ещё раз уточнил оборудование кабины и порядок пользования им. Говорил он увлечённо — конструктор вручал пилоту кусочек своей души.

После нескольких тренировочных дней мы вылетели на Калининский фронт, где и должны были пройти фронтные испытания нового прекрасного самолёта.

Первые воздушные бои показали подавляющее превосходство И-185 над всеми истребителями фашистов по тактическим качествам. Залп трёх пушек разносил на куски немецкие бомбардировщики и истребители. Из-за секретности лётчикам запрещалось пересекать линию фронта, бить врага позволялось только над нашей территорией. Фашисты прини-



мали И-185 за И-16 и за это жестоко расплачивались», — заключил уважаемый Л. Офенгейм.

Не менее почтенный товарищ А.В. Потопалов, лично знавший «короля» и работавший в его КБ сравнительно немного лет, в статье о штурмующем небо пишет, что «уходя из жизни, он создал истребитель И-185 — лучший в мире по всем показателям. На его самолётах учились летать все лётчики Советского Союза. Его истребители воевали в небе Испании, Халхин-Гола, Западной Польши и «линии Маннергейма», а в годы Великой Отечественной войны приняли первый мощный удар гитлеровской авиации. Лётчик 728-го ИАП мл. лейтенант Кустов И.Е. в отзыве об И-16 писал:

«Боевую работу на фронте всё время вёл на И-16, на котором сделал более 100 боевых вылетов; лично сбил 7, в групповом — 7 самолётов противника».

Итак, отметив скорость и манёвренность И-185, «поводырь» его судьбы Степанченок испытывал истребитель на дальность полёта. В одном из вылетов на малой высоте произошла внезапная остановка двигателя. Ни один из пилотов, а Степанченок был Мастером, не смог бы предотвратить катастрофу в создавшемся положении. К непередаваемой скорби создателей и цвета советской элитной авиации, Василий погиб на боевом посту, свято веря, до гибели, что И-185 будет уничтожать агрессоров...

Комиссия, расследовавшая трагедию, установила её причину: «засорение жиклёра карбюратора». В условиях подготовки И-185 в производство, жиклёр послужил «тормозным башмаком» в судьбе самолёта. Злополучный М-71 также не выпускался в серии. Без подобного по мощности двигателя истребитель не мог развить свои уже зарекомендованные лётно-огневые качества. По мнению представителей НИИ ВВС и авиаисториков, И-185 не пошёл на конвейер в силу многих причин, не зависевших от Н.Н. Поликарпова. Сильно переживал за друга Герой Советского Союза, генерал-майор авиации П.М. Стефановский, через годы, создавая мемуары «Триста неизвестных». Тогда и сейчас плевать он хотел на шахуринский 80-тысячный гонорар, выдававшийся за успешную «дрессировку» И-185...



«В одном из полётов коварный мотор М-71 опять остановился. Произошло это над Центральным аэродромом Москвы, окружённым постройками. Напрасно лётчик, совершивший не одну сотню посадок без мотора, опытный планерист-рекордсмен, обладавший в безмоторном полёте чутьём птицы, прилагал способности, чтобы дотянуть до лётного поля. Высоты ему не хватило.

Трагическая гибель В.А. Степанчёнка решила участь личного, но невезучего из-за недоведённого мотора И-185.

На Н.Н. Поликарпова последние неудачи произвели угнетающее впечатление. Болезнь свалила его в расцвете творческих сил и энергии».

Возвращаясь к событиям вокруг И-185 от начала до финала его проектирования, доводки и испытаний, важно заметить, что двухлетняя задержка с вводом в строй двигателей А.Д. Швецова понуждала НИИ ВВС выделить в помощь двигателям спецбригаду мотористов во главе с инженером Г.В. Сеничкиным. Профессионалы «гоняли» двигатели на износ на стендах, занимались сборкой и демонтажем, вели документацию, анализ причин поломок и отказов, делились со швецовцами размышлениями и советами, в целях скорейшего внедрения их «голосистых» детищ в серию. К судьбе И-185 успел приложиться депутат Верховного Совета СССР, испытатель С.П. Супрун. Много сил положил на госиспытания истребителей того периода инженер НИИ ВВС А.С. Воеводин, возглавлявший испытательный отдел истребителей.

Внимая просьбам Воеводина, Супрун обратился за поддержкой к К.Е. Ворошилову, который, будучи наркомом обороны, прислушивался к лётчикам. Дело сдвинулось с мёртвой точки. Тем более Швецов работал над форсированием нового мотора, планируя ввести в его конструкцию аппаратуру непосредственного впрыска горючего в цилиндры. Испытания авиадвигателей (М-71 и М-82) в воздухе провели Е.Г. Уляхин, П.Е. Логинов, П.М. Попельнюшенко, затем Л.М. Кувшинов, Л.Г. Кубышкин, А.И. Никашин, П.М. Стефановский и В.А. Степанченок. Немало дельных рекомендаций дал инженер И.Г. Лазарев. Но перезды поликарповцев, быстрота решений, рождён-



ная условиями фронтовой обстановки и, наконец, катастрофа с четвёртым экземпляром — наложили вето на очередную блистательную победу Н.Н. Поликарпова...

Историк и биограф НИИ ВВС И.Г. Рабкин считает, что «И-185 не пошёл в серию из-за суровых требований войны. Свободных, не загруженных до предела самолётостроительных заводов не было. Чтобы запустить в серию новый тип самолёта, надо было снять с производства освоенный. Надо было пойти на то, чтобы какой-то завод в течение шести месяцев, может быть и целого года, снизил до минимума, а то и вовсе прекратил выпускать продукцию. На это нельзя было согласиться. В начале 1942 года фашисты обладали большим количественным перевесом в истребительной авиации». Вот почему не могло быть и речи о постройке учебной спарки — ДИТ-185 вперёд освоения опытных И-185, имевших запаздывание при выводе из штопора.

Автор, через чью жизнь и труд прошла масса опытных и модификационных отечественных самолётов, не мог добавить, что на И-185 и его развитие наложили отпечаток довоенные неудачи, цепь катастроф и кремлёвское интриганство. Тем не менее, Рабкин, работавший с Н. Н. П. в рамках программы «И-16, тип 29», посвятил Главному главу «Победы и неудачи «короля истребителей», в книге «Время, люди, самолёты», где отмечал:

«В конце 1942 года Н.Н. Поликарпов передал С.А. Лавочкину чертежи моторной установки М-82 в надежде, что они могут оказаться полезными Семёну Алексеевичу в его работе по усовершенствованию Ла-5. Этот самолёт, на котором стоял мотор М-82, в начале лета 1942 года был запущен в серийное производство, а осенью успешно применялся под Сталинградом...

Николай Николаевич продолжал усовершенствовать И-185 и в марте 1943 года предъявил на заключение в НИИ ВВС эскизный проект модифицированного варианта машины с мотором М-71. Поликарпов рассчитывал получить на нём скорость 710 километров, установить мощное вооружение. В глубине души он надеялся, что обстановка изменится и



появится возможность перевести один из авиазаводов на выпуск его самолёта»\*.

Передача документации поликарповцев на винтомоторную установку товарищам С.А. Лавочкина была сопряжена с ревностной болью создателей И-185, приводила к дискуссиям, доходившим до белого каления.

— Отдать «конкуренту» чертежи на винтомоторную установку? Мало нам было предыдущих уроков с И-200, ИТП и другими проектами?! Как же так, Николай Николаич?! — переживали инженеры и конструкторская молодёжь, безгранично доверявшие «Папане».

Поликарпов в своём амплуа, не подавая вида, сколь ему обидно и горько за судьбу И-185, урезонивает соратников:

— Идёт война. Никаких конкурентов нет и быть не может. Мы все, — помните, ВСЕ! — работаем для Победы!

И-185 мог приблизить её Святой День, появившись он в небе войны в о в р е м я. По заданию Наркомата авиапромышленности Поликарпов передал чертежи на силовую установку не только С.А. Лавочкину, но и КБ А.С. Яковлева и А.И. Микояна. Заказ, идущий от партии и правительства, и, конечно же, ГКО во главе с «великим рулевым» И.В. Сталиным, подразумевал общий фундамент проектирования истребителей на базе мотора М-82А. Вскоре, когда проблемы сборки боевых машин дошли до того, что появились деревянные бензобаки (см. статью Е.В. Нейфака «Изготовление деревянных бензобаков» в «Бюллетене авиапромышленности» № 6 за 1942 г.), вышли в свет Як-7 и МиГ-9. Истребитель Микояна-Гуревича стал провалом из-за утяжеления и пулемётного вооружения. Проект не привлёк внимания ВВС, попал «под сукно» и доказал ошибочность направления будущих авторов реактивных машин. Самолёт А.С. Яковлева-К.В. Синельщикова был легче, имел пушечное вооружение и, хотя строился в серии, требовал модернизации согласно пожеланиям военлётов. В гонке без конкурентов

---

\*Герой СоцТруда, учёный А.И. Макаревский, считавший обязательным явлением творческий кризис в стане авиаконструкторов, спустя десятилетия отметил, что «когда И-185 был доработан, менять серию было поздно — шла война».





победил С.А. Лавочкин, чья команда оснастила устаревший ЛаГГ-3 тем же М-82А. Новинка, известная среди узкого числа специалистов под наименованием ЛаГГ-5, стала предтечей Ла-5, а также его последующих модификаций в «лице» знаменитых Ла-5ФН, превосходивших модернизированных «Мессов» и «Фокк»...\*

Кроме войны в небе, шла священная война на суше, воде и под водой. Шла партизанская война и борьба с диверсантами Абвера, жило всеохватное титаническое напряжение рабочих, служащих, колхозников Трудового Фронта — Советского Тыла. На примере авиапромышленности в её сугубо специфичном плане это выглядело применением дерева, шпона и бакелитовой фанеры, чугуна для втулок шасси взамен штатных бронзовых. Чугун подходил строго кокильный. При нехватке карбида кальция, необходимого для электросварки, применили мраморную крошку, входившую в состав флюса — спецприсыпки для данного цикла работ. Спасение Отечества и самих себя с будущим детей доходило до того, что мрамор, минуя предрассудки и неприкосновенность, брали из мест захоронений, где имелись мраморные плиты. В условиях войны осуществлять промышленные разработки мрамора не представлялось возможным — по стране прошла всеобщая мобилизация.

Иногда при сварке применяли крекинг-газ. А вот на старте эпопеи по массовому производству «Яков» никто и подумать не мог, что каркасы фюзеляжей и подмоторные рамы из тонкостенных стальных труб будут давать трещины из-за... сквозняков! В цехах запретили открывать двери во время сварки...

Когда один из заводов Сталинградской области был не в состоянии поставлять казеиновый клей из-за боевых действий, умельцы-кулибины придумали свой рецепт клея. Даже гайки, болты, заклёпки, фильтры, насосы, шприцы и т. п. и т. д. авиазаводы научились изготавливать сами, становясь всё более независимыми от поставок заводов-смежников.

---

\*О труде КБ С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова, М.И. Гудкова со знанием авиаведов хорошо рассказали в своих книгах П.Т. Астапенков «Полёт в новое» и «Дерзкие старты» (М., 1961-76); М.С. Арлазоров «Конструкторы» и «Фронт идёт через КБ» (М., 1975-87).



С карбюраторами, один из которых загубил биографию И-185 и жизнь В.А. Степанчёнка, было куда сложнее, чем с выпуском готовых к бою самолётов, чей показатель достиг 900 боеединиц по состоянию на январь 1942 года. Пока закладывались стапели самостоятельного карбюраторного завода, переживавшего эвакуационный момент, один из заводов умудрился наладить выпуск карбюраторов собственной схемы и марки. Самоотверженные бригады сборщиков освоили синхронизаторы пулемётов, бортовые воздушные компрессоры, разрабатывали методику удешевления и точности производства, сконструировали ряд главнейших станков и множество приспособлений, облегчивших темп трудодня и ритм конвейера. Миллионы единиц измерительного и режущего инструмента героические борцы, воевавшие умом и волей на заводах, изготавливали сами, без оглядки на границу, помогавшую нам скупой и символично, за исключением продовольственной и автомобильной программ Ленд-Лиза.

Колоссальное бремя ГСМ, как и глубинная проблематика снабжения фронта спиртом и обмундированием, ещё ждут своего пылкого и в то же время непредвзятого исследователя. Все виды смазок, масел, присадок, горючее небесной войны, как и топливо наземного транспорта и многотысячно-колёсного, гусеничного оружия — были пульсирующей артерией войны, без которой Общий Механизм противостояния врагу не сработал бы ритмично, чётко, оперативно. За тысячи тонн смазки, за миллионы литров масла и горючего велись как война с захватчиками, так и схватки внутри страны между производителями, смежниками-поставщиками, наркоматами. Стало легче, когда руководство Вооружённых Сил организовало спецуправление, которому предстояло решать проблемы с ГСМ в рядах ВВС. Главным лицом структуры являлся генерал с поистине актуальной фамилией Кормилицын, сделавший максимум возможного, для своевременного обеспечения авиазаводов «меню» высокого качества при всём разнообразии «блюдов».

Не менее важным стратегическим вопросом оставался авиационный лес. Смешанная конструкция многих самолё-



тов требовала качественной древесины — берёзы и сосны\*. Казалось бы, иди и бери — Россия величественная лесная страна. Ан, нет! Леса и сегодня немало. Огромные массы сгорели при пожарах и обкрадывании наглецами, смотрящими в сторону Китая и Японии. Но тогда — в недавних и страшных 40-х годах — не было той производительной и иностранной техники, что имеется у шикующих нуворишей сегодня, как впрочем и у производителей древесины, работающих от имени государства. Приемлемые деревья ценных пород целенаправленно и со знанием дела выскивали и клеймили отряды, численностью свыше 200 человек. Затем, в большинстве ручным способом, деревья спиливались, обрабатывались на месте и вывозились на лошадях. Масса тракторов и тягачей была «призвана» на фронт, таскать металлические убойные «стволы».

Выработка и вывоз производились зимой при любых погодных обстоятельствах, независимо от морозов или оттепелей, — по весне деревья начинали трескаться. Помеченные деревья перегружались на железнодорожных станциях, где частично сортировались. Одно дерево — о д н о — доставлялось с расстояния до 10 километров. Но авиации требовались десятки и сотни тысяч деревьев, учитывая её параметры в рамках выпуска 1000–3000 самолётов в месяц! Здесь были задействованы тысячи гражданских, политзаключённых и уголовников; количество обмороженных, погибших, убитых при попытке к бегству и замёрзших из-за бегства — останется неизвестно, хотя они тоже пали жертвами Великой Отечественной. Калек не считали вообще...

С утратой лесных массивов, попавших под молниеносность реализации «Барбароссы» и оккупационный гнёт колёс, гусениц и каблукон Вермахта, спасение виделось в лесном богатстве Урала, Сибири и Кавказа. Нужно было многое начинать заново. Для лошадей вводился доппаёк, поскольку дурно кормлённые тяжеловозы, да и просто коняги, были не

---

\*На данном поприще весомо отличился изобретатель дельта-древеси́ны инженер Л.И. Рыжков (Лир), славно потрудившийся для первых побед истребителей КБ С.А. Лавочкина.



способны обеспечить взлёт боевой авиации. По примеру «25-ти тысячников» ЦК большевиков бросило людей с мандатами по деревообрабатывающим и фанерным заводам. Цель одна — тотальный контроль вплоть до складов лесхозов и шпалоплиточных заводов НПС. Появилась новая должность — зам. начальника Главлесосбыта по авиадревесине, учреждённая Главснаблесом...

Авторы специально ввели вышеизложенное и нижепоследующее составляющее советской авиации, чтобы потомки чтили и помнили величественный Подвиг народов СССР, ту малую толику бесценной ЦЕНЫ, что именуется жизнью человека, перешедшую в понятие «ЖИЗНЬ МИЛЛИОНОВ». Обыкновенная мелочь — заклёпка — в многотысячном изменении едва не стала причиной срыва производства крылатых защитников Отечества в первые месяцы войны. Случилось так, что запасов проволоки для производства заклёпок оказалось недостаточно, что совпало с эвакуацией предприятий, выпускавших столь востребованную продукцию. Без заклёпок самолёт не был бы летательным аппаратом, поскольку нёс тысячи и миллионы этих элементов в истребительных и бомбардировочных формациях. На беду откликнулись профессора и академики, предложившие производить заклёпочную проволоку методом последовательного вытягивания струи жидкого металла из печи. Горячая нить охлаждалась водой на выходе из неё, а окисная плёнка и силы поверхностного натяжения давали возможность рождению гладкой блестящей проволоки. Её прочность, к радости металлопроходцев, была адекватной стандартной заклёпочной проволоке, выпускавшейся по традициям. «Заклёпочная школа» просуществовала на авиазаводах всю войну, причём творцы «ноу-хау» награждались Госпремиями, благодарностями и ценными подарками от имени правительства.

Большие проблемы возникали с производством и поставками летучего металла — дюралюминия. Внутрироссийских мощностей явно не хватало. Сталин не раз просил Рузвельта помочь алюминиевым сырьём и прочими важнейшими сплавами и металлами. С весны 1942 года пошли караваны Ленд-



Лиза из Америки, Канады и Великобритании, о которых ещё скажет веское слово бывший юнга В. Пикуль и авторы строк в статье «Забывтое Добро». Часть грузов исчезла в пучине вод из-за бомбардировок и торпедирования, практикуемых пилотами Люфтваффе и «бородачами» гросс-фатеров Кригсмарине К. Дёница и Э. Редера. Были и нелюбимые поступки У. Черчилля, когда он снимал «Аэрокобры», предназначенные Советским ВВС, заменяя их устаревшими и не новыми «Харрикейнами». Много из проката лёгких сплавов уничтожалось коррозией, вызванной длительной транспортировкой морем. Авиатросы не вызывали доверия контингента БАО как в ВВС Армии, так и среди техперсонала, обслуживавшего базы ВВС четырёх Флотов. Поставки проката через Персидский залив омрачались серьёзными трудностями, вызванными его перепутанностью. Поэтому отечественные металлы преобладали над импортными при постройке самолётов, а импортные шли вспомогательными согласно воззрениям руководства и коллективов авиапредприятий. «Это» не покажут в кинопасквиле «Перегон»...

Случались редкостные оказии вокруг Ленд-Лиза, связанные не только с отказом янки поставлять СССР «Флаинг фортрессы» — четырёхмоторные бомберы B-17. Одна из них приключилась с одним из заводов в Сибири, куда без ведома лидеров Наркомата авиапромышленности сгрузили 12 000 тонн дюралюминия. Парадоксальность ситуации заключалась в том, что в тот же момент алюминий был необходим самолётостроителям всюду, вопреки сложившемуся мнению, что его «в избытке и недостатке». Надо отдать должное тыловым героям и заводчанам, непостижимым образом сумевшим погрузить 12 000 тонн дюрала на тысячу вагонов за... неделю(!). Один лишь вагон вмещал 12 тонн! Рабочие и служащие трудились после смены, помогали пионеры, комсомольцы, ветераны партии и беспартийные старики. В результате — конвейеры не останавливались...

Американский народ помог нам не только продуктами питания, одеждой и медикаментами, но и 14 395 самолётами. Взаимопомощь союзников организовывалась значительным



образом. Учитывая краткокурсность кремлёвских «историков», раскроем арифметику Ленд-Лиза, временно отойдя от проблем авиации. Цифры-факты имеют силу звучания спустя десятилетия, иногда — века.

СССР получил по Ленд-Лизу 105 десантных судов, 140 охотников за субмаринами, 96 торговых судов и танкеров, 28 сторожевиков-фрегатов, 202 торпедных катера и 3 ледокола. Океанскими, морскими, речными маршрутами, а также через Иран и Кавказ в Россию доставлены: 375 884 грузовика, 8701 трактор, 51 505 «Джипов», 7537 танков, 35 000 «Харлей-Дэвидсонов».

Советскому Союзу поставлены 8218 зенитных орудий и 132 000 пулемётов, 345 тонн взрывчатки и 3 миллиона 800 000 автопокрышек. Не вычеркнуть из истории 1981 паровоз, 11 300 платформ и вагонов, доставленных благодаря работе Дальневосточного пароходства, его начальника К.Г. Кондратьева, капитанов Г.А. Мезенцева, К.С. Бадигина, моряков и Героев Северного Флота и Мурманского пароходства. В общем деле велики заслуги уполномоченного закупочной комиссии на западном берегу США Л.И. Разина, начальника комиссии П.М. Захарова, комиссара авиагруппы по перегонке «Каталин» Н.Ф. Пискарёва, главы Управления «Ленд-Лиз Корпорейшн» Э. Стеттиниуса, «отца» моторной корпорации в Сан-Франциско и специалиста по закреплению локомотивов на палубах М.С. Гарриса, команд кораблей и судов.

В Москве потерял сон посланец Ленд-Лиза генерал Д. Бэрнс. В далёком Вашингтоне день и ночь трудилась внучка имперсарио Л.Ф. Фёдорова — Лия Сигел, которой предстоит сделать многое для сближения и дружбы народов США и СССР. Немало переживаний прошло через сердце начальника отдела самолётостроения НКАПа А.И. Евтихова, отвечавшего за сборку самолётов, поступавших разобранными в Иран. Бомбардировщики и истребители, собранные руками 300 русских рабочих, шли сразу же в бой за Кавказ...

Поставки по Ленд-Лизу включали 2 миллиона 700 тонн газолина, 15 миллионов пар обуви для Солдат, 842 000 тонн сырья для химической промышленности. Обеспечение служб связи



измерялось двумя миллионами километров телефонного кабеля. Пусть всё это было не бесплатным, оплачивалось народно-валютным золотом. Но разве это не доказательство патриотичности американцев, их уважения к народу Страны Советов?!

До сих пор не открываются данные об объёмах поставленной вино-водочной продукции, прежде всего — спирта. Его необходимость в истекавших кровью Армиях, ВВС и ВМФ измерялась тысячами железнодорожных цистерн. Хорошо было посмеяться над «Вторым фронтом», держа в руках не пустой котелок, а банку тушёнки без обмана, или ещё вкуснее — ломтик бекона, вкус которого каждый пронёс по жизни, если хотя бы раз пробовал...

Косноязычные съязвят об оттяжке сроков открытия Второго фронта, не задумываясь, «что такое» — перебросить Армии и технику через кишевшую пиратами Дёница Атлантику. Вспомнят, что «Аэрокобры» унесли немало жизней на трассе Аляска — Сибирь, потому что были подвержены штопору, а на ней воевал не один год будущий Трижды Герой Советского Союза А.И. Покрышкин. Понятна ревность отечественных автостроителей в связи с трудягами фронтовых дорог «Студерами», «Доджами», «Шевроле» и «Виллисами». «Холодная война» доходила до курьёзов — памятники-«Катюши» могли устанавливаться строго на базе ЗиСа, тогда как более половины выпущенных реактивных установок класса «Смерть врагу» монтировались на шасси «Студебеккеров», колёсных формул 6 X 6 и 6 X 4. Знаменитые грузовики будут долго ездить после войны, послужив прототипами армейских «ГАЗов» и «ЗиЛов», а «Студебеккер» обанкротится не без помощи победителей, не рассчитавшихся по Ленд-Лизу.

Были случаи, суда типа «Либерти» имели слабые сварные швы. Ледоколы вернули судовладельцам Нового Света. Найдутся «патриоты», которые скажут, что сторожевиков, десантных судов, автомашин, тягачей, танков, зениток, мотоциклетов, медикаментов вместе с отечественными — не хватало...

Президент США Ф.Д. Рузвельт в начале октября 1942 года отвечает на запрос И.В. Сталина (7 октября тот просил обес-





печить ежемесячную поставку 500 истребителей, 10 000 грузовиков, 5000 тонн алюминия, 4000–5000 тонн взрывчатки):

«Я рад сообщить Вам, что предметы, о которых идёт речь (к указанному: 2 миллиона тонн пшеницы и как можно больше мясных консервов, жиров и концентратов. — *Р. С. В.*), могут быть выделены для поставок:

Пшеница — 2 миллиона коротких тонн в течение протокольного года равными частями ежемесячно (короткая тонна — 0,907185 т. — *Р. С. В.*).

Грузовики — 8000–10 000 в месяц.

Взрывчатые вещества — 4000 коротких тонн в ноябре и по 5000 тонн в последующие месяцы.

Мясо — 15 000 тонн в месяц.

Свиное сало — 10 000 тонн в месяц.

Мыльная основа — 5000 тонн в месяц.

Растительное масло — 10 000 тонн в месяц».

Как видим, «Каталог Ленд-Лиза» раскрывает нюансы и перипетии сложнейшего и грандиозного по масштабам явления, созданного Правительствами стран Антигитлеровской и Антихирухитовской коалиций во благо обезглавливания сил держав «Оси».

Великобритания, едва не потерявшая независимость и утратившая часть владений в Африканском и Тихоокеанском регионах, нашла формы помочь СССР. ВМФ получил 14 тральщиков и 9 торпедных катеров. ВВС Армии и Флота — 7411 самолётов, в основном истребителей. Артиллерия вписала в штат 4932 английских орудия. 5218 танков, как бы их не хвалили или кляли, поддержали рейды танкистов. На нужды фронтов доставили 472 миллиона снарядов(!), 4005 автоматов и винтовок, по-разному отмечаемых нашей Великой Пехотой.

55 000 километров телефонного кабеля и 4000 радиостанций являлись «ушами» и «глазами» войны. Без них, будь сыт или голоден — ты остаёшься глухонемым под огнём, не говоря про десанты и разведку...

«Мы ускоряем отправку 200 самолётов «Томагаук», о которых я телеграфировал в последнем послании, — уведомлял



Сталина Черчилль. — Две эскадрильи в составе 40 «Харрикейнов» должны прибыть в Мурманск около 6 сентября. Я мог бы отправить ещё 200 «Харрикейнов», что составило бы 440 истребителей (в конце июля 1941 года потомок герцога Мальборо обещал поставку первой партии «Хоукеров», тех самых, что ожидалось в начале сентября. — *Р. С. В.*). Речь идёт о самолётах «Харрикейн» вооружённых 8–12 пулемётами».

Асы тематики заметили, сэр Черчилль не обмолвился о «Спитфайрах» авторства Р. Митчелла и Дж. Смита. Не всё складывалось благополучно, если машины приходили на Восточный фронт и в авиацию Заполярья подержанными. Были аварии, непечатные эпитеты. Появилась «харрикейновская» поговорка техников: «Ройс, ройс, — не найдёшь!» Что поделать? Война давила прессом не только «Мерлины» и «Гриффоны» сэра Ф. Ройса, имевшего титул рыцаря за эпохальные авиадвигатели. К слову, «Харрикейны» были хорошими машинами, если были новыми, что подтверждается снайперством командира 3-го ГИАП ВВС БФ Б.Ф. Сафонова и других витязей, познавших школу истребителей Н.Н. Поликарпова. То же самое относилось к тяжёлым, но надёжным и мощным «Кертиссам», к небольшому числу «Тандерболтов», «Мустангов», «Тексанов», производимых авиакорпорациями США. Двухмоторные многоцелевые «Локхид-Лайтнинги», прославившиеся на Тихом океане, в СССР не поступали, как и все машины корабельного базирования...

Сталин просил «Спитфайры», но «Огневержцев» ожидали пилоты RAF на Родине и в Северной Африке. Поставки будут, но в небольшом количестве с середины войны. Поклон англичанам, королю Георгу VI и королеве Елизавете, лорду У. Бивербруку и другим уроженцам «Туманного Альбиона»: авиапромышленность, как и другие отрасли производства, сделали ВСЁ, чтобы приблизить Победу.

Закljučая экскурс по взаимоотношениям СССР — США — Великобритания, важно акцентировать финансовую сторону Ленд-Лиза. Приблизивший Май Победы Рузвельт умер, не увидев Её, а переживший его Куба оставил нам «должок» — 722 миллиона долларов. В 1947 и 1960 гг., в ходе переговоров о взаиморасчётах, стороны не пришли к соглашению из-



за компенсации, предъявленной США в размере 1,3 млрд. долларов. По отношению к другим странам — участникам Ленд-Лиза, сумма оказалась завышенной, несмотря на готовность СССР погасить задолженность и возврат части имущества. По соглашению от 1972 года срок выплаты долга истёк 1 июля 2001 года.

С 11 марта 1941 года по 1 августа 1945 года США израсходовали на поставки по Ленд-Лизу 13% военрасходов страны, т. е. более 46 млрд. долларов, получив компенсацию 7 млрд. 387 млн. долларов. Штаты субсидировали Англии 30 млрд. 265 млн. долларов — 3/5 общей помощи. Мощный финансовый поток помог Великобритании объединить силы Содружества, несмотря на «блиц-налёты» Люфтваффе и «ФАУ» В. фон Брауна.

СССР принято всё, о чём говорилось выше, на сумму 11 млрд. 260 млн. 343 тыс. долларов, плюс 120 млн. фунтов стерлингов, затраченных на медикаменты, заводское оборудование и продовольствие. Китаю и Франции ассигновали 631 миллион и 1 миллиард 406 миллионов долларов. Латиноамериканским и другим странам — 421 и 424 миллиона долларов соответственно.

По обязательствам Московского, Вашингтонского, Лондонского и Оттавского протоколов, с 1941 по 45-й год поставки по Ленд-Лизу принимали 42 страны. Часть из них шла через Иран и Ирак, по авиатрассе Аляска — Сибирь, везлась на палубах и в трюмах 42 караванов. Не всё выполнялось, но шла война! Что творилось вокруг конвоев — разве уместить в горе с караваном «РQ-17»? Уместно вспомнить катастрофу, произошедшую с экипажем крейсера Гранд Флита «Эдинбург». Мало кто из союзников и врагов помнит и знает, что, будучи загруженным золотыми русскими слитками, он был торпедирован Кригсмарине в конце апреля 1942 года...

На руку противникам сыграла удалённость полей сражений и театров военных действий от фирм-производителей. Повторяем: МНОГОЕ из добра-имущества союзников не пришло по назначению. За конвоями велась охота воспитанников Дёница-Маршалля-Редера. С воздуха их атаковали торпедоносцы, бомбардировщики, истребители. Были подрывы транспортов на минах (особо — магнитных), а также



когда моряки врага использовали торпеды «Цаункёнинг», ориентирующиеся на шум винтов. Были проблемы на Тихом океане при нейтралитете СССР и Японии, ошибочные и трагичные действия подводников ВМС США. Не помогла России расшифровка кодов «Энигмы».

Знали ли «как это было» — народы СССР, те же Поликарпов, Туполев, Бартини, Королёв, Генштабы Армии, ВВС, комиссары, действующие в разных точках представители надводного и подводного Флотов? Что-то знали. Другие — прочли крупными буквами информацию в сводках газет, услышали факты, нервно или молчаливо вслушиваясь в голос диктора Юрия Левитана. Третьим — было не нужно ничего понимать, знать, вникать — они погибли за свободу и независимость Края Предков, ничего не успев в жизни. Четвёртым было некогда — они являлись судьбоносцами страны, войны, её настоящего и будущего. Миллионы граждан и гражданок СССР — олицетворяли обязательность Всеобщей Победы над Планетарным Злом, стоявшим под чёрной свастикой и красным солнцем на Западе и Востоке.

Тяжелейший и суровый трудовой день, величественная по силе и духу трудовая вахта взяли в тиски судьбы тысяч рабочих Златоустовского металлургического завода — лидера по производству авиастали. «Всё для фронта, всё для Победы» ковали почётные труженики Новосибирского, Магнитогорского, Чебаркульского, Кузнецкого, Нижнетагильского металлургических заводов. Под девизом «Вперёд, на Запад!» били фашистов за тысячи километров от передовой трудовые коллективы заводов цветной металлургии — Верхне-Салдинского и Каменского, Ревдинского и Синарского трубного, Первоуральских новотрубного и старотрубного, Соликамского магниевого и Уральского алюминиевого. В ряду с ними — КПД миллионов подшипников, созданных в цехах Государственных подшипниковых заводов № 1, 3, 4, 9, резинотехнические изделия из Уфы, Свердловска и Ярославля, труд геологоразведчиков и нефтедобытчиков Башкирии, Грозного, Баку, Татарии, Западной и Восточной Сибири, Заполярья, вклад в Победу шахтёров и горнозаводчиков, железнодорожников и шофёров,



Великого российского крестьянства — поставщика воинов и продовольствия. Наркоматы — хорошо, партия — сложно, но за ними стояли настоящие люди, о которых — о каждом из них — стоило отпечатать больше, чем повесть...

Никто из них ни в одном из бредов, кошмаров, запоев — представить не мог, что правительству и палачу Берии «помешают» 20 партийных, общественных и военных деятелей, родоначальники пролетарского государства. 28 октября 1941 года в обстановке секретности в «граде эвакуированных» — Куйбышеве — расстреляли по лживому обвинению:

Начальника Управления ПВО генерал-полковника, Героя Советского Союза Г.М. Штерна;

Заместителя наркома обороны СССР, командующего войсками Прибалтийского ОВО, генерал-полковника А.Д. Локтионова;

Помощника начальника Генштаба дважды Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации Я.В. Смушкевича;

Заместителя начальника Главного артуправления Наркомата обороны СССР Г.К. Савченко;

Заместителя наркома обороны СССР Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации П.В. Рычагова;

Заместителя начальника управления вооружений Главного управления ВВС И.Ф. Сакриера\*;

Генерал-майора авиации и Героя Советского Союза И.И. Проскурова;

Начальника отдела Главного артуправления Наркомата обороны СССР С.О. Склизкова;

Талантливого артиллерийского конструктора Я.Г. Таубина;

Начальника Военно-Воздушной Академии генерал-лейтенанта Ф.К. Арженухина;

Супругу одного из выдающихся краснолётчиков страны П.В. Рычагова — военную лётчицу и инструктора М.П. Нестеренко;

Ветерана ВКП(б) и члена ЦИК СССР Ф.И. Голощёкина\*\*.

---

\*«Прославился» в декабре 1937 г., когда именем Ворошилова дал двое суток на перевооружение И-16 (тип 10) четырьмя пулемётами. 11 января 1938 г. его облетал С.П. Супрун, затем 30 названных «типов» воевали в Испании.

\*\*Убийца Императорской семьи Романовых и её ближайшего окружения.



В тот же день под Саратовом, в посёлке Барбыш расстреляли ещё пять авторитетов, среди которых был ветеран ЧК, соратник Ф.Э. Дзержинского М.С. Кедров («ЦК — цикает, ЧК — чикает...»).

Со многими без вины виноватыми Поликарпов был знаком, они летали и воевали на его «Чайках» и «Ишачках», общались в кругу авиаторов и конструкторов. Незадолго до расстрела необходимых стране людей КБ эвакуировали в Новосибирск, куда Главный добирался с Н.А. Жемчужинным сначала на авто, затем поездом.

Поликарпов, имевший военбилет начсостава запаса РККА от 1939 года, располагал к нему бронь-вкладышем и удостоверением об отсрочке от призыва № 42, выданными ему Ленинградским РВК Москвы и НКО СССР. Через месяц после вторжения Германии конструктор рассматривал в бинокль фашистские бомбовозы, прорвавшиеся через ПВО в окрестности Патриарших прудов. Он беспомощно переживал, стоя на балконе квартиры, поначалу проигнорировав просьбы супруги укрыться в бомбоубежище. Но даже когда он уступил жене, как гражданин он не мог не помочь дружине ПВО — тушил с нею зажигательные бомбы, поднявшись на крышу...

До и после переезда КБ в Новосибирск на плечи и разум авиаконструктора тяжеломерно легла фронтовая корреспонденция. Большинство истребительных формирований ВВС КА состояло из самолётов поликарповцев, не говоря про авиачасти и подразделения, участвующие в снабжении сражавшихся на линии огня. Монопланы и бипланы Поликарпова сбивали самолёты противника на протяжении передовой, на всех фронтах, при рейдах бомбардировочных эскадр Люфтваффе, в одиночных, ночных и групповых боях. Защитники Отечества наносили тараны на «Чайках» и «Ишачках» с первого дня войны, охраняли бомбардировщики при ответных ударах и штурмовках аэродромов арийских варваров, поддерживали пехоту и прикрывали переправы, объекты, эшелоны с эвакуированными и ж/д узлы, сбивали подонков, расстреливавших беженцев и части Красного Креста. Переписка с боевыми лётчиками и встречи с ними ставились Николаем Николаевичем во главу



угла, вслед за созданием новых машин\*. Систематизация и анализ триумфов и поражений в небесной войне являлись богатством КБ, звеном и техническим ориентиром для проектирования истребителей современности. Не следует забывать про авиацию ВМФ, на вооружении которой, после перевооружения на новейшие машины отечественных и зарубежных марок, по-прежнему стояли И-15, И-153, И-16 во множестве модификаций.

Пока Гитлер и Редер, Ямамото и Тодзио праздновали разгром Пёрл-Харбора, истребительный 29-й авиаполк, состоявший из И-16, прибавлял по «звёздочке», за что был награждён званием Гвардейского. Первыми из пилотов, ставших благодаря истребителям Н.Н. Поликарпова, его КБ и своему мастерству Героями Советского Союза, были А. Губенко, А. Серов, Г. Кравченко, С. Грицевец, Я. Смушкевич, П. Рычагов, М. Якушин, Е. Степанов, И. Иванов, В. Скобарихин, В. Талалихин, П. Харитотонов, С. Здоровцев, М. Жуков, Н. Гринёв.

В 4-м ИАП, вооружённым различными типами машин (в т. ч. И-153), отличились Морозов А.А., Андреев Н.П., Амет-Хан Султан. В 5-м — Н.В. Сутягин и М.Г. Мартышенко. В 7-м, ставшим позднее 14-м ГИАП, служили ветераны войны с Финляндией, сражавшиеся на И-153 и И-16 — Ф.И. Шинкаренко, П.И. Муравьёв, Н.А. Зеленов, А.Ф. Семёнов, С.Н. Поляков, В.Г. Шмагайло, Н.И. Свитенко, отличившиеся под Ленинградом, затем на «МиГах» и «Яках» в Прибалтике\*\* (см. книгу А.Ф. Семёнова «На взлёте»).

8-й ИАП, учреждённый в середине августа 1939-го, бил врага пушками, пулемётами, пропеллерами И-153 и И-16, участвовал в Зимней войне и Битве за Москву. С июня 1941-го по июль 1942 года полк воевал на И-16, на Южном фронте и под Ростовом-на-Дону. Пересев на Як-1, Як-7Б и Як-9, лётчики полка участвовали в боях на Северо-Кавказ-

---

\*Позднее внесло свою лепту и Всесоюзное радио, регулярными передачами «Письма на фронт и письма с фронта».

\*\*По ходу повествования, в рамках краткого изложения Боевого Пути истребительных авиаполков, будет часто встречаться их переименование в Гвардейские, а также фактический переход (перевод) ряда пилотов в другие ИАП и ГИАП.





ском фронте, Кубани, затем бились с агрессором за советские — Азовское море, Таманский полуостров, Крым. Позднее небесные воины перебрасывались на 2-й Украинский фронт и в Восточную Пруссию. Среди Героев 14-го ГИАП навечно числятся: Д.М. Саратов, Н.И. Косса, И.М. Горбунов, Г.Р. Павлов, В.В. Исаев, С.И. Коновалов, Н.К. Наумчик, Н.Н. Печёный, А.К.Т. Канкошев, М.М. Осипов, А.Л. Приказчиков, Ф.З. Калугин.

На И-16 начал боевую деятельность 11-й ИАП ПВО, входивший в состав 6-го ИАК ПВО, защищавшего Москву. Полк своевременно перевооружили на МиГ-3, затем на Як-1 и ЛаГТ-3. Отметились снайперством, бесстрашием и безграничной Верой в Победу Русского Оружия — К.Н. Титенков, Н.Е. Глазов, В.Е. Шапиро, В.Е. Ковалёв, А.П. Бритиков и другие.

В 19-м ИАП, ставшим 176-м ГИАП в августе 1944-го, боевой путь начался с монгольского Халхин-Гола, на истребителях конструкции КБ Н.Н. Поликарпова. С первых дней ВОВ — полк в опалённом небе Ленинградской области крушил завоевателей на МиГ-3. Перевооружённый на Ла-5 в 1943-м, полк дрался за господство в воздухе и независимость Отчизны под Воронежем, Курском, Орлом. С лета 1944-го перебазировался на 3-й Балтийский фронт, затем на Белорусский фронт, где получил новейшие Ла-7. На них полк воевал на 1-м Украинском фронте, принял активное участие в Берлинской операции. Среди храбрейших — И.Н. Кожедуб, Л.Л. Шестаков, В.И. Александрюк, А.Ф. Васько, И.И. Щербаков, Д.С. Титаренко, Е.А. Азаров, П.Ф. Чупиков, А.Я. Баклан, Е.Н. Степанов, А.А. Караваяев, П.Ф. Никулин, В.А. Громаковский. Отдельная история — биография пилотов полка, участвовавших в воздушных схватках в Северной Корее на реактивных МиГ-15, с апреля 1951-го по февраль 1952 года.

До декабря 1941 года уничтожали крестоносцев лётчики 21-го ИАП, «расквартированные» на Северо-Западном фронте. К Новому году смельчаки пересели на ЛаГТ-3, отважно мстили за погибших товарищей, но, к сожалению, гибли сами. Волховской фронт, Орловско-Курская дуга, Калининский, Белорусский, 1-й Балтийский фронты, переоснаще-



ние на Ла-5 — Славный Путь И.И. Хаустова, И.Т. Борисова, Н.И. Глотова, В. Кафоева, Б.М. Афанасьева, В.В. Егорова, их однополчан и товарищей.

С лета 1939-го 22-й ИАП — в боях на Халхин-Голе, имея пролетарский меч против самураев — поликарповский И-16. Волею судьбы, обстоятельств, рока, триумфов и трагедий, полк воспитал и выдвинул выдающуюся когорту советских пилотов. Он стал одним из флагманов ВВС накануне ВОВ. В его достойно чтимых рядах, кроме названных В.Ф. Скобарихина, Г.П. Кравченко, Н.В. Гринёва, служили и воевали: А.В. Ворожейкин, В.Г. Рахов, А.С. Комоза\*, А.Д. Якименко, В.Н. Калачев, А. Смирнов, В.Ф. Христяков, А.П. Пьянков, В.П. Трубченко, Л.Л. Красноюрченко (см. Е.А. Горбунов «20 августа 1939», М., 1986).

В составе 24-го и 25-го истребительных авиаполков, принимавших участие в Финской кампании и обороне Москвы, хорошо знали А.М. Лукьянова и В.М. Найденко, от которых не отставал 26-й ИАП ПВО. В числе последнего мужественные пилотажики И-153, И-16, «Спитфайров» — Н.Г. Щербина, И.П. Грачёв, М.И. Румянцев, В.А. Мацевич, Д.Е. Оскаленко, их однополчане, прошедшие Зимнюю войну и ад ночных перехватов бомберов Люфтваффе в небе Ленинграда.

29-й ИАП, тот самый, что Первый получил наименование Гвардейский 6 декабря 1941 года, размещался у западной границы Беларуси и вступил в ожесточённейшие воздушные бои с первого утра войны. До и после переучивания с И-16 на «Харрикейны» и «Яки» — 1-й ГИАП имел в своём составе признанных асов А.В. Попова, И.И. Забегайло, Е.Я. Савицкого\*\*, В.В. Мигунова, Е.Г. Пепеляева, В.К. Ищенко, Л.З. Муравицкого, В.А. Хитрина, А.Е. Молодчина, А.К. Лаухи-

---

\*В ряде источников — упоминается, как Комоза. О Викторе Рахове и его бое с японским «тигром» Такэо см. мемуары Г.К. Жукова и книгу Е.Б. Соркина «Парни с горы Соколовой» (глава «Один из первых»), повествующую о питомцах Саратовского аэроклуба, в числе которых Герой Планеты — Ю.А. Гагарин.

\*\* Отец будущей космонавтки и Героини СССР, Евгений Яковлевич создал замечательный ряд книг после войны: «Небо для смелых», «Я — «Дракон», «В небе над Малой Землёй», «Полвека в небе».



на, В.И. Московенко, Н.Н. Морозова. Полк отличился под Ржевом, Орлом и Брянском, на 1-м Украинском фронте.

Небо и землю Ростова-на-Дону, одноимённой области и Кавказа охранял и защищал ценой жизни и смерти 40-й ИАП, в котором служили Пилипенко И.М., Павлов А.Г., Жариков И.М., Куманихин А.С., Шлепов В.П. Полк прошёл переучивание на Ла-5 с И-16 в окрестностях Белгорода весной 1943 года. За два месяца до Курской Битвы полк стал именоваться 41-й ГИАП, участвовал в боях на Центральном, Воронежском, 1-м Украинском фронтах, ранее — в освобождении Киева и Харькова. В одном бессмертном ряду с однополчанами — А.В. Лобанов, Н.Ф. Клепиков, П.Ф. Чупиков, М.И. Семенцов, К. Лабутин, однофамилец моторостроителя — Швецов и другие.

Вплоть до 1942 года воевал на И-16 43-й ИАП, причисленный к ВВС Киевского ВО. Многие лётчики погибли, не дожив до переоснащения полка Як-1. Ратные дела «соколов» запечатлены в памяти выживших и родни, а также в архивах о боевых действиях полка на Южном, Юго-Западном фронтах и Битве за Сталинград. Затем последовали сотни вылетов на Северном Кавказе и Кубани, их продолжение в Донбассе и Крыму (4-й Украинский фронт). Полк перебрасывался в Белоруссию и Литву, получил Як-3, воевал в небе Польши и Германии. В его волевой наступательный контингент входили замечательные соотечественники А.Д. Осадчиев, А.В. Кочетов, И.Г. Кузнецов, В.И. Меркулов, И.И. Кобылецкий, С.И. Маковский, Н.Т. Конюков, В.И. Шишкин, С.А. Лебедев, Н.В. Бородин.

Против «Суомен Юлмавоймат» (ВВС Финляндии) воевал на истребителях Н.Н. Поликарпова 44-й ИАП, ставший 7 марта 1942 года 11-м ГИАП. С лета 1941-го полк исполнял задачи под эгидой ПВО Ленинграда, будучи переоснащённым на истребители С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова и М.И. Гудкова (ЛаГГ-1 и ЛаГГ-3). За бесценные заслуги перед Родиной истребители-гвардейцы одними из первых получили и освоили штатовские «Аэрокобры». Большим почётом открыты имена и деяния уважаемых мастеров пилотажа и



прицельной стрельбы — А.П. Савушкина, Н.Ф. Макаренко, И.П. Неустроева, М.И. Евтеева, всех без исключения однополчан — штабистов, оружейников, техников.

В полной мере это относится и к товарищам И.Н. Лагутенко, В.И. Колядину, И.И. Гейбо — передовикам боёв в составе 46-го ИАП, вооружённого И-16 до конца сентября 1941 года. На «Ишачках» полк сбивал финнов и немцев, прежде чем был обрадован новыми ЛаГГ-3. Несмотря на потери и победы, истребители 68-го ГИАП пролетели сквозь беспощадное кровопролитие на Северо-Кавказском, 1-м Балтийском и 3-м Белорусском фронтах, добивали агрессоров в небе Восточной Пруссии.

На «Чайках», «Ишачках», «МиГах» вступил в Великую Отечественную знаменитый позднее 55-й ИАП, расположенный неподалёку от Румынии, в Бельцах. Имена пилотов сильнейшего полка, ставшего 16-м ГИАП 7 марта 1942-го, говорят сами за себя. Их знает и помнит всякий прилежный школьник: А.И. Покрышкин, Б.Б. Глинка, А.Ф. Клубов, Г.А. Речкалов, В.А. Фигичев, Г.Г. Голубев, А.И. Труд, Н.А. Старчиков, В.П. Иванов. Нельзя забыть И.И. Бабака, Н.Е. Лавицкого, А.В. Фёдорова, В.И. Жердева, Н.Л. Трофимова, И.С. Вахненко, С.Е. Супруна, В.А. Берёзкина, В.И. Фадеева, Л.М. Дьяченко, П.П. Крюкова, П.С. Середу, Н.М. Искрина, того же А.С. Козу, доблестных Н. Науменко, К. Селиверстова, И. Савина...\*

Воины и самолёты полка прошли Ростов, Новочеркасск, Южный фронт, переучивание на Ла-5 и «Р-39 Аэрокобра», бои за Кубань и Кавказ, Азовское море и Донбасс. Гвардейцы прикрыли крыльями Крым и Молдавию, перебазировались с 4-го на 2-й Украинский фронт, бесстрашно и самоотверженно сражались в ходе Яссо-Кишинёвской и Сандомирской операций, под Львовом и Берлином. По официальным данным пилоты полка истребили 697 самолётов противника различных типов.

---

\*Советуем Минобороны и Минобразованию РФ переиздать с новыми фотодатками мемуары А.И. Покрышкина «Твоя почётная обязанность», «Истребитель», «Познать себя в бою», «Небо войны», книгу его вдовы М.К. Покрышкиной «Жизнь, отданная небу».



Наоборот, 56-й ИАП создавал свою историю и традиции у далёкого берега реки Халхин-Гол, в Монголии. Полк полностью укомплектовывался И-15, И-15бис, И-153 «Чайка», И-16. Среди Героев, противостоящих японским агрессорам, отметились виртуозностью и напористостью — А.Ф. Мошин, С.П. Данилов, Т.Ф. Куцевалов.

В Зимней войне с финнами отличился лётчик 68-го ИАП С.И. Миронов, а в 69-м ИАП «народные мстители» И-16 встретили врага под Одессой, дрались с немецкими и румынскими лётчиками. С марта 1942 года полк стал именоваться 9-й ГИАП, был поддержан командованием ВВС новыми ЛаГГ-3, позднее — Як-1. Лётчики полка воевали под Харьковом, Сталинградом. Получив и переучившись на ленд-лизовские «Аэрокобры», сражались за Ростов-на-Дону, Таганрог, над Азовским морем, освобождали Донбасс и Крым. Неоднократно обновляемый состав в числе элитных ГИАП вооружался Ла-7, перебазировался с 4-го Украинского фронта в ряды ВВС 3-го Белорусского, бивал захватчиков в небе и на земле Восточной Пруссии и Германии. Безоговорочный авторитет и уважение даже врага заслужили кровью, потом, умом, глазомером, доскональным знанием своей и зарубежной авиатехники небесные снайперы — П.Я. Головачёв, А.В. Алелюхин, М.Д. Баранов, В.Д. Лавриненков, С. Амет-хан, И.Я. Сержантов, В.И. Александрюк, Л.Л. Шестаков, Б.Н. Ерёмин, М.Е. Асташкин, лётчица-истребитель (что было тогда редкостью) Е.В. Буданова. В одном ряду с ними: А.Т. Череватенко, С.А. Куница, И.Г. Королёв, В.Е. Бондаренко, Ю.Б. Рыкачев, С.М. Елизаров, В.Т. Топольский, А.Ф. Ковачевич, И.Г. Борисов, В.А. Серогодский, Н. Тильченко, И. Тарасов. Вместе с ними жили, радовались победам и горевали от потерь — Е.П. Дранищев, М.С. Твеленев, А.А. Маковский, А.Н. Карасёв, А.А. Морозов и другие ратоборцы, многие из которых — погибли...

Несмотря на полное и оперативное перевооружение Советских ВВС по всем направлениям боевой авиации, истребители И-153 84-го ИАП весьмагодились на Северо-Кавказском и 4-м Украинском фронтах. Как и в 70-м ИАП, прошедшем «огни, воды и медные трубы» Монголии посредством участия «Чаек» в боях на Халхин-Голе, в полках равнялись на мастерство



К.В. Сухова, А.М. Беркутова, П.С. Середы, ветеранов М.П. Ноги, Н.П. Жердева, И.И. Гейбо\*.

И-16 88-го ИАП прикрывали Винницу, Бухоньки, Донбасс, Северный Кавказ с начала войны до получения ЛаГГ-3 в августе-ноябре 42-го. В крылатых рядах полка, помимо Северо-Кавказского фронта, воевали на Кубани, над Керченским полуостровом и Крымом неуязвимый П.С. Середа, отважные В.В. Бобков, Н. Филатов, А.А. Постнов, К.Л. Карданов, В.В. Собин, В.А. Колесник, Е.А. Пылаев, В.И. Максименко, В.А. Князев, А.П. Лукин и другие асы и начинающие, добившиеся 268 побед к Великому Маю 1945 года.

На И-153 вступил в войну один из главных защитников Киева с воздуха — 91-й ИАП, приписанный к ВВС Южного фронта. Почти все машины были истреблены Люфтваффе и потеряны в ходе воздушно-наземного наступления Рейха на Россию. Лишь в середине весны 1943-го соединение переоружилось на Як-9 и перебазировалось на Воронежский фронт. В том же году полк воевал на Орловско-Курской дуге и под Киевом, числясь в 256-й ИАД. Лётчики Н.У. Худяков, А.И. Выборнов, Г.Р. Павлов, Д.Ф. Ковтулев, А.Н. Романенко, Н.Д. Миоков и другие участвовали в Тарнопольско-Бродской и Львовско-Сандомирской операциях, освоили Як-3. За ними и однополчанами — освобождение Украины и Чехословакии.

Немалую лепту в героическую оборону Москвы внёс лётсостав 120-го ИАП ПВО, навечно приземлявший «воздушных рыцарей» на И-153 и МиГ-3. Среди храбрых перехватчиков — Е.П. Меншутин, А.Н. Катрич, Н. Басков, К.А. Крылов)\*\*.

С начала Великой Отечественной войны на Западном фронте достойно отражал натиск «барбароссовцев» 122-й ИАП на И-16, позднее получивший МиГ-3. Полк отличился под Волоколамском, на Орловско-Курской дуге и 1-м Украинской фронте, в 1943 обновлялся Як-1. Перебазировался на 2-й Украинский фронт,

\*О подвигах авиаторов полка подробнее читайте в книге «Шла двадцатая минута войны», авторства ветерана трёх войн, генерал-майора ВВС И.И. Гейбо (О 69-м ИАП — см. труды В.Д. Лавриненкова «Его позывной — «Сокол» и «Возвращение в небо»).

\*\*См. «Ордена Ленина Московский округ ПВО», М., 1981; Светлишин Н.А. «Войска ПВО страны в Великой Отечественной войне», М., 1979.



освобождал север Венгрии и Румынию. В числе профессионалов групповых и личных воздушных схваток — С.Ф. Долгушин, К.Н. Мурга, Н.П. Гугнин, В.С. Мовчан, их погибшие и выжившие однополчане, а также механики, оружейники, без которых не могло и быть повышения числа побед над противником.

Очевидно, истребители КБ Н.Н. Поликарпова стояли на вооружении 123-го ИАП ПВО (с ноября 1942-го — 27-й ГИАП ПВО) и 124-го ИАП ПВО (с июля 1943-го — 102-й ГИАП ПВО). Известно, что первый стойко держал оборону в небе Белоруссии, имея в своём составе отважных воинов В.Н. Харитонова, Г.Н. Жидова, И.Д. Пидтыкана, И.Н. Калабушкина.

Второй полк — охранял воздушное пространство на подступах к столице и над самой Москвой, был прославлен подвигами Б.Г. Пирожкова, Д.В. Кокорева, товарищей по крылу.

Одним из первых вступил в бои на границе 126-й ИАП ПВО, вооружённый И-16 последних модификаций. Позднее он беспощадно мстил за потери в небе Сталинграда и Москвы, оснащался МиГ-3 и американскими «Томагавками» («Кертисс Р-40В»). Полк ещё раз перебрасывался под Сталинград, осенью 1942-го, неоднократно награждался и поощрялся за доблесть и победы в лице С.Г. Ридного, Н.С. Самохвалова, И.М. Холодова, Н.Т. Самонова, П.Н. Белясника, А. Смирнова, Е.М. Панфилова, В.Г. Каменщикова, В.М. Найдено и других асов.

Небо Ленинграда и его жителей мужественно и самоотверженно защищал 127-й ИАП, уничтожавший профи Люфтваффе, прошедших Европу, Битвы за Англию, Францию, Средиземноморье и первый этап Северо-Африканского ТВД. На устаревших «Чайках» и «Ишачках» полк нёс потери, однако выходил победителем в ходе сотен боевых вылетов. Флагманами и кумирами полка были Г.П. Кузьмин, К.М. Трещёв, А.С. Данилов, А. П. Савченко, Л.З. Муравский, Н.А. Зеленов, Ф.В. Химич, С.П. Пуляков, испанец Х. Ларио. Полностью укомплектованный И-16, с зимы 1942 года, полк отличился на Центральном фронте, Орловско-Курской дуге, в небе Польши (1-й Белорусский фронт).

Огромную работу провели пилоты 130-го разведывательного истребительного авиаполка, действовавшего под Ле-





нинградом. Участники многих операций, они высоко ценили И-16 Н.Н. Поликарпова, до полного обновления полка новейшими истребителями. Здесь пальму первенства держал А.К. Ткаченко, участник Зимней войны, Герой Советского Союза. В 175 вылетах его перехватывали 15 раз, но он сбил пятерых противников, из них 4 — в группе с однополчанами\*.

За столицу Беларуси — Минск, ставший позднее Городом-Героем СССР, бился с июня 1941 года 131-й ИАП, вооружённый И-16. Только к Рождеству 1942-го полк получил ЛаГГ-3, понеся тяжёлые потери в боях с летучими крестоносцами. Позднее перебазировался на Северный Кавказ. Славу полка завоевали Д.И. Сигов, Д.П. Назаренко, В.И. Давыдков, Н.А. Старчиков, К.А. Новиков, В.И. Истрашкин, В.Г. Семенишин, их уважаемые — погибшие и выжившие — боевые товарищи\*\*.

145-й ИАП воевал с «белокуроыми рыцарями» ВВС Финляндии, охранял воздушное пространство Мурманска и Архангельска, базируясь в Шонгуйе. Первоначально полк нещадно эксплуатировал бипланы и монопланы поликарповцев, затем — перевооружался и переучивался на МиГ-3, ЛаГГ-3, британские «Харрикейны» и штатовские «Томагавки», «Киттихауки», позднее — «Аэрокобры». Англичане, следуя Ленд-Лизу, поставляли полку Р-40, правда, на них стояли не 37-мм, а 20-мм носовые пушки. Специфика Крайнего Севера, его суровость в небе, океане, морях, личная отвага, техническая грамотность и отечестволюбие воспитали великолепных лётчиков: А.П. Зайцева, П.С. Кутахова, И.В. Бочкова, Н.И. Шмелькова, И.Д. Гайдаенко, В.П. Миронова, Е.А. Кривошеева, К.Ф. Фомченкова, Г.Ф. Дмитрюка, С.Ф. Ткачёва, Л.А. Гальченко и, конечно же, их однополчан.

На самолётах Н.Н. Поликарпова дебютировал и вошёл в боевую жизнь 146-й ИАП, известный также как 115-й ГИАП с сентября 1943 года. Зимняя война, ужас первых схваток и

---

\*О воздушных баталиях за город с именем вождя пролетариата см. сочинение Главного Маршала авиации, дважды Героя Советского Союза, участника трёх войн, А.А. Новикова «В небе Ленинграда».

\*\*Об этом соединении — немного подробней далее.



потерь на Советском Западе, Орёл, Брянск, Карачев, 1-й Украинский фронт, Берлин, доверие сослуживцам-литовцам — боевые вехи силы, воли и дружбы наших предков. Влетели в историю воздушных войн — К.В. Новосёлов, А.В. Ворожейкин, Б.А. Хлуд, А.Ф. Косс, П.И. Песков, В.Н. Буянов, Г.А. Лобов, эскадрилья литовцев, бившая немцев за новое поругание Литвы.

«Чайки» предвоенных вариантов были в руках коллег 145-го ИАП — лётчиков 147-го ИАП, дислоцировавшегося на севере Карелии. Полк прошёл «незнаменитую» войну, труднейшие условия защиты и охраны Мурманска, Архангельска, коммуникаций, Флота, караванов Ленд-Лиза. Соединение постоянно обновлялось не только лётсоставом, но и «МиГаами», «Томагавками», «Китихауками», «Аэрокобрами», штатовских авиафирм «Кертисс» и «Белл». Минуя склонность «Кобр» к штопору, заокеанские машины уважались русичами за надёжность, мощь мотора и залпа 37-мм пушки. 4773 «Аэрокобры» воевали в рядах ВВС СССР, пройдя перипетии трансконтинентального перегона, известного, как «АЛСИБ» (Аляска — Сибирь). Часть из них доставили через Персидский залив в разобранном виде.

Став 20-м ГИАП, названный полк входил в ИА ПВО, оснащался «дальнобойными» Як-9, перебрасывался в Маньчжурию (1-й Дальневосточный фронт). Поклон до земли и вечная память его лётчикам-истребителям: А.С. Хлобыстову, В.И. Крупскому, М.Е. Бычкову, упоминаемым П.С. Кутахову и И.Д. Гайдаенко, И.И. Разумову и Г.Ф. Дмитрюку. Остались навечно в строю неподражаемые мастера пилотажа, стрельбы, атак, знатоки авиатехники и оружия — И.Я. Жученко, Я.И. Верников, В.И. Королёв, П.П. Пересумкин, И.А. Вишняков, И.М. Жариков, П.А. Кайков, А.П. Поздняков, Г.В. Громов, В.П. Иванов, их однополчане.

148-й ИАП начал боевую деятельность на истребителях конструкции КБ Н.Н. Поликарпова — И-15, И-15бис, И-153, И-16, различных модификаций по моторам и вооружению. Полк отличился в боях с финскими асами и начинающими пилотами, воевавшими в основном на зарубежных самолётах,



среди которых преобладал «Фиат-СР.32», известный по «легионерству» в Испании и Северной Африке. Полк перебрасывался на Юго-Западный фронт, под Сталинград, на Северный Кавказ и в Прибалтику.

Гремели имена и заслуги орденосцев В.Ф. Сизова, И.П. Рубина, М.З. Телешевского, Е.М. Панфилова, В.Н. Бузинова, их боевых друзей-однополчан, разделивших с ними секунды, минуты, часы, дни и ночи, недели и месяцы четырёхлетней войны.

На И-16 не просто летали, а дрались с врагом на пределе нервов и оборотов двигателей Н.Ф. Репников и В.М. Шевчук из 152-го ИАП, базировавшегося на аэродромах Ленинградского фронта. Лётсостав переучивался на английские «Харрикейны» и передислоцировался на Карельский фронт. Многие пилоты полка погибли, не дожив до Победы, воюя на Як-7Б.

Истребители поликарповцев стали оружием возмездия и наступления для 153-го ИАП, ставшего позднее 28-м ГИАП (с 21 ноября 1942-го). Финляндия, небо Ленинграда и области, охрана и прикрытие «Дороги жизни» от всех видов пиратов Люфтваффе, переброска на Воронежский и Северо-Западный фронты — лишь крупницы насыщенной боевой биографии полка, подкреплённого МиГ-3 и Як-1. К финалу ВОВ, перевооружённый на «Аэрокобры», он возвратился под бывший Санкт-Петербург, пройдя боль, кровь, потери и победы на 1-м Прибалтийском, 2-м Прибалтийском и 3-м Белорусском фронтах. Специалисты в области российской истребительной авиации прекрасно знают про ратные подвиги, дуэли и групповые бои, осуществлённые снайперами небес — О.М. Родионовым, Л.А. Быковцом, С.И. Мироновым, П. Углянским, И.П. Грачёвым, Н.Ф. Пасько, А.Ф. Авдеевым, А.С. Смирновым, П.С. Калиновским, Ф.М. Мазуриным, В.К. Поляковым, А.В. Кисляковым, А.И. Никитиным, Д. Кудрявцевым, Н.Ф. Макаренко, а также их славными однополчанами.

«Сталинские соколы» — С.А. Титовка, П.Д. Зюзин, А.А. Матвеев, Н.А. Зеленов, Б.А. Логинов, В.И. Матвеев и другие служили в 154-м ИАП, расположенном в окрестностях Пскова. На поликарповских И-16 и, впрочем, его же «МиГах» (памятуя о проекте «И-200»), они сражались за



Ленинград, охраняли Ладожскую ледовую переправу. Числясь на Волховском фронте, 29-й ГИАП успешно освоил «Киттихауки» и «Томагавки», поступавшие по Ленд-Лизу от рабочих и служащих авиафирмы «Кертисс». Полк перебрасывался на Северо-Западный фронт, в Карелию, соответственно обновляясь лётсоставом и новейшими Як-7, Як-9.

И-16 и лётчики 155-го ИАП первыми приняли удар захватчиков на земле и в небе Карелии, несли потери и побеждали врага, числясь в составе ВВС Ленинградского и Волховского фронтов. Под Ленинградом полк, ставший 3-м ГИАП за сутки нападения Японии на ВМБ ВМС США Пёрл-Харбор, перевооружили на ЛаГГ-3. Затем соединение обновили Ла-5, на которых полк оборонял сталинградское небо. За Г.Н. Прокопенко, П.В. Базановым, А.А. Мурашевым, их сплочённой дружественной истребительной командой — участие в Битвах за Кавказ, Орёл, Курск, Белгород.

Как и 157-й ИАП, 158-й ИАП ПВО дислоцировался неподалёку от Ленинграда, изначально воюя на истребителях конструкции КБ Н.Н. Поликарпова. Первый — переводился в Карелию, освоил «Харрикейны», вёл бои над Ржевом, Центральном фронте, Орловско-Курской дуге, над Беларусью и Берлином\*. Авиапарк сменялся последовательно на Як-7Б и знаменитые и любимые «Нормандией-Неман» Як-3. Безоговорочный авторитет и славу заслужили ценой потерь и побед офицеры и сержанты 58-го ГИАП — П.С. Шемендюк, А.Е. Боровых, И.П. Моторный, И.В. Маслов, М.С. Баранов, Г.С. Холодный, В.Н. Залевский, Н.С. Павлушкин, В.Ф. Волков, В.И. Меркулов, И.С. Зудилов, В.Н. Макаров, Н.И. Свитенко, А.Г. Кулиев, П.И. Муравьёв.

7 июля 1943 года «соседи по крылу» завоевали почётное наименование 103-й ГИАП, полученное не без заслуг рабочих и служащих авиазаводов, производивших И-16. Лётчики полка И.Е. Плеханов, Д.В. Джабидзе, Н.Я. Тотмин, Г.И. Богомазов, И.М. Шишкин, С.В. Деменков, П.Т. Харитонов, Д.С. Николаев, С.Г. Литаврин, М.П. Жуков, А.Т. Карпов вместе с

---

\*О друзьях-товарищах, об огнях-пожарищах на пути полка, о боевом опыте расскажет в своих книгах «До встречи в Берлине» и «Есть пламя» знаменитый ас, бакинец А.Г. Кулиев.



однополчанами спасли тысячи жизней, обеспечивая охрану эвакуации блокадников по легендарной «Дороге жизни». Полк числился в лидерах в рядах ВВС Ленинградского фронта.

Четыре эскадрильи 131-го ИАП, основанного весной 1940-го в Запорожье, вступили в жесточайшую небесную сечу на «24-м» типе И-16. Однако, прежде чем заступить на стратегическую роль — защиту ДнепроГЭСа, предприятий Запорожья и Кривого Рога, полк участвовал в чёрной истории ВВС и РККА — по-западному, в оккупации Северной Буковины и Бессарабии в июне 1940-го. При этом надо отдать должное командиру полка Л.А. Гончарову, лётчикам В.И. Давидкову, Д.И. Сигову, А.М. Милодану, Г.Д. Кузнецову, А.С. Комосе, М.С. Токареву, старшему лейтенанту Дупелёву, П.М. Харламову, А.Д. Сенину, погибшему начштаба полка К.А. Герасимову, их однополчанам, участнику боёв и биографу полка Виктору Синайскому. С 22 июня 1941 года до омрачённого празднования Нового — 1942-го, ознаменованного кровопролитнейшей и обмороженной Победой под Москвой, полк уничтожил 30 машин на земле и 68 в воздухе. Ценой потери 27 лётчиков и 43 И-16, пилоты истребили большое число офицеров и солдат, 798 единиц авто-мототранспорта, 60 орудий и пулемётов, 10 танков и БТР. Печальной страницей в Боевом Пути истребителей важно обозначить отсутствие радиостанций на всех И-16 и высокую смертность, которой было нельзя избежать, ввиду колоссального прессинга задействованных в боях экспертов из лучших эскадр Люфтваффе.

Лётчики-истребители не раз и не два радовали Н.Н. Поликарпова письмами, пожеланиями, просьбами, рекомендациями, высказанными ими в ходе редчайших встреч. Достаточно привести записи из эпистолярного наследия серьёзно болевшего авиаконструктора:

«И-16 оправдал себя. Живучесть.

Два И-16 против девятнадцати Ме-109 с хорошим результатом: один — сбит, один подбит, остальные ушли. Фашисты не выдерживают РС (реактивные снаряды «РС-82». — Р. С. В.).

8 июля 1942 года. Пять И-16 против восьми Ме-109. Карусель 25 минут. Четыре сбито. Без пробоин.



И-16 и три Ме-109. Не могли его взять. Немцы избегают лобовых атак».

Не менее ценна характеристика на «рус фанер», «кофейную мельницу», «комбайн» и «носитель ведьм» — У-2: «То летит, то стоит. Его не слышно. Бросает бомбы с 70 метров. Девять самолётов получили до 60 попаданий каждый и сохранили способность летать»...

Ежедневно к Депутату Верховного Совета СССР приходили письма — десятки, сотни писем, с обращениями людей по всем важным и неважным вопросам военной действительности. Секретарь Поликарпова А.И. Блинникова рассказывала:

«В них — горе и слёзы... Ни одного письма не оставлял Николай Николаевич без ответа. Он не уставал по несколько раз ездить в горсовет и другие организации, чтобы похлопотать для нуждающихся в квартире, в пособии, о месте в инвалидном доме, в детских яслях, о розыске пропавших без вести родных».

За всех пропавших, сторевших, затонувших, искалеченных, раненных, обездоленных граждан и гражданок Союза СССР без сожаления расстреливали, жгли, топили врагов — В.Г. Щёголев, Ю. И. Горохов, П.И. Коломин, В.А. Бахирев, Н.А. Козлов и С.И. Киселёв из 162-го ИАП, воевавшие на И-16 под Брянском и Орлом с 1941 года. Полк отличился в борьбе за господство в воздухе летом 1943-го на Западном и в 1944-м — 2-м Белорусском фронтах.

Не отставали от них воздушные бойцы Н.В. Терёхин, А.Н. Дергач, Н.П. Марченко, их однополчане из 161-го ИАП. Их бывалые, спасённые техниками И-16 сбивали самолёты противника и погибали сами в тяжелейших условиях личных и групповых поединков над Белоруссией в июне 1941-го. Полк перебрасывался на Северно-Западный фронт, где проявил исключительную отвагу и воинскую доблесть.

На Калининском и Ленинградском фронтах противостояли «блицкриговцам» И-16 под пилотажем лётчиков 163-го ИАП. Позже истребители получили во владение все модели «Яков» военной поры в модификациях, громили фашистов в небе и на земле Прибалтики. В рядах ведущих асов стояли: Н.С. Коньшев, М.М. Кибкалов, В.М. Манкевич, И.С. Зудилов.



По всей видимости, 170-й ИАП, располагавшийся неподалёку от Могилёва в июне 1941 года, был вооружён истребителями конструкции КБ Н.Н. Поликарпова. То же относится к начальному этапу боевой деятельности 169-го, 176-го, 177-го и 178-го ИАП ПВО, в составе которых воевали и прославились на всю страну — А.П. Головешкин, В.Н. Макаров, Г.К. Гультаев, С.В. Ачкасов, В.В. Талалихин, В.А. Шишов, Г.А. Григорьев.

В первые месяцы неслыханного и невиданного вторжения «освободителей от коммунизма», не жалея себя, дрались 184-й и 185-й ИАПы. В числе таранщиков и сильнейших пилотов отметились храбростью и самопожертвованием — Б.И. Ковзан, С.Ф. Машковский, А.Б. Панов, В.И. Матвеев. В 187-м ИАП был нарасхват наставник молодёжи, будущий командир 65-го ГИАП, Герой Советского Союза майор В.Н. Кубарев, автор статьи о прикрытии истребителями переправы через Оку под Орлом. Летом 1943-го Кубарев, Гуськов, Килоберидзе и ещё три «Яка» выдержали схватку с 20-ю «ФВ-190» и 27-ю «Ю-87», выйдя из боя победителями...

Вооружённый «Чайками» и «Ишачками» 191-й ИАП доказал свою опасность противнику в районе Ленинграда, в июне-августе 1941-го до передислокации под Москву и перевооружения на МиГ-3. Переучившись на «Харрикейны» зимой 1942-го, полк отбыл на них для участия в боях на Калининском фронте, где был вновь перевооружён на «Кертиссы» и «Аэрокобры». Летом того же года полк возвращался под Ленинград, затем (в феврале 1943 г.) — перебрасывался на Северо-Западный фронт, под Демьянск. После очередной переброски под град Ленина, полк переводился в Карелию. В бессмертной биографии соединения жизнь, смерть, дела и подвиги И.Т. Тушева, В.Б. Митрохина, И.П. Грачёва, М.Ф. Шпаранова, В. Добровольского, И.А. Федорчука, Н.Ф. Кузнецова, Т.А. Литвиненко, А.П. Савченко, М. Лазарева, Е.П. Новикова, их боевых друзей.

Без самолётов Н.Н. Поликарпова вряд ли могли обойтись 233-й, 234-й, 236-й ИАПы, задействованные в уничтожении противника летом-осенью 1941 года. Как и везде по линии фронта, полки понесли тяжелейшие потери. Среди





смельчаков-пилотов этих полков известны С.А. Кузнецов, В.А. Шишов, К.Ф. Захаров, В.А. Рогожин, В.П. Тихонов, И. Талдыкин, А. Шварев, Л.В. Дема. Названные полки осуществили сотни, тысячи боевых вылетов в ходе Битвы за Москву, воздушных боёв на Брянщине, на Орловско-Курской дуге, в Белоруссии, близ Карны, Ленинграда, на Северном Кавказе и в небе Кубани.

И-16 и ЛаГГ-3 240-го ИАП прошли сквозь невообразимый ад Сталинградской Битвы. Ввиду больших потерь среди лётчиков и самолётов, отзывался в тыл для получения Ла-5 и полного укомплектования лётсоставом. С марта 1943-го — полк сражался на Воронежском фронте, отличившись на Орловщине и в кишевшем самолётами воздушном пространстве Курской области. Став 178-м Гвардейским, полк прошёл с боями Харьков, Днестр, Молдавию, Кировоград, вооружался Ла-5ФН, воевал над Прутом, под Ясами, Кишинёвым, в Румынии и Венгрии, под Дебреценом. В историю воздушных войн, противостояний умов и моторов ввели себя замечательные люди, отстоявшие Край Предков и Европу от «коричневой чумы» с чёрной свастикой: К.А. Евстигнеев, И.Н. Кожедуб, М. Гладких, В.Ф. Мухин, А. Шпынов, А.С. Амелин, В.Ф. Мудрецов, И.С. Солдатенко, И.П. Бакуленков, П. Кучеренко, И.Г. Середа, П.А. Брызгалов, А.И. Колесников, Н.И. Ольховский, Б.В. Жигулёнков, Ф.Г. Семёнов, их соратники (см. мемуары И.Г. Середы «О вас, боевые друзья»).

На поликарповских устаревших, по сравнению с «Мессершмиттами», «Чайках» открыл победный счёт и горестный список потерь 249-й ИАП, столкнувшийся с асами Германии и Румынии. Сменив И-153 на ЛаГГ-3, доблестный полк оборонял Северный Кавказ, позднее — Азовское море, Керченский полуостров, Крым, Белоруссию, изгонял врага из Польши. В числе «Маэстро» — А.М. Кулагин, В.А. Михайлов, П.К. Козаченко, С.И. Харламов, В.И. Крючков, С.Н. Шевелев, Н.М. Онопченко, П.К. Бабайлов, их товарищи по Боевому Пути на 2-м Украинском и 2-м Белорусском фронтах.

К сожалению, о многих истребительных формированиях ВВС СССР осталось мало свидетельств, документов, сведений, не-



смотря на обширность ряда источников, архивов, успевших выйти мемуаров и воспоминаний участников и очевидцев Величайшей из всех войн Человечества. В неизвестные страницы истории войн за господство в воздухе входят «уравнением»: 5-й ИАП, 13-й ИАП (111-й ГИАП), «ночники» 33-го ИАП ПВО, 35-й ИАП, биографии 39-го ИАП, 41-го ИАП, 68-го ИАП, 99-го ИАП, 107-го и 108-го ИАП ПВО, 170-го ИАП, 184-го ИАП, 187-го и 188-го ИАП, 194-го, 195-го, 234-го ИАП. Ещё ждут, томясь от неосвящённости и забвения, ждут раскрытия своей судьбы — 265-й, 279-й, 307-й, 335-й, 439-й, 445-й, 509-й, 591-й, 740-й и 787-й (оба входили в ПВО), а также 849-й, 927-й, 937-й, 961-й авиаполки советских истребителей. Сведения о них крайне скудны, либо отсутствуют вовсе, иногда — недоступны в силу обстоятельств, времени, финансового состояния, здоровья и транспортных проблем авторов. В бесцензурное время, облитое помоями цензурщины, свободные художники России, ближнего и дальнего зарубежья, по-прежнему атакуют тупоголовый бюрократизм, надменную военцензуру, фискалов на иномарках и пр. слуг межгосударственной корпорации «НЕЛЬЗЯ!»\*

Естественно, если возникают проблемы на внутреннем поле, говорить о подробнейшем исследовании об участии зарубежных лётчиков в рядах ВВС СССР вообще не приходится. «Холодная война» и её советская идеологическая концепция исключали из сознания миллионов интернациональность, вложенную Антигитлеровской коалицией стран во Всеобщую Победу над державами «Оси»\*\*. Однако продолжим о неизвестном-известном вокруг подразделений ВВС, вооружённых самолётами Н.Н. Поликарпова, параллельно коснувшись истребительных полков, подчинённых ВВС ВМФ СССР...

\*Почему не переиздают для молодёжи и библиотек ВУЗов книги боевых авиаторов «Летит стальная эскадрилья» Г.У. Дольникова, «На севере Испании» И.И. Евсевьева, «Над полем боя» штурмовика А.Н. Ефимова, «Повесть об истребителях» Г.Н. Захарова, «За чистое небо» В.В. Исаева, «Полёт к Победе» К.Л. Карданова, «В воздухе Яки» Н.Г. Пинчука, «Дымное небо войны» Г.А. Речкалова»???

\*\*Исключением является 656-страничная энциклопедия Т. Полака и К. Шоурза «Асы Сталина. 1918–1953», вышедшая в Лондоне в 1999-м и переизданная в Московском издательстве «Эксмо» в 2003 году.



Среди пилотов 286-го ИАП, уничтожавшего врага на Ленинградском фронте и участвовавшего в защите грузов и блокадников над «Дорогой жизни» отважно воевал А.Г. Татарчук. Старлейт эскортировал Ли-2 и «Дуглас-Дакота», воентранспортники более 120 раз. Был награждён Орденом Ленина за 9 побед, достигнутых им в ходе 500 вылетов на И-16.

До октября 1941-го истребляли неприятеля и гибли смертью храбрых пилоты 296-го ИАП, летавшие на И-16 до получения МиГ-3 и Як-1. На новых машинах, полк, отличившийся под Кривым Рогом ранее, перебрасывался (частично) под Харьков, Бригадировку, Сталинград. С лета 1943-го — освобождал Ростов-на-Дону и Донбасс. Затем перебазировался (уже как 73-й ГИАП) на 2-й и 3-й Украинский фронты, сражался в Венгрии, Румынии, Моравии и Словакии. В полку воевала Героиня СССР Л.В. Литвяк, сбившая 12 самолётов, что было в те годы феноменом — женщин не допускали к истребителям. В числе флагманов-однопольчан прославились — её боевая подруга Е.В. Буданова, Б.Н. Ерёмин, А.Ф. Соломатин, В.Е. Бондаренко, А.В. Мартынов, М.А. Зуев, М.С. Седов, И.А. Вишняков, А.Ф. Рязанцев, И.И. Борисенко, И.И. Запрягаев. Повесть о настоящем человеке сложилась судьба А.П. Маресьева, отобразившего её в книге «На Курской дуге».

Юг Украины, Вознесенск, пространство над Бугом с первого дня войны защищали лётчики 298-го ИАП, досконально знавшие плюсы и минусы И-16, уязвимые места «Ме-109», «Ю-87», «Ю-88» и других самолётов Люфтваффе. Перевооружившись на «Томагавки» в 1942-м, полк переводился на Северный Кавказ. Освоив «Кертиссы», опытные пилоты вскоре пересели на «Аэрокобры», сражались в небе Кубани, Приазовья, Крыма, Донбасса, Молдавии, приняли участие в Львовско-Сандомирской и Берлинской операциях. Лидерами соединения являлись суровые и жёсткие воины А.С. Закалюк, М.П. Девятаев, И.А. Татаренко, В.И. Бобров, П.П. Крюков, В.М. Дрыгин, В.Г. Семенишин, А.А. Вильямсон, М.С. Лиховид, В.И. Федоренко, М.С. Комельков, К.Г. Вишневский, их однопольчане, как и они, поддерживавшие новобранцев. С конца августа 1943-го полк стал 104-м Гвардейским.



436-й ИАП тоже имел на вооружении монопланы или бипланы Н.Н. Поликарпова, ибо был перевооружён на «Р-40 Киттихаук» лишь в июле 1942 года. Самолёты базировались в окрестностях Ленинграда, позднее — входили в ряды ВВС Калининского, Западного и Юго-Западного фронтов. Полк передислоцировался под Сталинград, на Северо-Западный фронт, весной 1943-го праздновал первые победы на только что пригнанных «Аэрокобрах». Благодаря их 1200-сильным рядным «Аллисонам», расположенным в середине фюзеляжа, а также 37-мм пушке и четырём 12,7-мм пулемётам, лётчики достигли больших триумфов, которые, по закону войны, не обошлись без потерь. Орловско-Курская Битва, освобождение Белоруссии и Польши, поединки с сильнейшими из выживших экспертов Люфтваффе в небе над Третьим Рейхом легли на разум и тело В.А. Латышева, И.А. Федорчука, В. Добровольского, П.Ф. Шевелева, Н.Ф. Кузнецова, А.Б. Панова, С.М. Новичкова. Многие из однополчан не дожили до финального переоснащения формирования с Р-39 на быстрые и манёвренные Як-3...

Ценой величайшего мужества и потерь прикрыл родную Волгу, пехоту и Сталинград «поликарповский» 629-й ИАП ПВО, причисленный к 102-й ИАД ПВО. И-16 самых мощных и сильновооружённых модификаций пилотировали, не жалея себя и машины — В.П. Смирнов, Ф.Ф. Фёдоров, С.А. Барназян, Н.И. Столяров, Е.А. Евсеев. Земляк А.И. Покрышкина, его тёзка по имени — Александр Романович Попов, храбро сражался на И-16 и (кто бы мог подумать!) «Чайке» погибшего в авиакатастрофе Анатолия Серова. Выпускник Барнаульского аэроклуба выжил в адской бойне в небе и на земле, но даже став Героем СоцТруда, изрядно волновался, вспоминая бои за Сталинград:

«Открыли счёт» и мои однополчане. 27 июля, вылетев по сигналу поста ВНОС наперерез фашистскому самолёту, лейтенант Александр Логинов таранил его, вогнал в землю «Фокке-Вульф-178» и благополучно посадил свой повреждённый истребитель. 4 августа три группы бомбардировщиков «Ю-87» по 7–8 самолётов в каждой под прикрытием двадцати истребителей «Ме-109» встретила на подходе к станции



Абганерово, где сосредотачивались наши войска, десятка «Як-1» под командованием штурмана 788-го авиаполка майора С.А. Удовенко. Они атаковали в лоб «Ю-87» и разбили их строй, а затем вступили в охватку с «мессерами». В неравном бою — десять против сорока! — наши истребители вышли победителями, уничтожив пять бомбардировщиков и четыре «мессера». Этот бой мы изучали во всех подробностях...»

Подробности Героического Пути 629-го ИАП языком цифр говорят сами за себя: уничтожено в боях 107 самолётов различных типов. Лётчиками полка проведено более 175 индивидуальных и групповых боёв, проходивших в ходе более 4700 боевых вылетов. Успешно совершено 62 разведки тыла врага по заданию командования. В 43-х штурмовках нашли свою смерть 18 танков, 23 автомашины, немалое число офицеров и солдат Вермахта.

За безграничную отвагу в небе Сталинграда Е.А. Евсеев, Н.И. Столяров, В.П. Смирнов, Ф.Ф. Фёдоров награждены «Золотой Звездой» Героя, 48 — стали орденоносцами. Тяжело раненый в одной из десятков дуэлей, молодой Саша Попов, переживая за гибель почти половины товарищей, позднее получит Орден Ленина и справедливо подметит:

«Як — есть «Як». А «Ишак» — он и есть «Ишак»...

Да, истребители КБ Н.Н. Поликарпова довоенного образца и модификаций где-то устарели, уступали «Мессам» и «Фоккам» в скороподъёмности и в различных манёврах высшего пилотажа. Опытнейшие тактики-истребители предлагали узаконить боевой порядок пары и звена из четырёх И-16\*. Другие призывали к более частому использованию правого виража, поскольку «орлы фюрера» выходили после него из атаки. Умудрённая Европейским и Северо-Африканским ТВД немчура всячески пыталась завлечь «Ишаков» в «корриду» на вертикалях. Истребители Люфтваффе имели на них бе-

---

\*См. воспоминания А.Н. Ситковского «В небе соколы», Г.А. Речкалова «В небе Молдавии», Н.М. Скоморохова «Боем живёт истребитель», книги З.А. Сорокина «Звёзды на фюзеляже» и «В небе Заполярья», «Пламенное небо» И.Н. Степаненко, «Командир атакует первым» В.М. Шевчука, «В атаке» А.Д. Якименко, «Небо родное» Ф.И. Шинкаренко, «Морские истребители» В.И. Воронова.



зусловное преимущество. Поэтому «старрики» систематически наставляли «кузнечиков»: любой ценой исключить «перекладку» истребителя из одного виража — в другой в процессе боя, так как немцы немедленно и успешно использовали «зависание» русских машин в воздухе. Многие погибли, не уяснив или не успев выполнить наказа старших товарищей. «Кузнечики» наставляли безусых резервистов-выпускников ВАУ. Лишь изредка высший пилотаж жизни со смертью приостанавливался, да и то — в дни непогоды и межсезонной распутицы, либо при переброске полка и его перевооружении на новые истребители не раз упоминаемых КБ и фирм.

Ветераном в деле боевой эксплуатации И-16 был 728-й ИАП, базировавшийся на Калининском фронте в рядах 256-й ИАД. Лётчики переживали «неустойку» и завидовали коллегам, бившим противника на самолётах С.А. Лавочкина, В.П. Горбунова, М.И. Гудкова, А.С. Яковлева и К.В. Синельщикова. Истребители последних — Як-7Б, появились в соединении только в 1943-м, причём сразу же попали на Орловско-Курскую дугу, в связи с переброской полка на Воронежский фронт. Затем последовали воздушные бои над Днепром и Киевом, реорганизация на «дальнобойные» Як-9Д, участие в боях на Украинских фронтах, Битва за Берлин. Покрыли себя и историю полка неувыдаемой славой И.Е. Кустов, Н.В. Худяков, А.В. Ворожейкин, М.И. Сачков, С.И. Лазарев, А. Мелашенко, А.А. Вахлаев, А.М. Сирадзе, С.В. Макаров, Н.П. Игнатъев, Н. Пахомов, В.Д. Марков, А.И. Выборнов, А.Е. Новиков, их однополчане\*.

На И-16 и МиГ-3 изначально воевал 960-й ИАП. Переворужённый на Ла-5 перед сражениями на Орловско-Курской дуге, весь лётсостав отличился в ходе тяжелейшей и жесточайшей Битвы за Срединную Россию. Особой благосклоннос-

---

\*Судьба полка и биографии лётчиков, бивших врага в его составе, отражены на страницах сочинений дважды Героя Советского Союза А.В. Ворожейкина: «Истребители», «Над Курской дугой», «Рассвет над Киевом», «Под нами Берлин», «Рядовой авиации», «Последние атаки», изданных в Москве и Горьком с 1961-го по 1979 год. Его товарищи под командованием капитана В.С. Василяка — А. Боровых, Д. Кушин, А. Томильченко, Н. Игнатъев, И. Кустов блестяще провели боевые вылеты и тренировки на четырёх И-185.



тью пользовался «сын полка» — бывший лётчик 3-й истребительной эскадрильи Республиканских ВВС Испании Виценте Бельтран. По ряду источников, он сбил не менее 15 самолётов, с учётом противостояния с франкистами и пилотами «Легиона Кондор» — «университета» истребительных эскадр Люфтваффе. Кроме него, в России, за честь далёкой Родины, также как «раяки» «Нормандии» воевали испанцы: М.С. Клавер, А. Антонио, Ф.М. Пеллисер, Х.С. Монтес, Л.Д. Эспес, А.Г. Кано. Благодаря русским товарищам-инструкторам стали пилотами Х.Л. Ларранага, Х.П. Санта-Мария, Д. Болина, И. Агирегойкойя. Большинство из них — прошли школу на истребителях Н.Н. Поликарпова. Возможно, на одном из них уничтожил троих «франкистов» югослав Й. Кризай и другие лётчики-добровольцы, из числа стран, отпустивших своих граждан воевать в Испанию...

Истребительные авиаполки, входившие в состав ВВС ВМФ СССР, не имели палубных (авианосных) самолётов, в отличие от морской истребительной авиации Японии, Великобритании, Франции и США\*. Главнейшей и постыдной причиной была линия партии и ряда околофлотских чиновников, исключившая строительство советских авианесущих кораблей — лёгких и тяжёлых авианосцев. Не будем рассматривать проекты — им было не суждено перейти с бумаги на стапели. Второй причиной отсутствия корабельной авиации следует считать огромное число преступлений — кроваво-лагерных драм, сплетённых ОГПУ-НКВД-МГБ против моряков Морских Сил пролетариата, а также их семей. Безумству подлых крючкотворов, карьеристов, авантюристов, доносчиков, «доброжелателей», шпиономанов и палачей не быть оправданию в веках. Подобного уничтожения своих своими до пришествия врага не знала отечественная и зарубежная история — с войнами или без войн...

\*См. подробнее «Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне» (Н.М. Лаврентьев, Р.С. Демидов, Л.А. Кучеренко, Ю.В. Храмов), М., 1983; «Крылья Северного флота» (В.С. Войко), Мурманск, 1976; «Герои Черноморского неба» (А.П. Дорохов), М., 1972; «Боевой путь Советского ВМФ», М., 1974; «Краснознамённый Тихоокеанский флот» (2-е издание), М., 1973; «Лётчик генерал Остряков» (Н. Губанов), «Крымиздат», 1959; «Флагманы», М., 1991, «Основы авиатехники» (В.А. Попов), М., «Оборонгиз», 1947.





Таким образом, авиаподразделения ВМФ были сухопутными, т.е. базовыми, за исключением летающих лодок, амфибий, катапультных разведчиков и гидросамолётов, разработанных до войны КБ А.Н. Туполева, В.Б. Шаврова, И.В. Четверикова, Г.М. Бериашвили (Бериева), Н.Н. Поликарпова. К тому времени умер от лейкозавия Д.П. Григорович. И хотя молодые таланты авиаинженерии напористо штурмовали туманы, бризы, штормы и штили морских далей Отечества, когда хватились — было поздно...

В какой-то мере исторический ляпсус с авианосцами и палубной авиацией компенсировался парой сотен отечественных субмарин, катерами А.Н. Туполева и его команды. Аналогично с истребительными формациями Воздушных Армий, важно понимать, что и морская авиация наземного базирования ничто без взаимодействия с минно-торпедной, штурмовой, бомбардировочной, пикирующе-топмачтовой и разведывательной авиацией. Тема планетарно безгранична, как перегон «Каталин» через весь Мир, как проблемы доставки сушей-морем «Воутов-Кингфишеров» (не сыгравших никакой роли из-за малочисленности), как героизм «пилотов вне войны» — смельчаков, перегонявших «Аэрокобры» и «Кингкобры» из Аляски в Сибирь и далее — на фронт и в ИАПы ПВО. Они гибли в водах Великого океана, на взлётах и посадках, при ошибках перестроения в воздухе, падали и сгорали в тайге, пропадали без вести...

Авторы не пишут историю отечественной и зарубежной авиации — её полностью и пофамильно вряд ли напишут пытливые потомки, пришедшие за нами развязывать те-сёмки позора и побед. Раскрывая широкомасштабную географическую панораму массового боевого применения бипланов и монопланов, созданных поликарповцами, вспомним добрым словом и уважением соотечественников-истребителей, носивших флотскую форму и фуражки, на чьих кокардах светил маяком золотой якорь.

До 1943-го воевал на И-16 9-й ИАП ЧФ, прославленный профессионализмом и отвагой Ю. Щипова, Д.А. Кудымова, В.И. Хряева, а также их однополчан, позднее пересевших на ЛаГГ-3 и «Аэрокобры».



Прошёл противостояние с финнами и затем с немцами 13-й ИАП КБФ, вооружённый «Чайками» и «Ишачками» до 1942 года. В полку служили сильнейшие асы страны: В.Ф. Голубев, Е.Т. Цыганов, П.П. Кожанов, А.М. Селютин, П.А. Бринько, Г.Д. Цоколаев, К.Ф. Ковалёв, Д.М. Шаров, М.Я. Васильев, И.Г. Романенко, А.А. Денисов, А. И. Кузнецов, А.Ю. Байсултанов, П. Шишацкий, А.К. Антипов, А.А. Мироненко, В. Петров, Л.Г. Белоусов. Полк перевооружался на МиГ-3, Як-1, «Харрикейны» и ЛаГГ-3, наконец Ла-5. Большое число никогда не повторявшихся боёв, горе неудач и радость побед, массу технических и других проблем пережил полк над Ладогой, Ленинградом, Ханко\*.

С Чёрного моря на Балтику, а позднее под Мурманск перебрасывался ИАП, ставший 20-м ИАП СФ. За А.К. Тарасовым, А.П. Шиповым, Е.В. Петренко, их товарищами по крылу — оборона Одессы, «карусели» над побережьем и мелководьем Балтики, прикрытие гражданских и военных судов в акватории Мурманска, отражение налётов финской и германской бомбардировочно-штурмовой авиации, а также торпедоносцев.

Под Ленинградом вступил в войну на И-16 21-й ИАП КБФ под лидерством Я.З. Слепенкова, П.И. Павлова, А.Г. Ломокина. Вплоть до весенней распутицы 1942-го лётчики полка оставались верны И-16 до перевооружения на «Яки» разных моделей и модификаций.

В неимоверном ужасе, хаосе и в пожарищах над Севастополем крушил завоевателей 32-й ИАП ЧФ, летавший на «Ишачках» и «МиГах». Ввиду потерь полк с ходу пересаживался на ЛаГГ-3, перебрасывался на Воронежский и 1-й Украинский фронты, вновь возвращался в Крым, стартуя навстречу врагу на «Аэрокобрах». Незабываемы ратные подвиги и жизнь авиаторов Е.М. Рыжова, Я.М. Иванова, В.И. Щербакова, Н.А. Кисляка, Д.А. Старикова, М.В. Авдеева, С. Та-

\*С сердечной теплотой и с болью от потерь поведал об однополчанах генерал-лейтенант в отставке Герой Советского Союза В.Ф. Голубев в книге о крылатых защитниках Родины «Впереди комиссар», посвящённой друзьям и «летающему парторгу» П.П. Кожанову. См. также — Е.Н. Румянцев «Так зарождалась авиация Балтики», Ленинград, 1968; автобиографичный труд В.Ф. Голубева «Крылья крепнут в бою».



щиева, Д.В. Зюзина, В.С. Снесарева, И.С. Любимова, И.П. Наржимского, Б.М. Литвинчука, В.А. Лукина и других воинов, создавших боевой авторитет Морской Гвардии.

Балтийцы-истребители из 71-го ИАП Горбачёв И.И., Батурин А.Г., Соловьёв К. Ф., Абрамов В.Ф., их товарищи тоже станут гвардейцами. В конце мая 1943 года полк получит наименование 10-й ГИАП ЧФ, но прежде штурмовал врага на И-152, И-153. Лётчики защищали Ленинград, не раз перехватывая бомбовозы Люфтваффе ночью, с помощью постов ВНОС и прожекторной службы, будучи вооружёнными И-16.

И-16 (тип 18) были в эскадрильях смешанного 72-го ИАП СФ, а их полноправные владельцы противостояли агрессорам близ Мурманска, до полного перевооружения после Рождества 1942-го. В его рядах высококлассные мастера боёв над водой — Б.Ф. Сафонов, П.И. Орлов, Н.М. Диденко, П.Г. Сгибнев, В.С. Адонкин, З.А. Сорокин, П.Д. Климов, П. Семенко, А.А. Коваленко, В.П. Покровский, П.Л. Коломиец, Н.А. Бокый — погибшие и выжившие однополчане. Известный как 2-й ГИАП СФ, полк одним из первых получил «Харрикейны», входившие в 151-е Крыло RAF (Королевские ВВС Великобритании). Крылом к крылу с русскими воевали Г. Хоу и Э. Миллер, награждённые Орденами Ленина за оборону и прикрытие Советского Заполярья. Позднее гвардейцы воевали на Ленд-Лизовских Р-40 и Р-39, а З.А. Сорокин стал известен стране, как «Маресьев Заполярья».

Накануне Великой Отечественной истребительная авиация ВМФ обладала не менее 760 самолётами. Наибольшая концентрация сохранялась на Балтике (368 машин), Чёрном море (346), в Тихоокеанском Флоте (665)\*. Усиление боеспособности авиации на Дальнем Востоке обуславливалось опасением выступления Вооружённых Сил Императорской Японии. А вот Северный Флот, стоявший лицом к лицу к полчищам и армадам «Тысячелетнего Рейха» располагал малым числом истребителей — всего... 49 экземпляров. Стратегический просчёт командования и госверхушки придётся выправлять лихи-

\*Количество истребителей ВВС ТОФа было меньшим и соответствует началу войны со Страной Восходящего Солнца.



ми околорепрессионными методами. Самыми массовыми, вплоть до середины войны, оставались авиapolки, вооружённые би-планами и монопланами Н.Н. Поликарпова. Малую долю ВВС Флотов занимали недавно поступившие Як-1, ЛаГГ-3 и МиГ-3. Ситуация, как сама тактика и стратегия истребителей, кардинально изменится в лучшую сторону с началом производства новых моделей самолётов и поставками по Ленд-Лизу.

Ярчайшими примерами воинской доблести морских авиаторов, летавших на истребителях КБ Н.Н. Поликарпова навечно служат подвиги однополчан капитана А.И. Коробицына (ЧФ), лично капитана А.К. Антоненко (КБФ), старшего лейтенанта Б.Ф. Сафонова (СФ). В первом случае — черноморцы в составе 16-ти И-15 и И-16 атаковали 12 «рейхбомберов» под Измаилом 22 июня 1941 года, «сняв с неба» пятерых из них. Во втором — будущий Герой Советского Союза А.К. Антоненко, находясь близ острова Нарген в Финском заливе, завалил «Юнкерс» 23 июня 1941 года, причём его коллеги прибавили в счёт балтийцам ещё пару «Ю-88» в тот же день.

Назавтра группа И-16 под лидерством Б.Ф. Сафонова разогнала шесть бомбовозов, уничтожив один из них.

На ВВС ВМФ в лице лётчиков-истребителей выпали суровейшие испытания и наисложнейшие задачи, порою глобальней и грандиозней, чем на ИАП, действовавшие под эгидой Красной Армии. Под понятием «прикрытие ВМБ и портов» стояли:

- отражение налётов на Мурманск и объекты Северного Флота;
- прикрытие главной ВМБ БФ — Таллина, отражение налётов на Ленинград, перевалочные базы Леднево и Кабона;
- отражение налётов на Николаев, Севастополь, Одессу, Ялту, прикрытие кораблей и вспомогательных судов ЧФ;
- отражение массированных налётов на Островную и Лужскую ВМБ БФ;
- сковывание и уничтожение действий как экипажей бомбардировщиков, пикировщиков, торпедоносцев, воздушных «миноносцев», так и истребителей сопровождения\*.

\*Советуем прочесть: «Крылья Балтики: Статьи и воспоминания», Калининград, 1979; П.Н. Иванова «Крылья над морем», М., 1973; А.П. Дорохова «В небе осаждённого Севастополя», Севастополь, 1967; И. Цыбульского, В. и О. Чечиных «Крылья над океаном», М., 1982; «В небе — лётчики Балтики», Таллин, 1974.



Морские истребители обеспечивали действия разведывательной, противолодочной, ударной минно-торпедной, штурмовой, пикирующе-топмачтовой авиации. Они сопровождали штурмовики при ударах по переднему краю обороны противника, при атаках по кораблям. Они обеспечивали охрану торпедоносцев в дни их налётов на вражеские конвои и на одиночные корабли серьёзного значения и водоизмещения. Авиаторы моря участвовали в разгромах эшелонов, коммуникаций, переправ, портов, ВМБ, отлично действовали в эпицентрах массового скопления живой силы, техники, «москитного» флота Кригсмарине, планировавшего десант.

Истребители внесли огромный вклад в обеспечение аэрофоторазведки и прикрытие самолётов-разведчиков, без которых победа на море не представляется возможной. На их крылья ложились, как и на ум, глаза, руки и ноги пилотов, блокирование аэродромов врага, встреча своих на заданном рубеже, опека кораблей и конвоев в море, их же прикрытие патрулированием, постоянная защита войск фронта от «Арадо» и «Рам», поддержка десантов при форсировании переправ и в ходе высадки на побережье (и т. д., и т. д. и т. п. ...)\*.

Тема романа — постоянное ожидание в боеготовности № 1 открытия «второго фронта» с Японией, которая, в своё время, могла вывернуть Русский Тыл наизнанку, ибо силы народов и промышленности всех видов были брошены на отражение гитлеровских полчищ под Москвой...

Как следовало ожидать, истребители поликарповцев активно привлекались в начале войны в роли лёгких штурмовиков, в связи с малочисленностью и убийственной уязвимостью Ил-2 без борт-стрелка.

Одним из немногих являлся 66-й ШАП, полностью вооружённый И-152 к началу и на первой стадии войны с Германией. Позднее лётсостав, обрадованный получением Ил-2, уничтожал противника в небе и на земле на территории Юго-

\*Читайте книгу выдающегося авиатора ВВС КБФ, Героя Советского Союза И.А. Каберова (5-й, затем 3-й ГИАП) «В прицеле — свастика», замечательное произведение Н.К. Чуковского «Балтийское небо», работы Г.И. Ванеева и Н.П. Вьюненко — «Черноморцы в Великой Отечественной войне» и «Черноморский флот в Великой Отечественной войне», изданные в «Воениздат» в 1978-м и 1957-м годах.



Западного фронта, в ходе Курской Битвы, в Украине, Молдавии, Польше. Неоднократно награждались командованием И.Г. Драченко, П.С. Бирютский, Н.В. Худяков, И.К. Гольчин, А.А. Фаткулин и другие гвардейцы полка, ставшего 140-м ГШАП.

Чтобы зрительней воспринять массовость и широту доверенной и боевой эксплуатации истребителей Н.Н. Поликарпова, приведём их ещё «живое» количество, по состоянию на май-июнь 1941. Так, из общего числа самолётов ВВС РККА всех типов (32 100) выделяются 748 И-15, 2898 И-153, 3552 И-16, а также свыше 360 И-15бис и И-153 в варианте штурмовиков с учётом ДИ-6Ш, выпущенных в количестве 60 экземпляров. Среди 560 самолётов разведывательной авиации преобладали Р-5 и Р-З. То же самое относилось к аэроклубам и учзаведениям ВВС, чей парк включал 3116 машин, среди которых безусловным лидером числился У-2. Почти все истребители, размещённые по капонирам и аэродромам на западной границе, как впрочем и другие машины, будут сожжены, расстреляны, разбомблены в первую фазу войны самовлюблённо-жестокими варварами, присягнувшими Люфтваффе. Часть истребителей, успев подняться в воздух, погибнет смертью Героев и Патриотов, отдав жизнь за Родину. Именно, благодаря массовым подвигам лётчиков, пилотировавших упомянутые бипланы и монопланы, в круг агрессоров все чаще входили отпевания по опытейшим геррам, имевшим за плечами, крыльями, моторами, свыше десятка-двух побед...

Оценивая особенности боя И-16 с Ме-109, непримиримые и жестокие противники отмечали высокую манёвренность первого и стремительность второго. В большинстве случаев не немцы, а русские навязывали одиночные поединки и групповые бои, чтобы максимально использовать огневую мощь «Ишакка». «Орлы фюрера», о чём кстати, не пишут, отличались не меньшей бережливостью по сравнению с русскими, ибо боевой «Месс» был не веломашинной Вермахта. Никто — по обе стороны фронта — не мог предвидеть границ окончания войны. Поэтому те, кто выжил лицом к лицу на линии огня, не считались с идеологическими абракадабрами Геббельса и марксолоби-



востью агентов разгромленного Коминтерна. Они стояли — а вернее находились в небе войны друг против недруга, недруг против друга, с оружием, насильно или добровольно врученным фашистской и коммунистической диктатурами. Побеждал смелый, опытный, жестоко-хладнокровный, интуитивный, счастливый, «поцелованный Богами» и как там ещё — побеждал в том случае, если не погибал от сильнейшего, фанатично-упорного, если не сгорал из-за аварии или из-за слабого юнца, ставшего тараном\*.

Схватки И-16 и И-153 с Vf.109E и его последующими модернизированными по оружию модификациями с форсажем двигателя проходили лоб в лоб. Для подобной категории воздушных боёв с оттенком международного камикадизма было мало иметь крепкую руку, глазомер, волю, холодный рассудок, несгибаемый характер, любовь к Отчизне или к Фатерланду с его тевтонско-ливонскими корнями. Нужно было разработать тактику и наизусть знать местоположение уязвимых мест «Мессов» — бензобака, водорадиатора, расширительных бачков и, конечно же, не промахнуться по двигателю, маслорадиатору, маслобаку. Считалось обязательным эшелонирование четвёрки И-16, И-153 по высоте над «Мессерами». Тогда, хотя бы одна пара могла атаковать их за счёт снижения, используя незащищённость противника при его атаке из передней полусферы.

«Чайка», чья манёвренность превосходила неповоротливость Me-109, не раз вылетала победителем, если её пилот рисковал думаячи и осмотрительно. Биплан мог выйти из-под огня неприятеля разворотом и вогнать его в землю или воду огнём своего пушечно-пулемётного вооружения. Любопытно, что в ряде случаев «Мессершмитт» не успевал повернуться для залпа, тогда как И-153 продолжал стрельбу, как это делал «эрэсами» ещё не ас Г.А. Речкалов.

\*См. книги, к счастью, выживших в аде войны пилотов: «Записки лётчика-истребителя» Ф.Ф. Архипенко, «Эскадрилья ведёт бой» К.В. Сухова, «Небо прошитое трассами» А.Я. Баклана, «Атакуют гвардейцы» В.Н. Кубарева, «На глубоких виражах» С.Д. Луганского, «В паре с «Сотым» Г.Г. Голубева, «Фронт над землёй» Н.Ф. Кузнецова, «На крыльях Победы» В.П. Некрасова, «Вам взлёт!» Г.Р. Павлова (авторы — Герои ВВС СССР).





Широкое распространение на фронтах среди лётчиков И-16 и И-153 нашла тактика «пчелиный рой». Она заключалась в том, что плотная масса хаотично летевших истребителей безостановочно маневрировала разворотами, создавая малоуязвимость «жалящих пчёл». Немецкие истребители попадали под перекрёстный кинжальный огонь ШВАКов, ШКАСов, «эрэсов» из любой точки атаки. У этой тактики был и смертельной опасный недостаток: любой из пилотов, отделившийся от «роя», почти всегда становился жертвой. Крестовосцы часто использовали неверное эшелонирование краснозвёздных машин по высоте. К тому же сказывалась малоопытность, а иногда и неоправданная храбрость и бесшабашность молодых русских лётчиков, которых интуитивно чувствовали и сбивали эксперты Люфтваффе, недавно прибывшие на Восточный фронт из Европы и Африки.

Многие русичи, пилотировавшие отечественные истребители, нередко попадали в иллюзию с Me-109, когда он уходил мимо них вверх, забывая, что после атаки с пикирования враг «выжимал» чрезвычайную скороподъёмность, чтобы атаковать снова. Имело место завышение и приукрашивание лётно-технических данных истребителей и профессиональных качеств лётчиков Люфтваффе, вкуче с их тактикой при разборе полётов, потерь и побед на земле. В процессе многотысячных разговоров, дискуссий, инструктажей было отмечено, что немцы ведут бои на виражах, избегая манёвренных боёв в горизонтальной плоскости, имеют «ахиллесову» пятю» — нечёткость и неумелость исполнения правых виражей. Избранные мастера, имевшие лучших техников, могли исполнить жёстко-крутой вираж, поскольку «Месс», проходивший его за 20 секунд, «болел», выражаясь небесно, «зарываемостью». Акцентируя важность перехвата инициативы, умение импровизировать и использовать недостатки и ошибки противника, элита истребителей под красной звездой совершенствовала технику выполнения правого виража и запрещала молодым перекладывание машин из одного виража в другой, дабы не стать добычей. Документально рекомендовалось к исполнению, равно к «старикам» и «кузнечикам»:



- а) непрерывно вести круговое наблюдение за обстановкой; во время атаки следить и знать, что делается кругом, а не смотреть за самолётом неприятеля, по которому ведётся атака;
- б) не отрываться от группы; преследовать выходящие из боя самолёты противника по команде командира;
- в) все самолёты группы должны иметь налаженную радиосвязь, соблюдать в бою радиодисциплину, все команды и доклады делать коротко и понятно (в начале ВОВ в ряде ИАП, вооружённых истребителями КБ Н.Н. Поликарпова радиостанции отсутствовали... — Р. С. В.).
- г) командир группы, ведущей бой, должен прежде других замечать угрозу кому-либо из своих лётчиков и организовывать противодействие угрозе силами других самолётов или собственной атакой; для того чтобы иметь возможность наблюдать за боем, командир не втягивается в преследования или затяжной бой, а старается применять короткие атаки с выходом вверх\*.

Особым вопросом стояло применение реактивных снарядов на И-153, И-16, в последующем — на других истребителях советских авиаконструкторов. Было сложно в заданных условиях групповых и личных поединков добиться высокой результативности стрельбы снарядами. Суть была отнюдь не в изворотливости посредством полного «выживания» «Даймлер-Бенцев», BMW или «ЮМО», а в изменчивости и быстротечности позиций между нападавшими и уклонявшимися от атак. Минусом считалось как «молочное» (бесцельное) расстреливание «эрэсов», так и дополнительное аэродинамическое сопротивление, оказываемое ими в полёте. Мало того, повышался взлётный вес, а следова-

---

\*Более подробно о тактике и стратегии Советских ВВС периода ВОВ см. коллективный сборник истребителей, бомбардировщиков, штурмовиков, разведчиков «Сто сталинских соколов: Лучшие из лучших (советские асы)», материал для которого собирается сразу после войны по настоянию начальника Академии ВВС, большого друга пилотов «Нормандии—Неман», маршала авиации Ф.Я. Фалалева. Свыше 50 лет сборник не мог выйти к массовому читателю из-за спецсекретгрифа «Для служебного пользования»...



тельно — ухудшались манёвренность, скороподъёмность, исполнение фигур.

Памятуя о боевом опыте по выжиганию летучих самураев в небе Китая и Монголии, рекомендовали оставить РС-82 на истребителях поликарповцев. Было предложено выпускать их не по одному-два, а залпом по четыре снаряда, что достигалось разной установкой замедления трубки. Параллельно тщательно анализировался героический, но спонтанный метод уничтожения и повреждения самолётов врага — таран. Вспомнили добрым словом Кокорева, Мокляка, Бутелина, Иванова, Данилова, Игнатьева, Кортуна, Рябцева, Гудимова, Панфилова, Талалихина, Потапова. Однако индивидуальный героизм и самопожертвование выдающихся личностей ВВС РККА и ВВС ВМФ СССР оставались строго добровольным Святым Делом и не могли привлекаться в качестве ключевого оружия в массах, независимо от обстановки в войне за господство в воздухе\*.

Подводя поверхностные итоги, тактиками и стратегами Советских ВВС были выработаны и оглашены некоторые выводы. Истребители Н.Н. Поликарпова, хотя и признавались устаревшими, считались вполне пригодными и способными решить исход боя в свою пользу. Вместе с тем указывалось на скорейшие перевооружение истребительных авиационных формирований новейшими типами самолётов, а также их более мощными, скоростными, защищёнными и сильно вооружёнными модификациями. Применительно ко всем лётчикам-истребителям вменялись обязанности максимального использования преимуществ отечественных машин и недостатков самолётов противника, фокусировалось внимание относительно к виртуозному знанию и владению истребителями, поставлявшимися по Ленд-Лизу.

Пассивность духа и пассивность в бою, недисциплинированность и самоотрешённость, безволие и слабохарактерность,

\*См. Рассохин В.В., Рассохин С.В. «Небесные снайперы» (в 2-х изд.), поэму о Героях ВВС СССР «Эхо тарана», опубликованную во многих СМИ России, а также книги аса боёв над водой С.Г. Курзенкова «Под нами земля и море» и «Особое задание» (Герой Советского Союза сбил 12 самолётов, был награждён Морским Крестом США за прикрытие караванов Ленд-Лиза).



малодушие и неоправданный риск, отсутствие интуиции и «чувства локтя» объявлялись пороками, с которыми предстояло постоянно и жёстко бороться. Приветствовались — взвешенная здоровая агрессивность, хладнокровие, взаимовыручка, склонность к аналитике и последующей разработке стратегии и тактики воздушных боёв, безукоризненное знание советской и зарубежной авиатехники, выработка «шестого чувства» пилота, желание передать опыт однополчанам и новобранцам, самодисциплина, умение кратко объяснить причины неисправностей техперсоналу БАО и в случае надобности лично участвовать в их оперативном устранении.

Требования к пилотам Великой Отечественной войны на русском, немецком, на румынском, венгерском, итальянском языках были крайне суровыми, вплоть до приговоров полевых судов и трибуналов. В них — порой невыполнимые требования — входили: чёткое выполнение высшего и стандартного пилотажа, умение развивать максимальную скорость, небесное снайперство, как фактор победы, зрительная и умственная память, наблюдательность, бережливое отношение к двигателю вне боя, умение использовать местность, погоду, положение солнца и облаков. Но этого лётчику-истребителю недостаточно. Неважно, какому — «соколу Сталина», «орлу Гитлера», «ястребу Муссолини», «коршуну Антонеску», «беркуту Хорти». Важно было установить винт на малый шаг перед боем, уметь сработать лично и в группе на упреждение действий противника, подлетать к нему быстро и незаметно, атаковать в любом положении, причём стараться быть первоатакующим, постоянно видеть и выручать соотечественников по крылу. И «это» — каждая секундочка и далее боевая биография всякого лётчика-истребителя далеко не раскрыла уход из-под прицела врага, что за пикирующим самолётом гнаться нельзя, что ценой живота своего надо беречь горячее и боеприпасы\*.

---

\*Прочтите сами и передайте для осмысления сыновьям мемуары боевых пилотажников-снайперов «Праздник Победы» И.Н. Кожедуба, «Познать себя в бою» А.И. Покрышкина, книги А.Е. Боровых «Новая техника, оружие и человек» и «Надёжный щит Родины», «Небо остаётся чистым» С.Д. Луганского, «Друзья мои лётчики» Г.Г. Голубева, «Дорогами отцов» И.А. Мороза, «Крылатая Гвардия» К.А. Евстигнеева.



Надо помнить, что в паре — ведущий-ведомый — первый сбивает, второй — телохранитель и ангел первого. Нельзя забыть про интервал 20–50 метров и дистанцию 300–400 метров, что нужно разомкнуться на эти параметры до возникновения угрозы ведущему (командиру пары). Перехватывая инициативу, её надо держать до конца боя, не подставляя себя под огонь неприятеля, а также стремиться оттягивать последнего как можно дальше от его территории, чтобы подвести под стволы ПВО или резерв, взлетевший на помощь.

К характеристике пилота-истребителя Второй Мировой войны плюсовались: выявление и уничтожение лидера авиаконвоя противника в первую очередь; сближение с врагом на пределах дистанции с целью максимального использования огня на поражение; запрет на построение в замкнутый круг; умение повредить или сбить неприятеля с дальнего расстояния и лаконично рапортовать в радиозоне с одновременным безукоризненным исполнением приказов командира; совместное выбивание врага из-под хвоста друг друга в группе, на встречных курсах; ежедневный личный контроль за состоянием прицела и оружия, по необходимости — вести его пристрелку до боевых действий; сохранение боевого настроя в дни фронтового затишья и непогоды, не опускаясь в общепринятые человеческие пороки (азартные игры, алкоголь, девушки-женщины, самоволки, наркотики); соблюдение гигиенической и спортивной формы, отсутствие контактов с местными жителями и подозрительными личностями без необходимости (у нас — Абвер, у них — НКВД и «СМЕРШ»); недопустимость ошибок и подставления себя и сослуживцев под удар противника, означавший, за редким исключением, одно — С М Е Р Т Ь...\*

О работе и организации командного, штабного, интендант-

---

\*Крупницы из обозначенного «на отлично» показаны на страницах мемуаров Ш.Н. Кирия «Небо принадлежит звёздам», А.Л. Кожевникова «Стартует мужество» и «Эскадрилья уходит на запад», Н.А. Козлова «В огне сражений», Н.Ф. Кузнецова «Фронт над землёй», Ф.де Жоффра «Нормандия–Неман», С.А. Красовского «Жизнь в авиации», С.И. Руденко «Крылья Победы», Н.Ф. Исаенко «Визу противника».



ского составов — особая книга, что должен понимать школьник и «белобилетник». Наоборот, мало кто знает и помнит, что И-16 участвовали в уничтожении Черноводского моста через Дунай в Румынии, в 1941 году. Здесь пригодился опыт авиаконструктора В.С. Вахмистрова. Мастодронт ТБ-3, окрещённый как «составной пикирующий бомбардировщик» выступил «авиаматкой» для пары И-16.

Так, а не иначе, монопланы и бипланы КБ Н.Н. Поликарпова сформировали костяк советской истребительной авиации. Полноценно и полнокровно вошедшие в него — пережили тысячи жесточайших индивидуальных и групповых воздушных схваток, стали орденоносцами. О многих из них что-то сказано, о многих из них будет досказано в новых книгах авторов и тех, кто решится в будущем окунуться в Светлое и Трагичное Прошлое Отечества.

Многие отважные сыны Родины стали Героями Советского Союза. Многие — не дожили до Дня Победы, жизнью приблизив её и многомиллионное ликование народов 9 мая 1945 года. Другие — погибли в плену, репрессировались по возвращению, преступно унижались на допросах ищайками «СМЕРША», НКВД, особистами-штабистами при ВВС, ни разу в жизни не поднявшимися как в небо войны, так в мирные небеса. Война и репрессии искалечили души, судьбы, биографии пилотов и членов их семей из числа выживших. Иные из храбрецов, выйдя из воздушной войны невредимыми, к наипечальнейшему сожалению, погибли в мирное время в автомотокатастрофах, при новых полётах и испытаниях. Скрытая от общества, часть воинов — покончила жизнь самоубийством от фронтовых переживаний и внутреннего госглумления, крохой схваченного в знаменитом некогда кинофильме «Чистое небо». Убивавшие врагов ежедневно, горевшие, рвано-израненные, в шрамах ли, на костылях, с повязкой на глазу или с протезом, с надорванными разумом и сердцем, пилоты-победители записывали, попадали в тюрьмы за преступления и без, не находили работы и настоящего друга в лице и теле высокопорядочной милосердной женщины. Любая победа имела и будет иметь обратную сторону медали — ту самую, что перечеркнули ста-



линско-хрущёвские цензоры, их суловско-брежневские последователи из ряда оголтело-атеистских «борцов» с человеком и Верой Христовой.

Суть авторской позиции и транскрипции заключается не в мемуаристике маршалско-генеральской когорты Советских ВВС, а в понимании и знании боевого и послевоенного пути-судьбынушки **РЯДОВОГО ЛЁТСОСТАВА** в его многотысячном измерении, предельно кратко показанном на страницах данного произведения. Надо помнить о Героях, не получивших ни грамоты, ни медали, ни ордена. Нужно понимать, сколько сил, времени и средств отняли у выживших авиаторов хождения по мукам — к врачам, партчиновникам, комиссарам, управленцам и наркоматчикам. Важно осознать сверхчёрствость люда, отвечавшего за документы, издание воспоминаний, горьчайшую обиду, принесённую освободителям пороками общества и непосредственно роднёй, шантажировавшей воинов проблематикой досуга, быта, перспективой нищеты или обеспеченности своего будущего\*.

В силу стремительности и неповторимости воинской профессии, лётчики, в большинстве своём — эрудированные, вспльчиво-эмоциональные, творческо-искромётные натуры. Скорость воздушного боя и преодоления пространства научила каждого из них высоко ценить секунду и уметь импровизировать между их «тиканьем». Отсюда — драки, дуэли, суды, трибуналы, частая стрельба — многие пришли с войны с личным оружием. Если на «практическом потолке» ВВС (сыновья Сталина и Хрущёва, Микояна или ЧП с П. Камозиным) что-то кем-то скрывалось и покрывалось, то штатный «летун», набедокуривший где-либо, с кем бы то ни было, был обречён, ибо «позорил и унижал достоинство» фронтовой авиации.

---

\*Обозначенное было безжалостно вышвырнуто идеологопартцензурой из воспоминаний и статей лидеров истребительной авиации Н.Д. Гулаева, М.В. Кузнецова, Д.Б. Глинки, В.И. Попкова, П.Я. Головачёва, В.Н. Коломойца, Г.А. Мерквиладзе, А.А. Егорова, И.Ф. Балюка, П.Д. Климова, А.А. Губанова, Л.К. Рыжего, П.И. Муравьёва, В.А. Бурматова, В.Ф. Волкова, П.А. Сомова, К.Л. Карданова, П.К. Лобаса, П.П. Каравая, И.Д. Лихобабица, В.И. Крупского, В.А. Меренкова, Д.В. Гудкова, авиамеханика И.Н. Булгакова и мн. др.





Заложники войны, обречённые унести её с собою, пользовались привилегированным положением в обществе, что служило не только устройству специфичного «авиамирка», но и порождало зависть представителей других родов Вооружённых Сил, в чём-то ущемлённых, на примере хотя бы «сталинских гонораров». Сюда же, как фактор токообразующего звена, включались свободные женщины и молодые вдовушки, подрастающие сёстры и дочери репрессированных, фронтовиков, красавицы богемы и мегеры отнюдь не бедного советского криминала. Мужчина остаётся мужчиной, офицер — офицером, но за женщиной мог стоять брат, обиженный любовник, или, что бывало нередко — запоздалый муж, по которому исплакалась и издёргалась семья из-за ошибочной (однако документальной) похоронки. Термин «пропавший без вести» — аукнется в веках!

Выжив в колоссальнейшем напряжении четырёхлетних воздушных боёв и сражений, многие пилоты уверовали в собственную «счастливость», а, расслабившись на земле, гибли на ней при глупейших и диких обстоятельствах. Они спорили о переплывании водных просторов и тонули, не рассчитав сил, течения, влияния алкоголя. Они по ошибке убивали друг друга на охоте — прицельно или самострелом, подрывались на минах, которыми кишела (и сплошь «удобрена») российская земля, попавшая под иго оккупантов. Многие погибли, совершив героические подвиги после войны, спасая людей на дорогах, воде, в небе и при пожарах, от рук преступников до и после «холодного лета 53-го». И «это» — миллиметр почерневшей стороны медали...

А на другой — весельчаки и балагуры, прекрасные сыновья, зятья, братья, шурины, племянники и отцы, мастера — золотые руки, патриоты, ни разу в жизни не сказавшие о патриотизме, истинные коммунисты, а не шлак партии, председатели колхозов, директора школ, учреждений и предприятий, секретари обкомов, райкомов, наставники комсомола и ДОСААФа, лидеры военкомиссариатов, Герои книг, статей, песен, кинофильмов, телерадиопередач. «Потому, потому что мы — пилоты»...



Мсть советской истребительной авиации за надругание над Отечеством, ставшим от жертв в двадцать раз краснее самого яркого кумача, мощнейшим ударом вложится в земли и поздно прозревшие умы невеликой поверженной Германии. Всё смешается в приводимых ниже цифрах: жизни, кровь, пот, боль, раны, смерть, могилы и плач, триллионы добрых и злых мыслей на разных языках. В ужасах человекоубийства и ненависти, в месиве молоха фронтов смешаются моторы, пропеллеры, фонари, лонжероны, шасси, пушки и пулемёты, крылья и баки, радиостанции и парашюты, дух пилотов и воля механиков, богатство тыла, поставок Ленд-Лиза, боевые трофеи и медикаменты. Смешаются золото и навоз, хлеб и каннибализм, тыловые преступления и рабочие подвиги заключённых, шик штабистов и неизвестность без вести пропавших, героизм шофёров и возниц, величие хирургов и прозрения поэтов. Смешаются «Поликарповы» и «Мессершмитты», «Яковлевы» и «Хейнкели», «Лавочкины» и «Фокке-Вульф», «Аэрокобры» и «Юнкерсы», «Дорнье» и «Томагауки», «Кертиссы» и «Саетты», «Харрикейны» и «Фиаты», «Спитфайры» и «Флогоры», «Мораны» и «Девуатины» — все они, миллионы раз поднявшись в воздух, останутся там, где их собирали рабочие — на Земле...

За годы Великой Отечественной войны истребительной авиацией ВВС СССР уничтожено более 39,5 тысяч металлических и полотняных самолётов Люфтваффе различных типов и назначения.

895 лётчиков-истребителей стали Героями Советского Союза. Многие из них — не увидели Победного мирного рассвета...

26 асов прицельной стрельбы, высшего пилотажа и не умеющего ни на каких страницах Мужества — были удостоены медали «Золотая Звезда» Дважды. Некоторые из них —

п о с м е р т н о ...

Три истребительных авиакорпуса, 17 истребительных дивизий с Беспрецедентной Честью и с Боевой Доблестью пронесли на фюзеляжах знак Небесной Гвардии, тысячи победных звёздочек и тысячи опознавательных красных звёзд.

Почти все соединения и формирования были удостоены почётных наименований и награждены Высшими Орденами



СССР, почётными грамотами, благодарностями, ценными подарками правительства, оставшимися в Музеях Боевой Славы в память и назидание потомкам...

*При орденах или с медалью,  
Или калеки из калек...  
Победой, Горем и печалью  
Объединённые навек!*

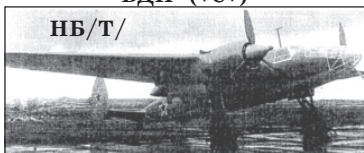


*«Энциклопедия» орловского подполья — фронтовик Д.А. Севастьянов готовит к печати книгу о боевых товарищах и земляках, истреблявших оккупантов.*

## ПОД ВЕНЦОМ ТВОРЕНИЙ



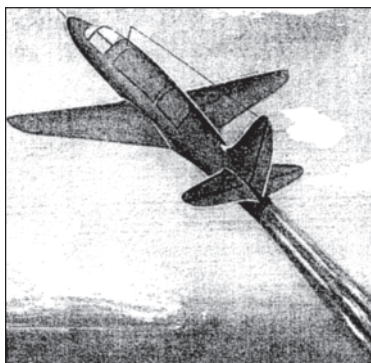
БДП («С»)



НВ/Т/



И-185



Таким виделся создателям реактивный перехватчик «Малютка»

**К** 1944 году ОКБ Н.Н. Поликарпова переводится под эгиду 18-го Главного управления НКВД, курировавшего исследование и проектирование в ракетостроении\*. Профессор и депутат Верховного Совета СССР Поликарпов совмещает конструкторскую деятельность с руководством кафедрой «Конструкция и проектирование самолётов» в МАИ. Призывая студентов штудировать историю авиации, он переживает за дочь Марианну, ушедшую из МАИ на юрфак МГУ. В лекциях, беседах, советах, Николай наставляет молодёжь на оттачивание черчения, начертательной геометрии, видит смысл совершенствования курсов прочности и аэродинамики, готовит книгу «Конструкция самолёта». Многим врезался в память доклад её энергичного автора, приуроченный к юбилейным датам отечественной и зарубежной авиации, озвученный им накануне 1944 года...

Игнорируя первые признаки недомогания, а порой умалчивая о них, Поликарпов занимается проектированием истребителей, сотрудничает с ЦАГИ, НИИ ВВС, изучает фронттовую корреспонденцию. Победив высокую температуру и болезнь, не получившую диагноза, «король истребителей» вновь

\*См. «Исследования по истории и теории развития авиационной и ракетно-космической науки и техники», М., 1981; книгу Л.И. Гумилевского «Строитель самолётов», М., 1946; материалы личного архива Н.Н. Поликарпова в книге-фотоальбоме «Николай Николаевич Поликарпов», Орёл, 2002.



проигрывает в плане внедрения высотного пушечного моноплана в массы. Не помогли турбокомпрессоры ТК-300Б под двигатель АМ-39, ни высокая аэродинамичность и жёсткая герметичная кабина. Отличная машина для фронта, ВМБ ВМФ и ПВО оснащалась также мотором АМ-39А, затем АМ-39Б. В первом случае «высотник» разогнался бы до 715 км/ч на 14 000 метрах, и до 500 км/ч у земли. Во втором — без учёта волнового сопротивления, до 805 км/ч на 13 800 метрах и 595 км/ч у земли. Запуск перехватчика мог стать обезболивающим для Главного, отказывавшегося от морфия. Увы, доказать теорему «От опытного экземпляра к серийному образцу» — конструктору и соратникам не удалось, точно так же, как с «Ивановым» и его последователем — ОДБ\*.

Немногое учли Поликарпов и коллектив о неудачах и победах КБ В. Мессершмитта и Э. Хейнкеля в реактивном направлении — война ввела табу на контакт между авиаграндами. Однако в первый же день ВОВ НКАП поддержал проект БИ-1 авторства В.Ф. Болховитинова, А.Я. Березняка и А.М. Исаева. Всего 40 дней потребовалось им и коллегам, чтобы боевой аппарат с ЖРД Л.С. Душкина и парой 20-мм ШВАКов вышел с чертежей в реально действующий ракетоплан (машина очень долго доводилась из-за «сырости» ЖРД и проблем с горючим, плохой путевой устойчивости, в конце концов погубив мастера пилотажа Жору Бахчиванджи в седьмом испытательном полёте).

О перипетиях и горе вокруг БИ-1 Николай Николаевич знал, плюс его КБ располагало чертежами ФАУ-1 В. фон Брауна. Как и благодаря кому документы из Пенемюнде попали к русским — контрразведывательно-авиационная загадка XX века. Безусловно одно: успехи немцев и спешность доводки БИ-1, взвинченная ритмом, навязанным И. Сталиным, способствовали проектированию ракетного истребителя поликарповцев «Малютка». Неслучайно и то, что ОКБ будет заниматься

---

\*Одномоторный дневной бомбер с конструктивными элементами от проектов «Иванов» и «ТИС» задумывался пикировщиком за год до войны. Редкая компоновка силовой установки (один мотор — два винта (по одному на крыло)), а также усложнённость реализации проектов советских КБ в первые годы ВОВ наложили вето на судьбу ОДБ, хотя о нём знали Вождь и командование АДД (бывшая ДБА, командир генерал-майор ВВС А.Е. Голованов).



разработкой и испытаниями реактивных самолётов-снарядов позднее, под лидерством нового начальника В.Н. Челомея, что самолётостроение в его рядах будет исключено. Вскоре появятся ПуВРД Д-3, самолёты-снаряды — 10Х, 14Х, 16Х.

Расчётные данные и параметры «Малютки», о которой знал И.В. Сталин, были следующими: длина 7,3 м, взлётный вес 2795 кг, размах крыла при его площади 8 м<sup>2</sup> — 7,5 м. Силовая установка РНИИ развивала тягу 1400 кг, потребляя керосин и азотную кислоту в качестве окислителя. По замыслам создателей ЖРД и экспериментального летательного аппарата, «Малютка» могла развить 875 км/ч, достичь скороподъёмности 5000 м/мин., потолка от 12-ти до 15 000 метров. Истребитель мог вплотную приблизиться к скоростному рубежу 900 км/ч у земли, и по расчётам, покорить 16 000 метров.

Самолёт предназначался для перехвата бомбёров, высотных разведчиков и сопровождавших их истребителей противника. Двухкамерный ЖРД должен был обеспечивать быстрый взлёт и полёт по крутой траектории. Большая камера сгорания «отвечала» за старт, разгон, максимальную скорость, малая за поддержание заданного режима скорости. Горючее и окислитель подавались в силовую установку турбонасосным агрегатом из четырёх баков, расположенных в фюзеляже. По мере сгорания керосина в переднем баке и окислителя в заднем, в ЖРД шёл керосин из заднего бака и окислитель из переднего бака, что обуславливалось необходимостью стабилизации запаса устойчивости в полёте. При смещении центра тяжести, с «Малютки» сбрасывался определённый литраж воды из спецбака, что выравнивало дифферент на нос или корму. Особенностью конструкции реактивного низкоплана с необычной формой крыла была не только быстрая выработка топлива в ходе перехвата, но и его планирование с неработающим двигателем при посадке. Бортарсенал предполагалось зарядить боезапасом пары 23-мм пушек.

Содружество авиационных инженеров во главе с тяжело болевшим Н.Н. Поликарповым одним из первых в Мире предусмотрело важность присутствия в рядах Советских ВВС учебно-тренировочного ракетоплана. Двухместный ракетопланёр-самолёт создавался для отчеканивания и закрепления опыта взлёта и посадки





с работающим и выключенным ЖРД. При малой площади крыла расчётная скорость на посадке должна была не превышать 55 км/ч. Названные труды, как и четырёхмоторный бомбер ББ, так и остались проектами, повторив судьбу одномоторного пассажирского «Лимузина». Они окажутся венцом творений...

По весенней распутице 1944-го Николай слёг в Кремлёвскую больницу, по подозрению врачей на язву желудка. Сильные приступы боли не давали конструктору заниматься любимым стратегическим авиаделом. Консилиум корифеев медицины, востребовавший более тщательного обследования ранее, констатировал рак. Хирург института Склифосовского С.С. Юдин предложил срочную операцию.

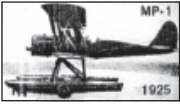
Сергей Сергеевич оперировал Поликарпова в течение нескольких часов, и всё-таки, выйдя из операционной со слезами на глазах, сказал Александре и Марианне Поликарповым: — Я сделал всё, что мог, но слишком поздно...

Отлежав послеоперационный период в больнице и дома, Поликарпов прошёл санаторный курс лечения в Подлипках. Здесь, под присмотром консультантов, он принимает близких, друзей и единомышленников, «нарушает дисциплину», участвуя в делах и проектах своего ОКБ, борется за продолжение работ над «Малюткой».

Почувствовав себя немного лучше, Поликарпов настаивает на переводе в московскую квартиру на Патриарших прудах. Осознавая и предчувствуя сжатость отведённого болезнью времени, конструктор чрезмерно отдаёт себя работе. Он пишет, рассчитывает, читает, распоряжается, советует. Звонит и перезванивает, принимает просьбы и жалобы, гостей, фотографируется у В. Демидова. Встречается с ветераном коллектива Д. Томашевичем, которого он спас из лагеря после трагедии И-180 и В. Чкалова.

Волевой и одарённый человек, гиревик по молодости, отличный математик и художник, православный гражданин пролетарско-безбожной Родины цепко держался за жизнь, сопротивляясь гнетущему пришествию смерти. Николай Николаевич старался не впасть в забытие, игнорировал боле-





утоляющие средства, преодолевая приступы боли работал, работал и призывал трудиться во славу и благо сражающейся Отчизны. По воспоминаниям друзей и близких, коронованный творчеством фонтанировал множеством грандиозных и малых перспективных планов, часто говорил об обязательности создания науки о проектировании военных и гражданских самолётов...

Пополудни 30 июля 1944 года Николай Николаевич Поликарпов ушёл из жизни в возрасте 52 лет, завещав потомкам жить в мире и согласии. Безвременно и внезапно для многих покинул брэнно-суетливый, воинственно-самоуничтожающийся Мир первопроходец, не оставивший Родину в труднейшие для неё и народов времена. Ушёл из сжатой, словно пружина, жизни небопроходец, пионер советской истребительной и гражданской авиации, всем существом доказавший — Человеку доступно Небо. Он не брал отступных, не знал запасных выходов. Заступался за людей, страдал за них, за себя и семью. Постарел не ко времени из-за ужаса репрессий и трагедийнешего пике авиакатастроф, преследовавших его по жизни. Все, кто чтит и помнит его, не стесняясь слёз, плакали 1 августа 1944-го, в день похорон выдающегося авиаконструктора на Новодевичьем кладбище. Рыдали, переживали, помянули «за упокой» его души и те, кто находился от Москвы в тысячах и десятках тысяч километров-миль, ибо русские воспитывались веками по непреходящей истине:

«Чужого горя не бывает!»...

Многотоннажный вес траура, невосполнимая потеря аукнулись болью в сердцах ветеранов, выживших в Китае, Монголии, Испании, в лютом холоде Заполярья, в разнородной среде пилотов ГВФ, среди планеристов, инструкторов, лётчиков-спортсменов, испытателей, в кругу их семей. Поликарпов для них был человеком, определившим выбор профессии и спасшим им жизнь, мечом против агрессоров, наставником, заступником, отцом и старшим братом.

Скорбели в молчании — партия, правительство, наркоматы, предприятия, учреждения, заводы, почерневшие от безостановочного цикла миллионных жертв на земле, в небе, на



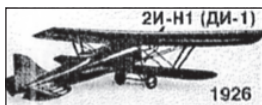
поверхности вод и под ними, от потерь на производстве и в тылу, от непредсказуемости и катастрофичности военвремени, на границе которого еле-еле светилась ниточкой кромка зарождающегося Зарева Победы. Не всякий из переживших утрату чётко осознавал, что не стало генератора и поставщика идей, изумительного изобретателя и организатора, кумира конструкторской молодёжи, редчайшего покорителя Пятого Океана, обладавшего громадной интуицией, мага красноречивой авиации...

Всё остальное придёт позже — некрологи и госстипендии родне, возвеличивание и охаивание, борьба за имя, заслуги, посмертная реабилитация, бюсты и памятники, кружки и музеи, тысячи книг и брошюр, наименования школ, улиц, площадей, бульваров, секций, пионерско-комсомольских отрядов, кораблей, спорторганизаций, клубов, реставрирующих авиатехнику. Через 11 дней после Великой Победы советского народа над фашизмом и гитлеровской Германией, не перенеся давления горя из-за потери мужа, умерла Александра Фёдоровна Самышкина-Поликарпова, что непоправимо подкосило их любимую единственную дочь Марианну...

Что и кого видел «Папаня» в последние минуты и секунды своего гениального сознания? Ливны? Сикорского? Свой домишко на берегу быстрой Сосны, приход батюшки на бугре? Ужас Гражданской, красного террора, столкновение миллионов истребителей одновременно, миг от поездок в Англию и Германию?

Обидно, что высокоавторитетного земляка авторов книги обязали напрягать геркулесову мощь интеллекта на военщину. Не будь войн, творец грозных машин создал и выпустил бы в небо передовые скоростные пассажирские и грузовые авиалайнеры, а может, что и ещё, раз он коснулся схемы «утка»...

«Тов. Поликарпов на протяжении многолетней конструкторской работы разрешил ряд принципиально новых в авиатехнике проблем, являющихся теперь достоянием нашей боевой авиации, — отмечали в некрологе лидеры авиапромышленности. — Работы Николая Николаевича в области установки авиапушек на самолётах, в области синхронизации пулемёт-



но-пушечного оружия, в области создания истребительных машин высокой манёвренности имели и имеют значение для боевой мощи нашей авиации.

Тов. Поликарпов был образованнейшим инженером, человеком большой эрудиции и большого производственного опыта. Свой огромный опыт и научные познания он охотно передавал молодому поколению авиаинженеров».

На следующий день после ухода небопроходца в иное измерение, ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР, разделяя тяжесть утраты и известив о ней население, решили выдать единовременное пособие вдове и дочери Поликарповым — 100 000 рублей. Члены ЦК и народные комиссары установили персональные пенсии Александре Фёдоровне и Марианне — 1000 рублей ежемесячно (пожизненно) и 1500 рублей ежемесячно (до совершеннолетия и окончания образования). Сестре «короля истребителей» — Лидии Николаевне назначили пенсию 400 рублей ежемесячно (пожизненно).

Руководство страны и партии сочло важным переименовать эпохальный У-2 в «Поликарпов-2» (По-2). Было принято решение о присуждении трёх стипендий одарённым студентам в честь авиаконструктора в МАИ. Уже тогда ставился вопрос об увековечивании его заслуг и трудов памятником на Орловщине. Государство взяло на себя все мероприятия и услуги, глубоко скорбя о безвременной кончине преданного и дальнозоркого крылатого защитника, чьё имя было неразрывно связано с практикой, теорией, историей советского самолётостроения.

Над Новодевичьим кладбищем, словно плача моторами, ревели в церемониальном строю его легендарные У-2. Несмотря на суровость поры и сверхзагруженность обязанностями, на похоронах было многолюдно и в то же время — печально-грустно, молчаливо. Не было помпезности, неуместных разговоров, кичливости и салютности. Всякий из присутствующих — мужчины и женщины — теряли с Поликарповым частицу чего-то личного, ибо знали его и работали с ним годами — потеряли крупницу жизни...

Утираясь платком, расстроганный Д.Л. Томашевич, кото-



рый был назначен Н.Н. Поликарповым его замом незадолго до смерти, рассеянно и повторно бормотал в пространство: «Я застал его в кровати. Пожаловавшись на боли, он тут же с увлечением начал строить планы, приглашая работать вместе с ним. Очень много на последней встрече он говорил о том, что надо создать науку о проектировании самолётов. И — в о т — не найти слов...»

Шла война. Ни о каком памятнике и музее на недавно освобождённой от оккупантов Орловщине не могло быть речи. Вдове и родне Поликарповых предстояло определиться с надгробием, его композицией. Пережив удар семейного горя, Шура, при поддержке друзей, заручилась участливостью ваятеля С.Д. Меркурова, предварительно побывав в мастерских Е.В. Вучетича и В.И. Мухиной. Решающую роль сыграли знакомство Сергея Дмитриевича с Николаем Николаевичем, опыт члена Академии художеств и народного художника, известного скульптурами и постаментами на пространстве Москвы и СССР.

В поисках идеальности проекта художник неоднократно посещал квартиру Поликарповых, изучал архив и фото авиаконструктора, пытался «схватить нечто Главное», подолгу засиживаясь в его кабинете. Так прошёл год, ознаменовавшийся Величайшей Победой советского народа из всех былых и существующих. Однако, среди всенародного ликования, в кругу выживших на войне была и обратная сторона победной медали — трагедии семей фронтовиков, не вернувшихся из ада Великой Отечественной. Для многих незаметно и тихо умерла верная спутница авиаконструктора — Александра Фёдоровна...

Создатель памятников Л.Н. Толстому, К.А. Тимирязеву и многим другим сдержал слово: в 1947-м, на месте захоронения четы Поликарповых простёр руки к небу бронзовый «Падающий Икар» — герой мифа Древней Греции. Его стремление к полётам, к Солнцу, как бы соединило супругов, уважавших и любивших друг друга в горе и радостях земной жизни, очевидно, перешедшей в небесную...

Тридцатилетний В.Н. Челомей, возглавивший бывшее



Поликарповское КБ, как говорилось выше, достиг успехов в проектировании и испытаниях крылатых ракет с ПуВРД. У будущего дважды Героя СоцТруда, академика АН СССР, разработчика ракетносителей, искусственных спутников Земли «Протон» и «Полёт», орбитальных станций «Салют» недолго проработал заместителем по авиаотрасли Д.Л. Томашевич. Вскоре ракетчики сменили «место прописки», что привело к расколу коллектива. Одни «присягнули» В.Н. Челомею, другие — влились в состав филиала ОКБ А.И. Микояна, проектировавшего беспилотные аппараты. Кстати, Артём Иванович помнил Ливны не понаслышке — в конце 20-х он прошёл здесь курс 18-й полковой школы...

Знаем точно: мало кто из ОКБ-155 был уведомлён о закладке памятника Н.Н. Поликарпову в Орле, состоявшейся 6 августа 1950 года. Страну вновь залихорадило от сталинского военкоммунизма, в связи с чем (уже после смерти И.В. Сталина) экс-авиазавод № 51 лёг фундаментом для возрождения коллектива под руководством П.О. Сухого (см. Л.М. Кузьмина «Генеральный конструктор Павел Сухой», М., 1983).

Так бывший ангар ЦАГИ, затем ведущий сборочный цех завода № 51 стал местом производства самолётов КБ Сухого, наиболее известными из которых являлись штурмовики и бомберы Су-25 и Су-24. Вопрос об его деятельности ныне — не к самолётостроителям и авторам, а к действующей власти РФ (к Д.А. Медведеву, В.В. Путину, А.Э. Сердюкову, С.Б. Иванову).

Почти через восемь лет след закладке пьедестала в Орле, в апреле 1958 года, на Московской улице, у кинотеатра «Родина» установят памятник Н.Н. Поликарпову, авторства Г.И. Кепинова и Г.А. Захарова. Орловчане, гости Орловской области, поколения близлежащих школ и учащихся машиностроительного техникума, сотни тысяч людей стояли у его подножия, смотря на сидящего на постаменте небопроходца, держащего И-16 на вытянутой руке. Тогда никто подумать не мог (трезвый и пьяный), «какие антиродинские реформы» и народный гнев грядут в будущем по мотивам буржуа-рынка,



с его планами строительства гипермаркета в шаге от прославленного в веках авиатора...

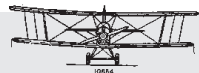
Спустя 23 года после открытия памятника Николаю Николаевичу в Городе Первого Салюта — на его малой Родине, 21 сентября 1981 года распахнул двери музей его имени в здании Калининской восьмилетней школы, расположенной на крутом берегу Сосны. Огромный незабываемый вклад внесли жизнью и трудом инициаторы-вдохновители создания музея: фронтовик, полковник в отставке С.К. Калинин, ветеран войны и труда Т.М. Могилевцева, муж М.Н. Поликарповой-Коршуновой, генерал-майор В.А. Коршунов и его супруга, дочь авиаконструктора Марианна с сыном Андреем, первый секретарь Ливенского горкома КПСС А.Н. Алёшин, местные жители и старшеклассники, уважаемая директриса школы М.А. Викторова, учителя под её началом. Всех ливенцев охватило чувство долга, гордости и причастности, освещённое во времени лучезарностью даты — 90-летием со дня рождения георгиевца, покорителя Пятого Океана. Экспозиция бережно сохраняется из года в год, пополняется новыми материалами, в чём видится заслуга директора Калининской основной общеобразовательной школы А.Н. Аверкиевой. Много сил отдали воскрешению ливенских традиций, ратной и трудовой славы краеведы Ф.В. Ковалёв, О.Л. Якубсон, М.Я. Строев, Ю.И. Бондарев, А.Ю. Максимов, О.Н. Булатников, Ю.Н. Беляев, В.И. Поляков, Б.Л. Вениг, В. Лукшев, М.И. Глазков, Н.А. Провалов, С.П. Волков, Д.И. Головин, С. Гришин, Д. Шишков, А. Атаманенко, поэт М.А. Беляев. Боролись за историю Ливенского края, за биографии ливенцев прошлого и настоящего семьи Якубсон и Тарнавские, И. Андреев, М. Мартынов, В. Витальев, журналистская семья Барабановых, Н. Русанов и А. Алёшин, В. Суханов, Л. Перельгина и С.Д. Краснощёкова. Останутся верны нашему наследию и берегам быстрой Сосны подвижники Ливенской, Орловской, Российской (а в целом Мировой) истории инженер-конструктор «Ливгидромаша» Г.В. Рыжкин, врач В.М. Безъязыков, В.В. Голицын, Н.А. Турбин. Благодаря им, благодаря таким людям, как Л.А. Беляева, Ю.В.



Плясов, А.И. Бондарева, С.М. Белоцерковский и его брат О.М. Белоцерковский мы понимаем, что без хранителей времени нет летописи народа в лицах, свершениях, трагедиях, нет сохранения личностей во имя человека, для его блага на истари тяжёлой жизненной дороге, независимо от призвания и профессии. Быть и жить такими им завещали не только деды и бабушки, отцы и матери, но и Г. Пясецкий, В. Саводник, А. Шульгин, братья Жемчужниковы, С. Булгаков, и многие, многие другие. В новом времени наработку предков будут укреплять мэр Ливен Ю.В. Коростелкин, за ним — В.П. Ашихмин, глава управления общего образования Ю.А. Преображенский, администратор базы данных в Ливнах О.А. Дедюрин, коллектив лицея им. С.Н. Булгакова, сотрудники райвоенкомата и РОВД с местным ГАИ, наследники газеты «Знамя Ленина» — редакция «Ливенской газеты». Нельзя забыть тружеников всех сельских подворий, фермеров, РАЙПО, знаменитых на Россию промышленников — «Промприбор», «Ливны-насос», «Ливгидромаш», «Этанол», «Автоагрегат», «Ливенскую кондитерскую фабрику», коллективы маслосырзавода, «Ливны-мясо», сахарного завода, завода противопожарного оборудования, «Ливенского комбината хлебопродуктов», завода пластмасс «Ливны-пластик». Кроме них, Знамя Трудовой Доблести не раз пронесли рабочие и служащие Ливенского кирпичного завода, треста «Ливмежрайгаз», Ливенского водоканала, строители Блынского водохранилища, Ливенского СПК по откорму КРС, Монумента Славы, коллектив Ливенского ПАТО, завода «Диск», народная газета «Ливенские зори».

Да, чрезвычайно широка — до бескрайности — на таланты Родина Н.Н. Поликарпова во всех сферах человеческой деятельности. Не имеем права не упомянуть добрым словом через десятилетия его величайших по заслугам земляков недавнего времени. Среди них — астроном Е.В. Быханов, основатель и владелец чугунолитейного завода Г.Г. Румянцев, изобретатель комбайна Д.П. Буцкий, основатель кинотеатра купец Артемьев, лидер Ливенского спортобщества того же сословия В.В. Моторин, протоиерей города Ливны



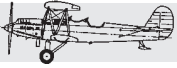


о. Н.В. Булгаков. Прославили Ливенщину и уездный град воронежский краевед, священник С.Е. Зверев, историк С.М. Соловьёв, его коллеги братья Макаровы, С.И. Турбин, Р.В. Зотов, В.В. Богуславский, Л.Б. Вейнберг, А.М. Селищев, орловский статист А. Артемьев. Родословие города и района сохранилось благодаря трудам А.А. Левандовского, графа С.Д. Шереметева, Н.М. Дружинина, оно поддерживалось купцами-меценатами Ливенской гордумы и городской управы И.А. Акатовым, Я.П. Таракановым, И.Н. Алтуховым, А.В. Сапрыкиным, Ф.А. Скуридиным.

На закате XIX века Ливенский край подразделялся на девять участков во главе с земскими участковыми начальниками. Какие бы не были противоречия между сословиями, далеко за границами Орловской губернии знавали наши предки по делам офицеров и помещиков-«посаженников» земских участков: Н.А. Дурново, И.Е. Лаврова, К.А. Бражникова, В.Д. Завистовского, И.В. Иванникова, В.Е. Савкова, М.К. Зубова, И.К. Карцова, П.Н. Старова. В Успенской волости завоевал большой авторитет среди крестьян старшина Ф.А. Селищев.

До революции в землевладении преобладали предпринимательские, самостоятельные и зависимые крестьянские хозяйства. Крупными землевладельцами считались В.В. Шереметев, Н.Д. Апушкин, Н.М. Полозов, И.В. Иванников, Н.Н. Брандт, А.В. Голицын, М.Ф. Адамов, Г.Г. Мацнев и немногие другие. Вскоре политика окладных сборов, проводимая Николаем II и его заместителями (фактический грабёж крестьянства) привела к глубокому кризису сельское хозяйство, который не смог бы предотвратить флагман местного дворянства А.Ф. Шереметев.

Сокращение урожайности, передёргивание населения из-за малоземелья в иные «райские кущи» России, великолепная по замыслам, но проваленная иудами столыпинская реформа с убийством её автора, противостояние союза общины и частной собственности вряд ли способствовали улучшению демографии и благосостояния ливенцев. Конечно, среди них было много кустарей-ремесленников, сметливого люда в



торговле и промыслах, пронырливых извозчиков, авантюристов-кредиторов, в общем, мастеров на все руки. Здесь проживали и трудились тысячи гончаров, столяров, плотников, чунеплетенцев, кузнецов, слесарей, портных, вязальщики сетей, изготовители сбруи, иконописцы, мельники. Ныне многое утрачено, а тогда существовали целые династии по изготовлению саней, ходов, бричек, карет, семьи гармошечников и бондарей, умельцы по лозоплетению, кружевам, музыкальным инструментам и народным игрушкам, хлебопекари, повара и кондитеры не в первом колене. Жили проверенные трудом жестянщики, кровельщики, содержатели корчмы, мебельщики, печники и трубочисты, добытчики и обработчики природного камня, специалисты по обжигу кирпичей, кожевники, овчинники и обувщики. Список профессий и подпрофессий в среде рабочих и крестьян того периода можно продолжать долго, но с печальной грустью — большинство их нынче забыто и утрачено...

Многое пережила Ливенщина — крестьянские восстания, ярость и братоубийство Гражданской войны, насильную коллективизацию, холеру, конфискацию хлеба и имущества, голод, рост промышленности и репрессии не только в урочище Липовчик, ужас Великой Отечественной, возрождение сельского хозяйства и заводов после войны...

Так думалось авторам строк накануне 400-летнего юбилея города Ливны. Земляки революционеров А.Т. Мешанинова, К.А. Родзевич-Белевича, сестёр Субботиных, ударников труда Ф.А. Шарыкина, И.И. Кретова, И.Я. Мишина, С.Я. Гресева, М.Л. Деева готовились к празднеству загодя. В мае 1982 года инициативная группа заказала мемориальную доску в честь «короля истребителей». При массовом стечении народа её торжественно открыли на здании бывшего духовного училища в Ливнах (средней школы № 3) 8 июня 1982 года. В тот же день горожане в память о заслугах авиаконструктора назвали его именем прилегающую к школе улицу. Казалось бы, давно-давно здесь бегал, ходил, мечтал, учился будущий Главный конструктор крылатых машин. Сегодня, уже в XX веке, спустя 37 лет после войны, студенты-прак-

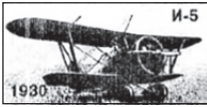


тиканы Орловского пединститута собрали и оформили «галерею» трудов и материалов по биографии Николая Николаевича в отдельном классе.

Долго не расходились ливенцы и гости города. Тогда же были живы многие фронтовики, партизаны, люди, пережившие кратковременный, однако огненно-кровавый срок немецкой оккупации. Под «наркомовские» и без них вспоминали Героев грандиозных сражений и малых боёв Семёна и Александра Бахтиных, Николая Бочарова, Тимофея Селищева, Валентина Петрашова, Алексея Зуйкова, Ивана Никульникова, Ивана Воинова. Стояли насмерть за родную Ливенщину, за Ливны, за СССР и погибли за них — Н.Е. Кузнецов, В.С. Степанов, М.Н. Садовский, Л.М. Красов, М.Н. Григорьев, И.И. Агарков, В.В. Титов. Били врагов (внешних и внутренних) отважные воины Н.Ф. Кузьмин, И.К. Павлов, И.П. Банных, С.А. Агибалов, В.П. Бамбело, П.П. Скуридин, Е.Т. Савенков, И.К. Смагин. Победили агрессоров, вернулись живыми и внесли великий вклад в летопись Ливенского края и Отечества В.А. Клюковской, В.Я. Савенков, Ф.Г. Овсянников, М.А. Лупаков. Почитающие заповеди и колыбель предков никогда не забудут подвиги Героев Советского Союза И.М. Быкова, авиатора В.А. Барковского, генерал-лейтенанта П.Н. Болдырева, огненный таран экипажа бомбардировщика в составе В.Н. Челпанова, П.И. Ковалькова и Н.И. Кувшинова, участника боёв в Венгрии, танкиста А.И. Кузьмина, погибшего в 1956 году...

Родом из ливенского Апушкино Герой Советского Союза С.А. Говоров, спас сотни бойцов и офицеров выдающийся врач П.С. Баженов, из с. Гатище вышел в мир и на две мировых войны полный Георгиевский кавалер, генерал-полковник К.П. Трубников. Пали смертью храбрых в боях за Родину братья Стефан и Андрей из знаменитой семьи Т.Г. Кобылкина. Остались в бессмертном строю «ястребки» — партизаны под командованием З.М. Попова и А.З. Назарова.

На улице имени Поликарпова, по бульварам, дворам, площадям, в домах и квартирах, в транспорте и на берегах Сосны, в кафе и ресторанах, на вокзалах говорили о секре-



таре райкома партии военной поры С.П. Мартынове, о председателе райисполкома Я.В. Долгове, командарме 13-й армии Н.П. Пухове. Не все ливенцы, но кое-кто из них слышал, как погибли в тяжелейшем бою под Каменево командир 496-го полка 148-й стрелковой дивизии П.В. Дергунов вместе с адъютантом. Мало кто из горожан видел вживую или читал публикации его преемника на боевом посту, будущего Героя Советского Союза, генерал-майора Б.Д. Льва...

Бегут с лимонадом старшекласники. Шутят, заливаются смехом. Спроси у них — кто такие А.И. Ерёмченко, Г.Ф. Захаров, А.М. Городянский, И.И. Иванов, М.Е. Катукон, Ф.Я. Костенко, В.Д. Крюченкин, П.А. Парсегов, В.Н. Джанджава и Г.С. Волощенко, знают ли танкистов Аникушкина, Рафтопулло, Любушкина, Шестакова, Литвиненко, Оверчука, Лязгина и других — вряд ли ответят!

Понимая, что одними мемориальными досками в Калинин и Ливнах не обойтись, ветераны, партийные и промышленно-хозяйственные лидеры города и Ливенского района ещё весной 1982 года ходатайствовали о сооружении Мемориала Н.Н. Поликарпову в Ливнах на пересечении улиц К. Маркса и С. Кирова. Заложили камень-символ, с указанием, что тут, в будущем, откроют Поликарповский Мемориал. Воплощение проекта в жизнь поручили главному архитектору Ливен А.Н. Подседову.

Важнейшей вехой в закреплении поликарповского наследия стал исторический день — 6 июля 1982 года, когда в Калинино состоялся митинг, посвящённый открытию бюста Н.Н. Поликарпову, который установили рядом со школой-музеем его имени. В присутствии дочери и внука пионера авиастроения ливенцы, гости, калининцы сказали много тёплых, сердечных слов о Николае Николаевиче, раскрыли неизвестные крупницы его биографии, вспоминали об его детстве, родне. Говорили о важности сохранения всего, что создал гений, его вещей и архивов, о том, что его самолёты дали путёвку в жизнь тысячам пилотов и лётчиц. Назывались имена и подвиги покорителей неба, бесстрашных таранщиков, коллег-конструкторов, вехи воздушных схваток в

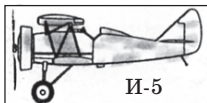


Испании, Китае, на Халхин-Голе, в Финляндии, эпизоды боёв в годы Великой Отечественной. Здесь не обошлось без воспоминаний об эпопее по освоению Заполярья, о В.П. Чкалове, о несостоявшихся авиаконструкциях, без напоминания о значении И-16, И-15, И-153, У-2 для Пролетарских ВВС и ГВФ. Вновь и совершенно не случайно выступавшие отметили с гордостью, что Ливенская земли известна выдающимися земляками небопроходца — Д.В. Давыдовым, Ф.А. Растопчиным, В.А. Римским-Корсаковым, П.В. Садовским, Н.Д. Лосевым, Н.Я. Данилевским, А.Д. Лавров-Орловским, И.А. Клушиным, А.Г. Стахановым, Е.М. Адамовой. Отсюда вышли в Мир Л.М. Рошаль, А.Г. Шипунов, Р.В. Хохлов...

Пока в Министерстве обороны и в инфраструктуре ВВС СССР решался вопрос о предоставлении Ливнам исчерпавшего ресурс истребителя, в феврале 1983-го наконец-то открылся долгожданный клуб ливенских фронтовиков. Глубоко символично, что в мае того же года в Сормове спустили на воду сухогруз «Авиаконструктор Поликарпов». Созданный по типу «река — море», корабль покрыл тысячи миль в родных водах и в заграничных рейсах. Благодаря стараниям экипажей разных составов, сухогруз действовал во флотском строю до сих пор, будучи приписанным к Ленинградскому, затем Санкт-Петербургскому порту. О наименовании теплохода настояли лётчики, воевавшие на самолётах Николая Николаевича.

Весной 1984-го, рядом с автовокзалом, началось строительство шестиметрового постамент под сверхзвуковой истребитель Су-9Б с треугольной геометрией крыла. Внушительный самолёт-монумент открыли 30 июня при огромном стечении жителей и гостей Ливенского и многих других районов Орловщины, почитателей таланта Н.Н. Поликарпова со всей страны. Присутствовавший в сквере ливенский архивариус, друг авторов Ф.В. Ковалёв отметит событие в книге «Ливны» так:

«Из железобетонных конструкций изготовлен и стелобат. Поверхность его отделана гранитным околлом и обрамлена со всех сторон порогами. По углам стелобата установлены мозаичные тумбы из мраморного окола. Сама платформа уси-



лена крупными цветочницами, облицована декоративным материалом. Вокруг стелобата тротуарными плитами выложены дорожки, сооружены газоны, на которых летом всегда цветут розы».

Снова и снова под крыльями истребителя ОКБ П.О. Сухого рядом с именем Н.Н. Поликарпова назывались фамилии святых для города и района людей: редактора районки «Знамя Ленина» Д.И. Головина, военкора Ю. Жукова, Героя Саши Печерских — ливенского Александра Матросова, «Сусанина» из Успенки Т.И. Ревякина, руководителя местного ОСОАВИАХИМа И.А. Баркалова, артиллериста А.А. Замыслова, майора И.И. Руднева, подрывника эшелонов И.И. Мартынова, Героя обороны Брестской крепости М.Е. Колесникова, защитника Ленинграда П.Г. Головина, участника встречи на Эльбе политрука Е.М. Сажина. Военное поколение вешало хранить в памяти вечно ратный труд военврача III ранга В.С. Лопатиной, генерал-майора, уроженца Окунёвых Гор И.М. Горского, генерала артиллерии Е.В. Щеглова, его коллеги по роду войск генерал-майора Б.Н. Скоморошко, штурмовика из Липовца М.Н. Павлова, комбата И.М. Филипповского, пехотинца Д.Г. Редькина, генерала К.И. Петрова.

В одном раду с ними — полные кавалеры Ордена Славы — поджигатель танков родом из Костомаровки И.Х. Репин, участник боёв за Ельню, Смоленск, Кривой Рог, Одессу, Днепр, Вислу, Берлин успедец Е.А. Козьяков, уроженец деревни Рог миномётчик Ф.И. Афонин, Герой из слободы Георгиевской лейтенант И.И. Морозов, «летающий танк» — штурман и борт-стрелок Ил-2 ливенец Н.А. Турбин.

Только по официальным данным (а они, к горечи многих, неверны, каждый год в России и в Европе находят останки погибших и «пропавших без вести» воинов) Ливенский край потерял великую мужскую силу и рать — 8500 солдат, старшин, офицеров, матросов. В боях за Ливны погибли и умерли от ран в госпиталях 2560 командиров и бойцов.

**С В Е Т Л А Я   И М   П А М Я Т Ь   Н А В Е Ч Н О !!!**

В ознаменование трудовых подвигов по созданию воентехники в годы Великой Отечественной войны, по Указу Вер-



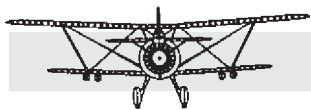
ховного Совета СССР № 344-ХІ от 11 июня 1984 года, в Сквере Поликарпова 7 июня 1985 года открыли бронзовый бюст авиаконструктору, работы Ю.Ю. Орехова и Г.Г. Исаковича, который выставлялся в мае того же года в Манеже. Это был незабываемый праздник, памятный митинг, подарок всем ливенцам к 40-летию Победы и к 400-летию города Ливны, отмечали очевидцы и участники события, в том числе первый секретарь Орловского обкома КПСС Ф.С. Мешков, семья Поликарповых-Коршуновых и многие другие.

Через два месяца, альпинисты Душанбинского авиапредприятия Е. Лоренц и В. Машков, празднуя День Воздушного Флота СССР, открыли на Памире вершину и закрепили на её гранитном уступе памятную доску из нержавеющей стали со словами: «Пик Николая Поликарпова». По Божественному проведению там же нашли разбившийся Р-5. По счастью, знаменитый самолёт, трудившийся в мире и на войне, удалось восстановить энтузиастам лётного дела. Он даже летал, а затем был отправлен в авиамузей Монино под Москвой.

Мемориальные доски были также установлены на здании МАИ им. Серго Орджоникидзе, на заводе «Знамя Труда» и доме, где жил и работал Н.Н. Поликарпов в Москве. В 1992 году на бывшем авиазаводе № 51 (теперь там фирма Сухого) ученики и носители традиций «короля истребителей» установили бюст Н.Н. Поликарпову, авторства С.В. Лядова. В 2000 году, накануне Дня Победы, 5 мая, в скромном парке, рядом с поликарповским ангаром, рядом с бюстом, подвижники истории отечественной авиации соорудили стелу, увенчав её легендарной «Чайкой» — истребителем И-153.

Многие вещи и ряд документов Николая Николаевича хранятся ныне в музеях Москвы, Санкт-Петербурга, Киева, Дубно, Орла, Ливен, не говоря про военно-исторические, краеведческие и школьные музеи, в которые попали детали его самолётов, архивы и документы лётчиков, пилотировавших его бипланы и монопланы. В Ливенском городском краеведческом музее, среди 30 портретов выдающихся ливенцев выставлен постоянно портрет штурмующего небо, кисти Р. Сысоева. В другом зале под потолком, на фоне экспози-



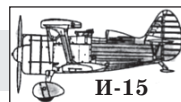


ции, посвящённой Н.Н. Поликарпову, висит как в полёте копия-макет У-2, с любовью и трепетом созданный местным моделистом И. Горностаевым. В 2002 году внук авиаконструктора А.В. Коршунов подарил музею автомобильные часы и треугольник для измерений — личные вещи деда. В том же году состоялся 17-й традиционный легкоатлетический пробег, дебют которого прошёл в 1985 году по инициативе энтузиаста физкультуры завода «Диск» Н.П. Маслова.

С середины 90-х годов ведёт колоссальную патриотическую и важную работу Московская компания «Авиареставрация» во главе с её гендиректором Б.Л. Осетинским. В задачи, поставленные перед энтузиастами авиадела входят розыск, раскопки, доставка и полная реставрация самолётов минувших войн до их лётного состояния. Самостоятельно и взаимодействуя с компаньонами из Новой Зеландии, сплочённый коллектив под его чутким руководством достиг впечатляющих результатов. В Карелии и под Мурманском были найдены останки И-16 и И-153, подняты из архивов их чертежи, затем начато воскрешение истребителей в Новосибирске.

По прошествии десяти лет, с укреплением собственной базы, «Авиареставрация» дала вторую жизнь трём «Чайкам», шести «Ишачкам», одному И-15бис. «Бисовский» вариант летал и обескураживал публику и специалистов на авиасалоне «МАКС-2001», поднявшись в воздух и приземлившись шесть раз! Однотипная машина испытывалась на Новосибирском аэродроме «Евсино» мастером по лётной подготовке С.Н. Дадыкиным, осуществившим на ней восемь показательных полётов по кругу и на высший пилотаж с оценкой «отлично».

Благодаря целенаправленному поиску и труду коллектива ЗАО «Авиареставрация» самолёты Н.Н. Поликарпова в числе фаворитов на представительских авиашоу в США, Великобритании, в далёкой Новой Зеландии. Отреставрированные со скрупулёзной тщательностью золотыми руками авиатехников-инженеров, они неоднократно вызывали не просто интерес, но и срывали оглушительные овации любителей и



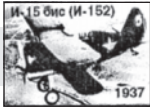
коллекционеров авиастарины, съезжающихся на шоу со всего Мира. Сейчас уважаемому Б.Л. Осетинскому и его бесценной команде удалось выйти на контакт с коллегами из ООО «РУСАВИА», в союзе с которыми они «вселяют жизнь» в биплан ПО-2 и в истребитель МиГ-3. С пожеланием удач им и их семьям во всём, кланяемся им, с крепким рукопожатием и приветами от Родины Н.Н. Поликарпова\*!

У каждого из родившихся на Земле, есть свои драгоценности, но это не деньги, не золото и не камушки, не прочие мат-движимые и недвижимые матблага. Для авторов произведения таким богатством навсегда останутся письма Марианны Николаевны Поликарповой-Коршуновой, её советы, замечания, просьбы, высказанные ею в ходе работы над книгой «Сердце над облаками».

«Уважаемый Виктор Васильевич, — пишет 5 мая 2000 года единственная дочь Николая Николаевича и Александры Фёдоровны. — Мне было приятно получить Ваше письмо. Я рада, что есть ещё люди, чтущие память о Николае Николаевиче.

Я в своё время много лет назад отдала массу материалов Орловскому краеведческому музею. Всё у них цело, но хранится под спудом, а экспозиции, посвящённые Н.Н., у них очень скромные. Разговоров о том, чтобы в Орле создать специальный Музей Н.Н., никогда не возникало. У меня в Москве очень много материалов о Н.Н.: архив, личные вещи и т.д. Одно время люди, работавшие в КБ Н.Н., обращались в Моссовет, но тщетно. Надо было выделить квартиру семье, чтобы квартира Н.Н. стала мемориальной. Открывались мемориальные квартиры людей искусства, но вот почему-то Н.Н. был обойдён (мало того, с 2000 по 2011 год Рассохины неоднократно обращались в Мэрию Москвы по поводу поддержки издания книги о Н.Н. к знаменательным датам в истории Отечества. 1400 страниц авторского текста были направлены «для изучения и экспертизы». Потом — Ю.М. Лужков «не оправдал доверия», а С.С. Собянин, знающий о

\* Сердечную благодарность шлём также самарским энтузиастам-авиаторам Е. Смирнову и В. Пташинскому за реставрацию У-2, чьи замечательные полёты были показаны Первым каналом 26.10.2011 г.



проблеме издания накануне 120-летия со дня рождения Поликарпова, м о л ч и т. — Р. С. В.).

С 1981 г. я с мужем Владимиром Андреевичем и сыном Андреем Владимировичем каждый год посещали Орёл, Ливны и с. Георгиевское и каждый раз привозили материалы для Орловского музея, для школьного музея Ливен (б. духовное училище) и для школы в селе. В Ливенской школе случилось несчастье: рухнул потолок, были жертвы, и что там сейчас делается, я не знаю.

В селе Музей в школе организовал полковник Калинин Семён Кузьмич. Он хорошо знал семью Поликарповых, учился у отца Н.Н. и был стихарёнком. Воевал, вышел в отставку со многими наградами. Всё, что Вы видели в Калининно, школа получила заботами С.К. Калинина у меня. Жил он последнее время в Георгиевском, там и похоронен.

После его смерти Музеем руководили преподаватели школы. Последний раз я там была в 93 году. В 94-м умер муж, генерал-майор В.А. Коршунов, который помогал мне во всех мероприятиях, связанных с моим отцом. Я заболела и с тех пор в Георгиевском не была.

Будучи в Орле, я получила интересные документы в Орловском областном архиве. Семья матери Н.Н. была связана с семейством И.С. Тургенева. Я даже передала в литературный Музей Тургенева зеркало, полученное моей прабабкой от матушки писателя. Родители Н.Н. похоронены в Орле, на Крестительском кладбище.

Ваше мнение о проведении праздников, посвящённых людям науки, я всецело поддерживаю. Спасибо Вам.

Вы пишете, что Вам много полезного дали рассказы людей о Н.Н. Некоторых я знаю, в частности, поэта Михаила Беляева. С.К. Калинин прекрасно помнил Ник. Петровича Поликарпова, который преподавал в церковно-приходском училище. Помнил он и Александру Сергеевну — мать Н.Н. Она заведовала земской библиотекой. Была очень приветлива со взрослыми и с маленькими читателями, её руки были всегда заняты вязанием. У меня остались вещицы, связанные ею с удивительным вкусом.



Муж маминой сестры и моей крёстной матери Ершов Михаил Степанович вместе со своими братьями был в списке нескольких мальчиков, которые воспитывались и росли в доме мецената искусства П.М. Третьякова. Он брал детей в возрасте 11–12 лет, они жили в его доме, получали азы образования, приучались к делу (у него в Костроме была льняная мануфактура). По воскресеньям Третьяков водил их показывать приобретённые им картины. У нас в семье хранятся реликвии из дома Третьякова. Думаю, что Вам всё это пригодится при создании книги.

Если Вас интересуют подробности о жизни семьи Поликарповых, то спешите узнавать это у меня: я старая, больная, а кроме меня, никого из родных не осталось.

Вот, пожалуй, всё. С уважением и наилучшими пожеланиями

Марианна Поликарпова».

Писем от дочери великого земляка мы получили много, но ещё больше выслали ей и её сыну в Москву, ибо без их участливой предрасположенности не было бы истинного понимания судьбы их отца и деда, чьи 55 000 самолётов покорили небо войны и мира.

31 января 2002 года директор ГП «Ленинградский Северный завод» С.А. Фивейский и Председатель Объединения «Золотая Книга Санкт-Петербурга» С.В. Григорьев обращаются с письмом к Директору Центрального Дома Авиации и космонавтики господину Вяликову П.Ф.

«Многоуважаемый Пётр Фёдорович!

Государственное предприятие «Ленинградский Северный завод», в стенах которого начал свою трудовую деятельность после окончания Петербургского политехнического института Николай Николаевич Поликарпов, и где продолжительное время, с 1928 года, изготавливались знаменитые долгожители авиации — самолёты ПО-2, выступило инициатором занесения имени Н.Н. Поликарпова в Листы Памяти Золотой Книги Санкт-Петербурга.



Инициатива занесения поддержана петербургским ФГУП «Завод имени В.Я. Климова», московским АООТ «ОКБ Сухого», ФГУП «РСК«МИГ» и др.

9 июня 2002 года исполняется 110 лет со дня рождения Николая Николаевича. В этот день в Москве планируется проведение торжественной акции и церемонии занесения имени Н.Н. Поликарпова в Золотую Книгу Санкт-Петербурга.

В торжественной акции примет участие проживающий в Москве внук Николая Николаевича — Андрей Владимирович Коршунов.

Убедительно просим Вас подтвердить предварительную договорённость о проведении акции в Вашем музее».

Всё бы отлично, если бы новое время не переломило СССР без войны и завоевателей. Каждый год — в мае, июне, июле — Виктор и Сергей Рассохины несут цветы к подножию памятника Герою Социалистического Труда, что возвышается рядом с кинотеатром «Родина». В его руке — И-16, полномасштабную копию которого важно и давно пора установить в Калинин или Ливнах, как и обелиск Подвигам пилотов, сражавшихся на У-2. И каждый год дубль-картина: здесь нет священников, губернаторов, депутатов в полномочиях и в отставке. Мэры отсутствуют десятилетиями (вместе с военками, представителями ветеранских организаций, партий, ассоциаций, движений). Тут не бывают местные и федеральные СМИ — их задавил рыночный гон. Сюда не стоняют школьники и студентов поседевшие октябрята, пионеры, комсомольцы, новое (последупутчевое) поколение коммунистов...

И так по России — куда не приди, не приедь, не глянь: никто забыли НЕЧТО в изуверстве экономического вампиризма, в галопе цен, в смазывании шарниров алкоголем, наркотиками, сексблудом и прочими допингами неестественного отбора — на дорогах, в воде, в воздухе. Ну ладно, с пороками вопрос ясен не первый век. Однако не воспринимается разумом авторов «как» могло произойти преступное игнорирование местной властью около 30 (тридцати!) Ходатайств в защиту труда «Сердце над облаками», поданных ей от имён выдающихся коллективов и Почётных граждан Орловщины.



Работу Рассохиных ещё ранее, на стадии разработки, видел и благословил Архиепископ Орловский и Ливенский, раб Божий Паисий (Царство ему Небесное!). С нею ознакомлены Строевы, Мосякины, Лабейкины, Поляковы, Уваровы, Меркуловы и прочая более мелкая «сальниковщина». Сотни тысяч вёрст намотаны авторами по стране, в целях массового издания книги «Сердце над облаками». Чиновники (русские нерусские) улыбаются, дипломатничают и... на «этом» всё завершается...

Новый наместник Веры Христовой на Орловщине шлёт их превосходительствам проникновенную бумагу-прошение:

«Орловская земля славится не только давними, замечательными традициями хлеборобства и отменными урожаями. За два прошедших столетия, Орловщина, как, возможно, никакой другой русский край, дала миру большое число талантливых мастеров слова. К их числу, несомненно, относятся орловские писатели отец и сын Виктор и Сергей Рассохины. В своих содержательных книгах они подвергают глубокому анализу историю России, раскрывают малоизвестные факты из истории Второй мировой войны. Вот почему я почтительно прошу Вас оказать посильную поддержку Виктору и Сергею Рассохиным в издании их очередной, по моему убеждению, талантливой книги.

Заранее благодарен.

С пожеланиями помощи Божией Архиепископ Орловский и Ливенский

ПАНТЕЛЕИМОН».

Помимо Высшего духовного лица региона за книгу о Н.Н. Поликарпове, об его соратниках и тысячах лётчиков ВВС СССР «Сердце над облаками» выступили письменно в её поддержку Народный художник СССР, автор исторических диорам, Академик живописи, ветеран ВОВ, Почётный гражданин г. Орла А.И. Курнаков и доктор филологических наук, автор многих работ по краеведению, литературоведению, искусству, Почётный гражданин г. Орла Г.Б. Курляндская. Не остались в стороне от понимания всероссийской общена-



циональной значимости труда писателей-земляков экс-председатель Избиркома Орловской области, профессор А.Н. Трофимов, ветеран ВОВ, корреспондент ИТАР-ТАСС, автор документальной повести «Земля с хозяином и без...» Ю.В. Лихопёк, военный комиссар Орловской области В.А. Козлов, Председатель Орловского областного Комитета ветеранов войны и военной службы, кавалер Ордена Красной Звезды полковник А.И. Сухоруков. Судьба произведения оказалась небезразлична одобрявшим его людям: Председателю Горсовета ветеранов войны, труда, Вооружённых Сил и правоохранительных органов, инициатору создания Авиамузея в Орле полковнику ВВС, лётчику-снайперу А.А. Костареву и Председателю Орловской региональной общественной организации боевых действий, капитану запаса А.В. Щепетину.

Мамы призывников, курсантов, военнотружеников солдат и матросов в лице Председателя Областной региональной общественной организации «Совет солдатских матерей», преподавателя «Школы призывника» В.В. Старовойтовой пишут «небожителям»:

«Книги Рассохиных воспитывают уважение к предкам, любовь к Родине, укрепляют традиции русского воинства, крестьянства, материнства, лучшие заповеди ведущих религий цивилизации. При этом — произведения глубоко антивоенны, они в защиту униженных и оскорблённых, содержат много неизвестных фактов и конкретных судеб соотечественников...

Матери призывников, матросов и солдат Орловщины считают, что работы авторов требуют всеобъемлющей государственной поддержки».

Увы, нелюди не видят и не слышат людей, по принципу «хочешь узнать человека — дай ему власть». Наверху и внизу Администрации Орловской области некогда читать Ходатайства за книгу о Н.Н. Поликарпове Героя СоцТруда, ветерана завода «Дормаш» В.Д. Кузнецова — Председателя регионального отделения Всероссийской организации Героев, кавалеров Госнаград и лауреатов Госпремий «Трудовая Доблесть России», и высокоуважаемого коллектива Центрального планерного аэроклуба им. С.Н. Анохина во





главе с его гендиректором Р.И. Валеевым. Как это явление называть — предательством, «пятой колонной», изменой Родине????!

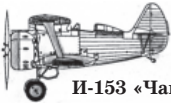
Орловские моряки, участники морских и океанских походов кораблей и подводок ВМФ СССР–РФ, организаторы и учредители Общественной организации «Флоту — быть!» под началом контр-адмирала Л.М. Сальникова, капитана II ранга Г.В. Чуева и других офицеров просят помочь в издании книги Рассохиных, но реакция на их Ходатайство хуже шторма и штиля — н о л ь.

«Для Рассохиных — нет важнее и выше Человека Труда, Воина-Освободителя Отечества, образа Матери, родившей и воспитавшей достойных сыновей и дочерей, — отмечает в своём Ходатайстве Председатель Орловской областной профсоюзной организации машиностроителей РФ, главный редактор книги «Призвание — машиностроитель» В.П. Кузнецов. — Человеколюбие — лейтмотив книг и статей авторов».

Председатель Орловской областной общественной организации Всероссийского общества инвалидов Н.Н. Столяров пишет не глухим и не слепым бюрократам (однако, похоже, с ущербным мышлением, раз они торпедируют Святое):

«Труд Рассохиных достоин быть представленным на высшем госуровне. Он о тяготах и судьбах израненной Родины, охватывает множество политических и жизненных противоречий, воспитывает милосердие и человечность между согражданами, обнажает, к сожалению, умалчиваемую многими «творцами» боль Отечества в различных сферах жизни и профессий».

Что же произошло с людьми, живущими в одной стране с одинаковыми вроде паспортами? Это уже не иваны, не помнящие родства, и не антивасилисы без плода, если они «заворачивают вспять» такие слова из Ходатайства замечательного орловского краеведа А.М. Бельского: «Международное разнообразие и широта диапазона вышедших книг Рассохиных неоднократно подтверждались многочисленными откликами читателей региона, России и зарубежья, что доказывает важность поддержки их новых проектов и начина-



И-153 «Чайка». 1938

ний, направленных на интеллектуальное сближение народов бывшего СССР и стран-союзников нашего Отечества в годы Второй мировой войны».

Почётный дорожник РФ I степени, Почётный академик Международной Академии Качества и маркетинга В.Е. Волченков, вошедший в книгу «Лучшие люди России», сам не раз сталкивавшийся с алчной баксолюбивостью власти, считает, что «новая книга писателей-орловцев будет способствовать в гуманитарном, патриотическом, краеведческом, международном, инженерно-техническом, толерантном воспитании учащейся молодёжи, послужит весомым пособием в формировании дополнительных знаний среди преподавательского корпуса ВУЗов, найдёт достойное место в библиотеках и музеях Орловской области».

Каким же бездушием и ревизорской чванливостью надо обладать, чтобы не отвечать на такие обращения граждан? Откуда зародилась на нашей политике кровью предков Русской Земле такая хищническая спесь, дополненная чёрными шорами на глазах??? А может, осквернение Великосвятейшего Русского Начала и Его Бессмертия входит в компетенцию Змеев-Горынычей, палачеподобных баскаков прошлого и настоящего, поганых иноверцев со времён пошива Шапки Мономаха?!

Ответа нет, как нет ответа коллективу доблестных трудящихся АООТ «Мостострой-66», в труднейших условиях воздвигавших мост через Сосну в двустах метрах от разрушенной церкви без колокольни, в которой крестил и отпевал прихожан батюшка будущего авиаконструктора Николай Петрович. Мост стратегический, мост — в будущее, сделали долгостроем. Его профессиональным ваятелям системно не платили зарплату, но они, в сцепке с гендиректором В.М. Ставцевым, просили руководство Орловской области «профинансировать издание готового к печати авторского проекта земляков в 2009 году».

Вот откуда (нашему реализму всегда удивляются) появляются вирши с натуры, кстати, посвящённые М.Н. Поликарповой:



*Разбита церковь... Колокол беззвучен.  
Металл и тот — был новой властью скручен.  
Обломками глядит на нас с укором.  
Как мы ещё не справились с позором.  
За Божьим храмом быстрая Сосна —  
Безбожием с в о и х потрясена!*

Воистину — нет предела человеческому коварству, пресмыкаемости, хитрости, изворотливости, вруманию, за которые, как говаривал пожизненный игрок, но не идиот Ф.М. Достоевский, «ничего не купишь».

Из Ходатайства Совета директоров и коллектива ООО «Промсвязьмонтаж» под лидерством С.Л. Астапова следует, что «книга изобилует новыми фактами и документами, включающими переписку глав держав, МИД, противоборство контрразведок и карательно-правоохранительных органов, содержит нюансы конструкторско-инженерной войны в самолётостроении, танкостроении, кораблестроении, отображает эволюцию военной и гражданской связи. Подобные работы крайне необходимы в настоящем и будущем, они антивоенны и справедливы, предназначены всем народам и нацменьшинствам бывшего СССР, а также русскоязычной диаспоре за рубежом».

Ответа нет — некогда читать... И это-то в славянской третьей литературной столице, где «избранные народом» говорят с экранов и со страниц газет о «борьбе за словесность в войне с её узурпаторами»!..

Истинный патриот России, защитник её Флота в бандитских 90-х, человек широкой души и значительных дел, гендиректор ФГУ «Орловский Центр Стандартизации, Метрологии и Сертификации» В.И. Ковалёв и его трудящиеся поднимали вопрос перед губернатором «о включении финансирования издания новой исторической книги В.В. и С.В. Рассохиных в бюджет региона по статьям «Книгоиздание, Наука, Культура, Краеведение, Искусство». В Ходатайстве, в частности, отмечалось:

«Орловские писатели всецело внесли свой вклад в литературное и военно-патриотическое оздоровление населения региона, бесплатно поддержали ветеранов войны и труда,



демобилизованных из армии и флота, инвалидов, участвовали в Днях Освобождения районов от оккупантов не только в год 65-летия Победы, а ежегодно».

Горько, что не слышать, не видеть, пинать, «не подпускать к телу богов», выдавливать тихой сапой из СМИ становится «нормой» жизни в годы специального разобщения населения, независимо от нации и профессии, партий и религий. Вот руководство и коллектив Орловского филиала ОАО «Центральная телекоммуникационная компания» во главе с директором И.Д. Маховым понимают предназначение писательского труда. Их Ходатайство искренне, и вдобавок, несёт штрихи биографий авторов-современников:

«Книга охватывает огромный пласт отечественной и зарубежной истории, множество конкретных исторических лиц и документов, обнажает закулисные и тайные операции противников, союзников, партизан, национальных движений. Авторы проехали тысячи километров для сбора фактических материалов, посещали архивы, вели международную переписку, вручили тысячам ветеранов свои книги к знаменательным датам Отечества и Орловщины».

Сфинкс остаётся нем и недвижим, хотя из его остатка носа продолжает сыпаться песок, изредка смачиваемый дождями. Караван ползёт, как в мелодии Дюка Эллингтона, но не все знают КТО его водители и поводыри, о чём лают сопровождающие его собаки. Людей, а не животных, загоняют в безвозвратный тупик, и не помогают разрешению множества бед и проблем окрики и ценные указания из столиц.

Над аллигориями или иронией с юмором стоит, с предметом труда в руках, Человек Созидающий. Когда участник строительства выстраданной Часовни Александра Невского памяти погибших за г. Орёл в октябре 1941 года, гендиректор ЗАО «Жилстрой», депутат Горсовета народных депутатов А.Н. Петров и его коллектив узнали, в чём суть книги «Сердце над облаками», они не только финансово помогли изданию, но и составили Ходатайство, в котором говорилось:

«Многолетнее творчество и общественная деятельность авторов оказывают позитивное влияние среди населения



региона на фоне насильственных явлений — западнизации и европеизации. Книги призывают беречь Отечество и природу, честно и глубоко повествуют о радостях и тяготах общества в XX—XXI веках, избличают его пороки ради их искоренения, бичуют преступления прошлого и настоящего, несут высокообразовательное и военно-патриотическое значение».

За издание 700-страничной книги о Н.Н. Поликарпове и ВВС СССР к 65-летию Великой Победы в Администрацию Орловщины и её губернатору подали Ходатайства рабочие и служащие Орловской областной типографии «Труд» с её гендиректором, Почётным издателем России Г.И. Вороничевым. Необходимость большего тиражирования труда печатно и устно указывалась Председателем федерации профсоюзов Орловской области А.Н. Евтеевым, замечательным коллективом филиала нефтеконцерна «Роснефть» — ОАО «Орёл-нефтепродукт» под руководством Н.Ф. Емельянова, одним из флагманов промышленности ОАО «Гамма» во главе с его гендиректором, депутатом Областного Совета народных депутатов Орловской области, Почётным гражданином г. Орла А.И. Гапоновым.

Мы не успели к празднованию 65-летия Победы, но книга вышла чуть позже в Победный Год, благодаря вниманию коллективов Орловщины и России. Её спасли от забвения ливенцы, глубокоуважаемые Н.И. Кобылкин (ОАО «Промприбор»), В.С. Чурочкин (ОАО «Этанол»), Н.А. Мельников (ОАО «Ливенский завод противопожарного машиностроения»), П.Е. Селин («Ливенская кондитерская фабрика»), агрофирма «Ливенское мясо» (семья А.Т. Морозова). При жизни была внимательна к писателям-землякам видная женщина в кооперации Орловской области Р.В. Сапрыкина, пусть символично, но наверняка помогавшая в издании книг. Никогда не отворачивался «делами» бывший начальник Ливенского РОВД А.И. Якунин.

Кроме них и грошей авторских гонораров, сожжённых через бензобак, педаль акселератора и двигателя ВАЗ разных лет, «Сердце над облаками» защитили Н.А. Жернов (Агро-



фирма «Мценская»), В.В. Селищев (КСП «Богородицкое»), В.З.Молодчинин (СПК «Заря»), братья Сёмочкины из КСП «Русь», В.М. Мишин из ЗАО «Куракинское», коллектив Агрофирмы «Маслово» под руководством А.Н. Дрогайцева, М.К. Рамазанова, Ю.М. Выходова, Ю.Н. Дрогайцева. Из Должанского района откликнулись семья Будаговых (ЗАО «Юность»), лидер СПК «Луганское» В.М. Марахин, уважаемая семья Дорофеевых, будущий начальник ГИБДД Орловской области А.Ю. Коршунов.

Не все главы райадминистраций осознали, что книга о Н.Н. Поликарпове нужна не Рассохиным, а народам Российской Федерации. Несмотря на паранойный кризис, нашли время для встреч с авторами и спонсорской поддержки их труда глава Свердловского района Н.В. Азаров, глава Новодеревеньковского района С.Н. Медведев, глава Орловского района В.Н. Логвинов, глава Колпнянского района В.А. Громов, глава Ливенского района Ю.Н. Ревин, глава Кромского района И.Н. Митин. Остальные — сами понимаете, или дети Ваши поймут, кто...

Книга не вышла бы к читателям в полном формате и виде без Почётного гражданина Орловского района Н.М. Ушакова, без тружеников ОПХ НПО «Стрелецкое» под руководством Ю.С. Белоусько, без вдумчивого руководителя ОПХ «Красная Звезда» О.В. Тимохина, глубокопорядочного коллектива ОАО «Орловский хлебокомбинат» под лидерством Г.И. Коновой, сотрудников «Орловской инвестиционно-земельной компании», возглавляемой О.Я. Одинцовой, без Малоархангельского РАЙПО во главе с А.И. Писаревой.

Всегда стояли на защите истории и наследия народов России семья М.В. Гречихина из ЗАО «Троицкое», трудящиеся Агрофирмы «Болховская» под началом М.Л. Дорофеева, глыба сельского хозяйства Болховского района из СПК «Фатневский» А.Р. Альшанов, многоуважаемый коллектив из Лаврово ООО «Элита» и его директор В.А. Голенков.

Идут годы. Меняются люди. Под разными видами ломают, казалось бы, титановые стержни высокодоблестных орловских предприятий, фабрик, заводов. Уходят люди, но



остаются их деяния, заслуги, уважение на земле, за труд, за правду, за лояльность и дисциплину, за понимание горя, нужды, стройки, непредвиденных обстоятельств, за рождение новой жизни.

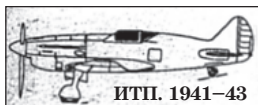
Разве забудешь гостеприимство и ум главы Ливенского района В.С. Тарнавского, Фетовские праздники, где был Главным их организатор и снабженец В.Г. Умеренков, те же ярмарки «Союза Орловщины», проводимые Р.В. Сапрыкиной, наработку В.Г. Клеусова из Госплемпредприятия «Орловское», Героя СоцТруда из СПК «Звягинки» М.В. Спиридонова??? Кем заменить бывшего главу Хотынецкого района В.И. Семёнова, аграриев, каких вновь не найти — Б.Н. Лазько, Г.М. Шахова, И.М. Чернышова, С. Фака, директора совхоза «Ливенский», Героя СоцТруда А.С. Георгиевского, умницу Ливенской госстанции по племенной работе, лауреата Госпремии Н.Н. Коровецкую, преобразователя колхоза XVII партсъезда Героя СоцТруда И.А. Пентюхова? Всех (при воле и желании) не назовёшь...

На диких полях буржуазного рынка единоросство докатилось до того, что не прислушивается к Ходатайству за книгу об авиаконструкторе-земляке пера генерал-лейтенанта ФСК, доктора социологических наук, профессора и академика, советника Председателя Центрального совета по борьбе с коррупцией Л.А. Пашина. На этот раз процитируем документ без сокращений.

«Офицерский состав УВД, ГИБДД, ДПС, ветераны МВД и ГАИ Орловской области, отдавая должное писательскому труду земляков Виктора и Сергея Рассохиных, ходатайствуют за финансирование их новой книги перед Администрацией Орловской области.

Книги авторов — у большинства служащих УВД и РОВД области, в Федерации автоспорта РФ, в школах ДОСААФа и РОСТО, у работников военкоматов. В ГАИ и УВД помнят их редкостные работы: «ЗиС», «Ралли», «Тот самый «ГАЗ» (об авиаконструкторе военвездеходов В.А. Грачёве). Они всегда в пути, выезжают на поиски новых материалов на общественных началах, за авторские гонорары и писательскую сти-





пендию. Отнюдь не случайно они выпустили в свет очерки «Гран-При умов и моторов» (о гонках «Формулы-1»), «Голос миль» (о звёздах мирового и отечественного мотоспорта), статью «Вне дорог и колеи» (о сборке и испытаниях вездехода, проводимых ветераном Орловского ГАИ А.Г. Шаховым).

Техническая грамотность, инженерная подкованность, детальное знание тематики автомобилестроения, авиастроения, моторостроения, судостроения, призывы к бережливому отношению и к безаварийной эксплуатации российской и зарубежной техники — всегда отличали произведения В.В. и С.В. Рассохиных».

Вы думаете, соотечественники, на это письмо пришёл ответ? Ату! Прикатилась дырка от бублика, а что в ней — словом не скажешь, пером не опишешь. Наверное, что-то похожее на государственный шиш или на посыл к чьей-то матери.

Истари у лжепатриотов не выпросишь снега, не то что алтына на пару сухариков. Райадминистрации при Мэрии вообще нищие: нет денег на скрепки, карандаши, завтраки школьникам, на заграничные соревнования по каратэ. Они же беднеют на иномарках, пляшут на курортах, а про ветеранов жуют оскомину: «их становится всё меньше» (подрезали бумаговолоконитой жизнь, вот и вся «выживаемость»).

Как могло случиться, что по запросу лидера ЛДПР В.В. Жириновского губернатору Орловщины, где шла речь о необходимости изыскания средств на издание книги, отвечает не глава региона, а г-жа Сальникова? Теперь ей проще — она ушла от перенапряжения или её уволили «за некомпетентность». Но авторам книги «Сердце над облаками», фрагменты которой вошли в данный труд «Штурмующий небо» — от этого не на вершок не легче. Получается, зам Председателя Госдумы РФ Б.В. Грызлова (тоже уведомлённого о нашем труде), вождь многомиллионной и, смеем заметить, авторитетной партии, мельче по иерархии Правительства Орловской области?!

Молчат попутно на письма писателей, чьи книги в личных собраниях Б.Н. Ельцина, В.В. Путина, Д.А. Медведева, Е.С. Строева, С.М. Миронова, С.Е. Щерблыгина, депутаты



Госдумы от Орловщины, удивительные госмужи Н.Д. Ковалёв и С.М. Шоршоров. Складывается впечатление, что проще вылететь из пушки на Луну или пройти 20 000 лье под водой, чем выйти на взаимовыгодный и добропорядочный контакт с «народными избранниками». Причём здесь партия, когда нет совести, хоть привези «БЕЛАЗ» писем И.Я. Мосякину (ныне А.А. Лабейкину), вечно обеспокоенному Л.С. Музалевскому, уставшему от присутствий и поездок В.В. Кабанову. Вот и назрела реформа в партии и СМИ. Запраймеризились...

Следовало ожидать, что при спровоцированном подъёме температуры проблемы произойдут трения, испарения и непредсказуемая развязка. Что ж, мы проехали 21 тысячу километров и нашли около 300 000 рублей для издания книги — в кредит, в долг, по-спонсорски, на взаиморасчётах и т.д. и т.п. Оказывается, патриотика издаётся в кредит, не считая затрат на ГСМ...

Ключевой момент истины настал 4 июня 2011 года на Великий праздник Ливенщины — 400-летие района. Первая партия книги «Сердце над облаками» в размере более 200 экземпляров развезена нами в качестве подарочного издания по району лично. Первые экземпляры по достоинству получили лидеры предприятий и хозяйств, передовики производств, ветераны и коллективы, осуществившие посильный вклад в производство тиража, глава района Ю.Н. Ревин, о. Виктор, начальник управления сельского хозяйства А.Л. Агарков, школа Н.Н. Поликарпова в Калинино.

Открытие памятного знака на границе с Липецкой областью в нескольких километрах от Калинино, грандиозность всенародного многотысячного гулянья в честь 400-летия в Липовчике, награждение ливенских тружеников на сцене, песни, гостепреимство и хлебосольность, светлые улыбающиеся лица детей, юных, мужчин и женщин, не сотрутся в нашей памяти никогда.

Салют бойцам и офицерам, павшим на этой благословенной, отвоеванной кровью, потом и смекалкой земле!



Кланяемся и чтим память несчастных репрессированных — будь они живы, район не познал бы таких горестных потрясений, лишений, бега в иные — ближние и дальние края.

Поклон всякому — живому и мёртвому — ливенскому священнослужителю, ибо на плечи их выпала борьба с демонами сатанизма и беспристанная мольба о спасении страждущих душ на фронте, в тылу, в ГУЛАГе, на том и этом свете.

Мир домам земледельцев, животноводов, фермеров, водителей, механизаторов, рабочим и служащим предприятий, заводов, фабрик, фирм, милиционерам, работникам колонии, здравоохранения, печати, культуры, науки и искусства, хранителям музеев и учителям, строителям и дорожникам. Да придёт в Ваших семьях счастливая улыбка, детский смех, взаимопонимание, здоровье, благосостояние!

Мы родились в Орле, но во взрослой жизни нас магнитно тянуло в Ливенский край, поближе к Сосне, Тиму, Кшени, Трудам, Любовше, Ливенке. Почему — право дело, з а г а д к а. Вероятно, это любовь к ливенцам, виденье и осознание их ратного и повседневного кропотливого труда веками, манят нас сюда заново, как когда-то очаровало Ваших предков северное сияние или огненный шар, давно пролетевший над древним городом.

Выдюжить в круговороте эпох, сохранить завоевания предков, почитать родную историю, фольклор, обычаи и нравы, уклад семей, остаться верным родному очагу и языку, оберегать Природу и Веру, быть кормильцами Орловщины и России — Дело Вашей Жизни, за что авторы строк преклоняются перед Вами. Не допустить развала предприятий, сберечь высокопрофессиональные кадры заводов и учреждений, боготворить матерей и жён, добиваться успехов во всём — эти качества ливенцев были и останутся стержнем их биографий, в канве которых заложены героика ежедневного труда и стремление быть первыми во всех сферах человеческой деятельности во благо народов Великой России. О святости традиций, о превращении безлюдных земель в плодородный край, о том, насколько важно, чтобы дети знали историю Ливенщины, о многом и порядочном другом взвол-



нованно говорили на эстраде в Липовчике глава Ливенского района Ю.Н. Ревин и приехавший на 400-летие губернатор А.П. Козлов.

От Рассохиных добавим скромный штрих под занавес книги:

— Миряне и недруги! Будете в Орле и Ливнах, в Москве ли, в Калинино, снимите шапку и поклонитесь Богатырю Мысли — Н.Н. Поликарпову, на чьих самолётах завоёвывалась свобода и независимость народов СССР, Азии и Европы.

Май 2001 — Июнь 2011 гг., Россия — Орёл —  
 командировки по РФ и странам СНГ — Ливны —  
 Калинино-на-Сосне — Орёл



*Цветы знаменитому  
 небопроходцу*



*Книги с автографами — ветеранам  
 в Сквере Танкистов г. Орла  
 на 65-летие Великой Победы*



*Замечательному сыну Земли Русской,  
выдающемуся авиаконструктору  
Николаю Николаевичу Поликарпову,  
его друзьям, богатырям Советской авиамысли,  
отважным лётчикам ВВС СССР*

**ПОСВЯЩАЕМ**



## СОДЕРЖАНИЕ

ЗАЧАРОВАННЫЕ ПРОСТРАНСТВОМ . . . . .	3
ПО МЕРИДИАНАМ И ПАРАЛЛЕЛЯМ . . . . .	31
В МИРЕ И НА ВОЙНЕ . . . . .	60
ИНЖЕНЕРИЯ ПОД КОНТРОЛЕМ . . . . .	101
НА АТАКУЮЩИХ КУРСАХ . . . . .	131
СКВОЗЬ ГОРНИЛО РЕПРЕССИЙ . . . . .	209
«УРА!» — НЕ «БАНЗАЙ!» . . . . .	315
ЛЮДИ ЦЕННЕЙ МОТОРОВ . . . . .	367
В СРАЖЕНИЯХ ЗА ПЯТЫЙ ОКЕАН . . . . .	463
ПОД ВЕНЦОМ ТВОРЕНИЙ . . . . .	559





Материалы для книги собирали ещё  
во время службы в армии и на флоте

**Виктор Васильевич Рассохин**

**Сергей Викторович Рассохин**

## **ШТУРМУЮЩИЙ НЕБО**

Фото, дизайн, редакция и транспортное обеспечение авторов  
Дополнение, переработка и корректура авторов

Подписано в печать 27.01.2012 г. Формат 60x84<sup>1/16</sup>. Бумага газетная.  
Усл. п. л. 36,39. Тираж 15 000 экз. Заказ № Цена договорная.  
Отпечатано с готового оригинал-макета в типографии «Новое время».  
г. Орёл, ул. Итальянская, 23.

**НА ЖИЗНЕННО-ТРУДОВОМ ПУТИ ПОМОГЛИ ИЗДАТЬ  
И РАСПРОСТРАНИТЬ КНИГИ АВТОРОВ ВЕТЕРАНЫ ВОЙН  
И ТРУДА, КОЛЛЕКТИВЫ И РУКОВОДИТЕЛИ АПК,  
АДМИНИСТРАЦИЙ, ПРЕДПРИЯТИЙ, ЗАВОДОВ, ФАБРИК,  
УЧРЕЖДЕНИЙ, ФИРМ, ООО, ЗАО, АОТ, ОАО, АОЗТ, ТнВ,  
СПК, БАНКОВ, ДУХОВЕНСТВО РПЦ, ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ,  
БИЗНЕСМЕНЫ ОРЛОВЩИНЫ И РОССИИ:**

**ЛИВЕНСКИЙ РАЙОН ОРЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ,  
Г. Л И В Н Ы**

Администрация района — **Н.П. Русанов, В.С. Тарнавский, Ю.Н. Ревин,  
Н.В. Злобин, Л.И. Калинина, Т.Н. Андреева, О.Л. Ашихмина**  
Управление сельского хозяйства — **В.М. Пашкин, А.Л. Агарков**  
ФГУП «Племзавод имени А.С. Георгиевского» — **Н.А. Клепов,  
В.Б. Колычев, Н.Д. Деев, А.М. Алдобаев**  
ОАО «Племзавод имени XVII партсъезда» — **И.А. Пентюхов,  
Д.А. Кожухов**  
Колхоз имени XXII съезда КПСС — **С.Ф. Потапов**  
Колхоз «Светлый путь» — **Ф.Г. Овсянников**  
Колхоз имени К. Маркса — **В.А. Клюковской**  
Колхоз «Весна» — **В.Г. Савков**  
Колхоз «Заря коммунизма» — **В.А. Жиров**  
Колхоз «50 лет Октября» — **Л.Е. Бородин**  
СПК Агрофирма «Возрождение» — **М.А. Лупаков, В.И. Анисимов**  
СПК «Демидовский» — **А.А. Шолохов, В.И. Щетинин**  
ТнВ «Речица» — **Н.С. Афонин, Д.Д. Шалимов, Н.И. Бондарева,  
Л.Г. Петрыкина**  
АО «Крутовское», ОАО «Сосновское» — **С.И. Завгородний**  
АОЗТ «Казанское» — **Н.Д. Кудинов, А.Н. Ватутин**  
СПК «Вязовая дубрава» — **А.В. Агарков**  
АОЗТ «Коротыш» — **Н.И. Кононенко, В.Г. Молокоедов**  
ООО «Коротыш» — **А.Е. Сорокин**  
Народное предприятие «Успенское» — **М.К. Пеньков, А.Л. Баби-  
чева, В.Н. Болотских, Н.П. Гродская, М.И. Строев, В.В. Пеньков**  
АОЗТ «Орловское» — **А.Л. Першин**  
ОАО АПК Агрофирма «Ливны» и Ливенский филиал АО «Орлов-  
ский агрокомбинат» — **В.И. Зубцов, В.Н. Ходунов**  
ОАО Агрофирма «Ливенское мясо» — **А.Т. Морозов, И.А. Моро-  
зов, Ю.С. Баранов, Н.Н. Зубцова, Г.Г. Селеменев, Л.П. Зарубина,  
Т.Ф. Сопова**



АОЗТ «Вязовицкое» — **Л.Н. Ушаков**  
ООО имени К. Маркса — **В.Н. Сафонов**  
ТнВ «Сосновка» — **Ю.Н. Ревин**  
АОЗТ «Норовское» — **А.С. Полухин**  
СПК имени С.М. Кирова — **Н.И. Цуцков**  
СПК «Весна» — **П.И. Ерёмин**  
СПК «Дружба» — **М.И. Якунин**

АОЗТ «Смагино» — **А.С. Мельников**  
СПК «Навесное» — **А.Д. Грудев**  
АОЗТ «Никольское» — **В.И. Дорохов, Н.П. Савенков**  
СПК «Родина» — **В.Н. Жданов**  
СПК «Бараново» — **В.В. Печерский**  
АОЗТ «Ливенское» — **В.А. Шолохов, Т.А. Шепранова**  
СПК «Светлый путь» — **А.Г. Дмитров**  
СПК «Здоровецкий» — **В.Н. Красов**  
ОАО «Моногаровское» — **В.А. Шилов**  
АОЗТ «Введенское» — **И.В. Демидов**  
ОАО «Заря» — **А.Н. Золотухин**  
АОЗТ «Козьминское» — **Т.Т. Толстых**  
СПК «Круглянский» — **А.И. Аверкиев, А.И. Лютых**  
ООО «Тим» — **С.Г. Савенков**

Филиал № 5 «Родина» ОАО «Орловский лидер» — **С.Н. Дрогайцев,**

#### **В.И. Полшков**

СПК «Екатериновское» — **В.И. Зароченцев**  
СПК «Воротынское» — **Н.Л. Корпев**  
ОАО «Светлая дубрава» — **М.П. Селин**  
ОАО «Ливны-птицевод» — **В.И. Козлов**

ГУОО «Ливенская межрайонная ветеринарная лаборатория» — **Е.А. Каширцева, Л.И. Камардина**

ГУОО «Ливенская районная станция по борьбе с болезнями животных» — **С.В. Аверкиев**

Ливенский пищекомбинат — **А.Н. Жуков**

Ливенский спиртзавод — **Н.К. Горзевич, М.Г. Вареник**

ОАО «Этанол» — **В.С. Чурочкин**

ОАО «Завод сыродельный Ливенский» — **В.Н. Ходунов**

ОАО «Ливенская кондитерская фабрика» — **П.Е. Селин, З.Н. Селина**

#### **Ливенский комбинат хлебопродуктов (филиал ОАО «Орёлблхлеб») —**

**В.И. Рябенский, А.С. Смирных, И.Е. Некрасова, Н.Н. Савкова**

ООО «Кветич» (участник ГК «Митра») — **Г.И. Хорошилов**

Ливенский комбинат облпотребсоюза — **Н.А. Турбин, Н.Г. Кондрачева**

Ливенское РАЙПО — **А.И. Помятихин, Т.В. Богатых, А.И. Пентюхов, Т.М. Каторгина, Н.И. Львушина**

**СПК «Новый путь» — П.З. Болотских**

Индивидуальный предприниматель, участник возрождения храмов  
РПЦ в Ливнах и Хотынце — **С.И. Бутов** (ООО «Ливмелькомбинат»)

Ливенский лесхоз — **Н.П. Савенков, Л.С. Филькина, Ю.М. Семенихин, Ю.К. Савельев, И.В. Дулин**

Производство соевого молока в г. Ливны — предприниматели  
**И.П. Брылёв, Н.В. Пиляев**

Центральный рынок г. Ливны — **А.С. Бородин**

\* \* \*

ОАО «Ливгидромаш» — **В.М. Лихман, В.Л. Страшкевич, Н.М. Шахов, П.Е.Селин, Н.Н. Ямбуренко, А.Ф. Дворядкин, В.А. Исаев, А.В. Молчанов, Н.А. Пушкин, И.М. Каторгин, Е.И. Платонов, Л.П. Кобцева, Г.В. Рыжкин**

ОАО «Автоагрегат» /ЛААЗ/ — **А.Н. Талызин, М.П. Неплюхин, А.В. Плисин, И.А. Воронов, С.В. Шумин, Ю.Т. Бондарев, Е.А. Селютин**

ОАО «Промприбор» — **И.Т. Анцупов, Н.И. Кобылкин, А.С. Гузев, М.Ф. Николаева, В.Н. Могучих, Р.М. Дружинина-Артемович, И.М. Макушева**

ОАО «Ливны-пластик» — **А.З. Калужский, Г.М. Мазуров, В.Д. Богатых, Л.И. Гончаров, А.В. Лепихов, А.В. Мацнев, А.В. Романенко**

ОАО «Ливны-насос» — **Е.К. Бабарыкин, А.Е. Савкова, Т.Н. Семёнова, Т.С. Ревина, З.В. Киселёва, В.П. Моногарова, А.В. Коломьцев, В.В. Жуплов, А.В. Тарасов, А.Н. Самойлов, Т.И. Селина, В.Н. Шеламов, Л.И. Минаков, В.И. Пантелеев**

АООТ «Ливенский машиностроительный завод» — **Н.А. Мельников, Е.В. Мельникова, Г.Г. Алдобаев, А.И. Ашихмин, Л.А. Калужный, Ю.А. Астахов, А.А. Потуроев, В.А. Филатов, А.Г. Иванчиков, С.В. Чурочкин, В.И. Мельникова, Л.Н. Мельникова, Ю. Печников**

Ливенский деревообрабатывающий центр (участник ГК «Митра») —  
**Ю.И. Митрохин**

АООТ «Диск» — **В.Н. Могучих**

Ливенские электрические сети ОАО «Орёлэнерго» — **Н.Я. Левин**

Ливенский РУЭС — **С.В. Михайленко**

ЗАО «Ливенский завод силикатных стеновых материалов» —  
**В.С. Рожок**

ДООО «Ливны-железобетон» — **Н.А. Пантелеев**

ЗАО «Ливны-жилпромстрой» — **А.Н. Куликов**

ДООАО «Ливны-агрострой» — **А.А. Фетисов**

Ливенское ЗАО «Салют» — **Н.Д. Семёнова**

ОАО «Ливенский комбинат строительных материалов» — **С.Т. Леонов**

ООО «Ливенское учебно-производственное предприятие ВОС» —  
**Н.М. Сараев**

ООО «Белая техника» — Ю.Н. Зиборов

ОАО «Универсал», ООО «Вымпел» — Н.И. Чирикин, Н.Г. Чирикина

ООО «Стройинвест» — В.Ф. Красильников

ОАО Строительная компания «Перспектива» — А.Н.Иванов

ООО «Митра» (участник ГК «Митра») — С.А. Клушин

ООО «Гидромонтаж» — Л.В. Деревягин

ОАО «Сантехмонтаж» (филиал) — Л.И. Дмитриев

ДЗАО «Ливенское ремонтно-строительное предприятие» —

**Ю.П. Тяпкин**

ООО «Ливны-Лада» — М.Г. Кошиков

МУП «Ливны-теплоэнерго» — В.И. Потапов, Т.И. Никонов,

**Н.И. Добродеев Н.С. Крейдун**

Ливенская ПМК «Орёлгазстрой» — И.И. Гончаров

ОАО «Строймеханизация» — А.Н. Зубцов

ООО «Санто-Л» — Н.И. Логачёв

ООО «Сантехник» — О.Н. Чвилев

Ливенское дорожное управление — В.И. Фаустов

ОАО «Орёлдорстрой» (филиал) — В.В. Хохлов

Ливенский межрайонный ремонтно-эксплуатационный газовый участок Орловского Управления магистральных газопроводов — Н.В. Дорохов

МП «Жилсервис» — А.В. Лукьянчиков

«Промсвязьмонтажсервис» — А.М. Поздняков

ЗАО «Сервис-Дом» — Б.С. Митюдев

«Промвентиляция» — Ю.М. Ровенский

МУКП «Ливенское» — А.С. Тупикин

Мэрия г. Ливны — Ю.В. Коростелкин, В.П. Ашихмин, Л.В. Деревягин, О.А. Дедюрин, Ю.М. Гончаров

Ливенский райсовет народных депутатов — А.В. Анисимов

Ливенский горсовет народных депутатов — Л.И. Фаустов

Ливенский райсовет ветеранов войны и труда — А.И. Могилевцев,

Т.М. Могилевцева, А.А. Лещев, И.Т. Дорохин, И.И. Гаврилов,

Н.А. Турбин, А.Г. Белозерцев, И.И. Морозов, К.Ф. Кудрявых, И.А. Баркалов,

Н.И. Калинина, М.С. Чечёткина, П.С. Семейшин, М.З. Мартиросян,

П.В. Чурочкин, Ф.В. Сивоконь, В.Е. Горностаев, Н.Л. Шибанова,

И.К. Холоимова, В.С. Кузнецов, А.М. Чугай, А.Н. Подседов,

С.В. Чурочкин, П.С. Баженов, В.В. Булычёв, Н.И. Солецкая,

В.В. Кутафин, В.И. Поляков, А.А. Самойлов

Ливенский ГРОВД — А.И. Якунин, В.Л. Савенков

Ливенская ИК-2 — А.Н. Семёнов

ФГУП «Автоколонна 1545» (филиал Орловской ПТК) — А.А. Самойлов, С.А. Шарькин, семьи Белых, Фатьяновых, Кумейко, Малютиных

Ливенская ЦРБ — В.Н. Сабаев, П.В. Турбин, П.М. Полякова,

А.Н. Крючков

Ливенский муниципальный лицей имени С.Н. Булгакова — **М.О. Зиборова, В.И. Абрамова**

МОУ «Гимназия г. Ливны» — **Л.А. Селищева**

Ливенская районная детская школа искусств — **М.А. Харитонов**

Ливенский детский театр песни «Радужный дождь» — **М.В. Иванникова**

Изостудия Дома культуры г. Ливны — **А. Селищев, В. Кубарев**

Ливенская ДЮСШ «Олимпиец» — **С.И. Кравченко**

Ливенская музыкальная школа № 2 — **Ю.В. Плясов**

Центр социального обслуживания населения г. Ливны — **С.В. Гретчина**

Ливенское профучилище № 13 — **В.Г. Дорохов, Л.И. Гончарова**

Ливенский учебно-курсовой комбинат — **Р.А. Малютина**

Ливенский городской краеведческий музей — **О.Н. Булатников, М.П. Сундуков, О.А. Могилевцева, О.Л. Якубсон, Ф.В. Ковалёв, М.Я. Строев**

Ливенский Дом молодёжи «Лидер» — **Н.А. Канарская, В.Д. Сопов, М.В. Мохов, М.Ю. Карасёв**

Народный ансамбль «Ливенские гармошки» — **В.И. Занин, В.М. Демидов, Р.В. Моногарова, О.Л. Скрябина**

Ливенское представительство общества «Знание» — **Л.А. Беляева**

Центральная библиотечная система г. Ливны и Ливенского района — **Н.И. Куртыкина и Е.А. Рыбина**

Ливенский политехнический колледж — **Г.П. Жилина, Н.В. Чайкина, Т.А. Пучкова, О.А. Степаненко**

Ливенский филиал «Московского индустриального банка» — **М.С. Анисимова**

Ливенское отделение Орловского «Соцбанка» — **Л.С. Зацепилина**

Ливенский филиал «Россельхозбанка» — **А.И. Шолохов**

Ливенский филиал Сбербанка РФ — **А.В. Чернышов**

Народный ансамбль «Ливенские узоры» — **А.М. Скрябин**

с. Калинино — семьи **Калининых, Шелопеевых, Черниговцевых, Аверкиевых, Зубцовых, Лосевых**

д. Липовец — семья **А.П. Смирных**

«Ливенская газета» — **Е.А. Агашкова**

Газета «Ливенская провинция» — **В.В. Дорохова**

\* \* \*

## **ОРЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ,**

### **Г. ОРЁЛ**

Орловско-Ливенская епархия — **а. Паисий, а. Пантелеймон, И.Ф. Троицкий, В.В. Дорош, Н.И. Баскаков, А. Секретарёв (Орёл);**

**о. Виктор, о. Александр (Прищепа), о. Анатолий** (Ливны — Беломестное); **п. В. Ермаков** (Болхов — Санкт-Петербург); **с. Илий** (Козельск — Оптина Пустынь — Москва); **а. И. Крестьянкин** (Орёл — Псков); **о. Владимир** (Хотынец)

Орловский облисполком — **В.И. Крупский**

Орловское отделение Советского Фонда культуры — **А.И. Курнаков**  
Администрация Орловской области — **Е.С. Строев, Н.А. Володин, А.Н. Майоров, В.Н. Королёв, А.Н. Трофимов, Е.Н. Щендригин, А.М. Кирин, Г.А. Казначеева, Т.В. Мартынова, Н.Т. Сапрыкин, В.В. Кабанов**

Комиссия по восстановлению прав реабилитированных жертв политрепрессий 20–50 гг. XX века — **А.Н. Алёшин**

Орловское региональное отделение Общероссийской общественной благотворительной организации инвалидов-жертв политрепрессий — **Л.Д. Козлова, Н.Б. Климова, Г.И. Зверькова**

Орловский областной клуб ветеранов — **Н.И. Зеленин**

Администрация Орловского района — **А.И. Аверкиев, В.Н. Логвинов, В.Ф. Кривонос, И.М. Лискин, А.И. Яшин**

Администрация Свердловского района — **Ю.В. Леонов, Н.В. Азаров, В.И. Кулагин, Т. Горбачёва, А. Бычков, В.Н. Новиков, В.Д. Зубкова, Я.Е. Бобовников**

Глазуновский райсовет ветеранов — **И.М. Ильин, А.Ф. Смоляков**

Администрация Малоархангельского района — **П.В. Заложных, Ю.А. Маслов, М.Ф. Шеховцова, Л.М. Тюрина, Ю.А. Ступоников**

Администрация Колпнянского района — **Н.П. Русанов, М.Н. Бухтияров, В.А. Громов, В.Т. Метелин**

Администрация Мценского района — **И.А. Грачёв, И.Я. Кузин, А.М. Романов, В.И. Смирнов, Ю.Н. Масленников**

Мэрия г. Мценск — **А.П. Цуканов, А.М. Кирин**

Администрация Болховского района — **М.Л. Дорофеев, С.Н. Лыженко, В.Н. Данилов**

Мэрия г. Болхов — **А.И. Мельников**

Администрация Кромского района — **В.К. Пастухов, И.Н. Митин, В.В. Верниковский, Ю.С. Филин, Н.Н. Шавшина, Е.М. Батурин**

Администрация пгт Кромы — **В.М. Крючков, З.И. Ильина, А.И. Усиков**

Троснянский райсовет ветеранов — **Л.А. Коломьцева, И.И. Климаков**

Администрация Дмитровского района — **Н.И. Алимов, А.Н. Максимкин, Д.С. Бутикова, С.И. Иваньков, А.П. Лыков, В.А. Булатов, М.А. Левшин**

Мэрия г. Дмитровск-Орловский — **А.А. Соловьёв, М.М. Сумаков**

Администрация Урицкого района — **А.И. Романов, В.Н. Алымова, Л.И. Анохина, А.С. Журавлёв, З.И. Ноздрин**

Администрация Сосковского района — **В.И. Коротеев, А.П. Зомитова, В.Н. Судариков, М.И. Силкин, П.К. Косенков**

Администрация Хотынецкого района — **В.Н. Хорошев, В.И. Семёнов, Д.Н. Ветров, Н.В. Котова, И.М. Стефанков**

Администрация Покровского района — **Н.В. Ужокин, И.А. Хохлов, А.М. Филимонова**

Администрация Верховского района — **А.С. Блынский, Ю.А. Гришин, В.Т. Толстых, А.И. Рыженков, Н.И. Благодатков**

Администрация Залогощенского района — **А.И. Санин, В.М. Родионов, Т.Д. Громова, М.А. Альшанов, С.Г. Ермилова**

Администрация Новосильского района — **В.Д. Борзёнков, А.В. Савельев, В.Ф. Зубов, Т.С. Лихонина**

Администрация Корсаковского района — **В.Н. Кузнецов, Т.Н. Филоненко, А.П. Истратов, А.Т. Гурьянов, И.П. Киндяков**

Администрация Новодеревеньковского района — **А.И. Воропаев, С.Н. Медведев, В.В. Максимова, Ю.В. Лысанов, А.И. Наумов, А.А. Редькин**

Краснозоренский райсовет ветеранов — **Г.И. Шибаева, М.П. Каверин**

Администрация Знаменского района — **С.Я. Яценко, С.В. Сёмочкин, З.А. Теплякова**

Ассоциация «Совет муниципальных образований Орловской области» — **И.А. Грачёв**

Должанский райсовет ветеранов — **П.В. Грошева, М.Г. Честнов**

\* \* \*

ЗАО «Юность» (пгт Долгое) — семья **Будаговых, семья Дорофеевых, Е.П. Леньшина**

СПК «Луганское» — **В.М. Марахин**

Должанское РАЙПО — **А.И. Козырев**

ПК «Орловский комбинат хлебопродуктов» — **В.И. Дмитренко**

ОАО «Орловская хлебная база № 36» — **В.В. Мартышев**

ОАО «Орловская объединённая продовольственная компания» — **В.В. Шумилин**

ОАО «Юбилейное» — **В.Н. Батов, А.В. Батов, В.В. Тимохин**

ОАО АПК «Орловская Нива» — **А.С. Судоргин, В.Н. Коленцев, С.А. Будагов, Н.А. Кустова, П.С. Будагов**

СПК «Птицевод» — **Г.К. Поляков, А.Г. Поляков**

СП «Сабуровское» — **А.И. Пахомов**

Компания «Регион-Агро-Орёл» (представитель холдинга ФосАгро) — **А.Ф. Ярмоленко**

ООО «Агрофест-Орёл», ООО «Орёл-Агропродукт» — **В.А. Адаменко**

ЗАО Агрофирма «Маслово» — **А.Н. Дрогайцев, Ю.М. Выходов, Ю.Н. Дрогайцев, М.К. Рамазанов, С.М. Трудко**

ОПХ НПО ЗБК «Орёл» — **С.Я. Яценко**

ОПХ НПО «Стрелецкое» — **Ю.С. Белоусько**

ГНУ «Всероссийский научно-исследовательский институт зерно-  
бобовых и крупяных культур» — **М.Д. Варлахов, В.И. Зотиков,  
Л.Н. Варлахова, С.Н. Агаркова, З.А. Зарьянова, Л.А. Нечаев**  
Ассоциация «Черноземье» — **И.М. Поварков, Ф. Клыковский**  
Колхоз «Россия» — **И.В. Заложных, И.Г. Невров**  
ОПХ «Орловское» — **М.М. Романов, М.А. Чаадаев, Л.Н. Боровлёва**  
Колхоз «Пробуждение» — **И.П. Савин**  
СПК «Звягинки» — **М.В. Спиридонов**  
ООО «Звягинский крахмальный завод» — **Ю.С. Косолапов**  
Опытная станция пчеловодства «Орловская» — **И.Н. Столяров**  
ООО «Агро-Союз» — **А.М. Спиридонов**  
ФГУП «Орловская биофабрика» — **Б.Б. Карпенко**  
СПК «Берёзки» — **Н.М. Ушаков**  
ЗАО «Троицкое» — **М.В. Гречихин, А.М. Гречихин**  
ОАО ОПХ «Красная звезда» — **О.В. Тимохин**  
Знаменский селекционно-гибридный центр (ЗАО «АПК Эксима») —  
**Н.Я. Дёмин, Е.Н. Климова**  
Производство гречневой крупы в ООО «Элита» — **В.А. Голенков**  
Ассоциация «Орёлрыбхоз» — **Н.И. Алимов**  
Орловская областная общественная организация «Общество пчелово-  
дов» — **Н.П. Кузнецов**  
Производство продовольственного и семенного картофеля (д. Малая  
Куликовка Орловского района) — **В.И. Стебаков**  
АККОР — **А.С. Злобин, В.Е. Беденко**  
КФХ «Прогресс» — семья **Ерохиных**  
АПК «Красная поляна» — **И.Н. Варламов**  
ОАО «Орловский молочный комбинат» — **Н.В. Никоненко**  
ОАО «Орловский хлебокомбинат» — **Г.И. Конова, А.В. Конов**  
ОАО «Орловская макаронная фабрика» — **А.Д. Халин**  
ОАО «Кристалл» — **А.А. Устенко, А.Н. Трусов**  
ОАО «Орловский винодельческий завод», Торговая марка «Гардинг» —  
**А.С. Кутас, В.В. Шилов**  
Трест столовых и ресторанов г. Орла — **А.И. Архипов**  
Орловский филиал кондитерской фабрики «Бабаевский» —  
**В.Г. Ставцев**  
Госплемпредприятие «Орловское» — **В.Г. Клеусов, М.Н. Мирзоев**  
АООТ «Орёлагропромснаб» — **А.И. Наумов**  
ОАО «Орловская инвестиционно-земельная компания» — **О.Я. Один-  
цова, А.В. Вылугин**  
ООО «Август-91» — **В.А. Тенитилов**  
ВНИИСПК (п/о Жилино Орловского района) — **Е.Н. Седов, З.А. Се-  
дова**  
ОПО «Союз Орловщины» — **И.И. Макаров, Л.М. Мищенко, Б.М. Ла-  
рин, П.М.Бабкин, М.В. Федосов, В.И. Петров, Н.В. Фролов, Р.В. Са-**



**прыкина, А.К. Свиридова, В.Н. Найдёнов, М.А. Сысоева, Н.К. Репичева, В.А. Молоков, Н.Ю. Мерцалова**

Орловское РАЙПО «Единство» — **Е.А. Васильева, В.Г. Умеренков, В.М.Плахов, В.И. Маркина, Е.Ф. Бережная, Т.А. Клименко, Н.Г. Водяшнина, В.А. Быковская, В.И. Лукьянчикова**

ОАО «Пшеница» — **Ю.А. Гришин**

Совхоз «Коммунальник» — **В.Н. Сидоренко, С.А. Балашова, М.Ю. Берников**

Индивидуальный предприниматель **Р.В. Ильичёв** (с. Салтыки Орловского района) и настоятель Салтыковского православного храма о. **Александр**

Мценское объединение «Сельхозтехника» — **В.Ф. Афиногенов**

ОАО Агрофирма «Мценская» — **Н.А. Жернов, Т. Пупыкина, Л.Н. Шатохина**

ОАО «Мценский мясоперерабатывающий комбинат» — **А.Я. Бидюк, А.П. Рыженко**

Мценская кондитерская фабрика — **С. Танкаев**

ОАО «Мценский спиртоводочный комбинат «Орловская Крепость» — **А.Ю. Гомон**

СПК «Протасово» — **И.Я. Кузин, С. Сретенский**

СПК «Тельченский» — **А.В. Колесников, А.П. Мельников**

СППК «Алешня» — **И.Г. Магомедов**

Мценский хлебокомбинат ОАО «Орёлоблхлеб» — **А.И. Козлов**

Мценское РАЙПО — **И.Е. Филин, Н.И. Рябова, В.В. Кузьминов,**

**Н.Ф. Матросов, И.Я. Кузин, А.С. Николук**

ООО «Модуль-2» — **Н.В. Судариков, Ю.В. Судариков**

Мценский олимпийский центр тяжёлой атлетики — **А.В. Рябцев**

ОАО Агрофирма «Нива-Болхов» — **М.Л. Дорофеев**

Козюлькинская хлебопекарня — **З.М. Ротова**

СПК «Фатневский» — **А.Р. Альшанов**

СПК «Больше-Чернское» — **В.Г. Ерёмин**

АООТ «Болховский сыродельный завод» — **В.Н. Данилов**

ПО «Болхов-продукты» — **Ю.Н. Гребенников, В.В. Балашова,**

**В.М. Потапов, В.Б. Добарин**

ГКПЗ «Злынский» — **В.И. Тихомиров**

ООО «Юпитер» — **А.С. Юраш**

Управление сельского хозяйства Кромского района — **А.И. Алдошин, А.Н. Козельский**

СПК «Заря» — **В.З. Молодчинин, М.А. Молодчина**

ОО СК «Хлебороб», ООО «Арта» — **Д.Ю. Быковский, Н.М. Валявко**

СПК «Первое Мая» — **Н.И. Полшведкин**

СПК имени Н.К. Крупской — **Н.В. Зенцов**

СПК «Заря мира» — **М.И. Кузьмин**

ООО «Кромское» — **Л.Н. Ушаков**

СПК «Макеево» — В.Н. Серяков  
СПК имени Н.С. Лескова — А.М. Клиндухов  
СПК имени А.М. Горького — В.А. Арсёнова  
СПК «Победа» — В.Н. Енина  
СПК «Путь к рассвету» — Л.И. Бывшев  
ООО «Кромской комбикормовый завод» — В.Г. Серебряков  
Кромское РАЙПО — Я.Н. Волчкова, Л.С. Лаврова, Е.А. Висягина, В.А. Козлова, Г.В. Булгакова, Л.А. Омельянович, А.И. Цыганков, О.Н. Лобзина, В.В. Жадинская, Н.Н. Висягин, А.К. Бурова, В.Е. Огурцов  
Кромское АТП — В.А. Тюрин  
Пгт Кромы — семьи Петуховых, Бывшевых, Роеенко, Агошковых, Филиных, Агибаловых, Швецовых, Симаковых  
ОАО «Троснянский молокозавод» — В.З. Тришкина  
Совхоз «Красноармейский» — Б.Н. Лазыко, Г.М. Шахов, Е.С. Шахова, семьи Пупковых, Гараниных, Сибилёвых, Бабанковых, Морозовых, Куцуевых, Жатиковых  
Троснянское РАЙПО — Ф.И. Зевакин, А.Е. Траханов, Н.С. Ромичев  
ООО «Белый Немёд» — Г.П. Петров  
КССП «Малаховский» — В.Н. Мирошкин  
ЗАО «Штерн-Агро-Троснянское» — В.В. Кабанов  
СПК «Никольское» — В.И. Дорошенко, семья Бутусовых  
с. Высокое — семьи Костиковых, Санкиных, Кудиновых, Рожмановых  
ТВ «Красноармейское» — В.А. Гераськин  
КСП «Воронецкое» — М.П. Кабанова  
ООО «Тросна» — семья Холченковых  
ОАО «Дмитровская фабрика нетканых материалов» — А.А. Романов, Н.Г. Крюков, И.И. Романова  
ОАО «Дмитровский райпищекombинат» — А.А. Пеньков, В.М. Сумаков, Н.Н. Мозгов  
СПК «Нерусса» — А.Н. Максимкин  
СПК «Память Ленина» — М.М. Сумаков  
СПК «Работьково» — А.Ф. Долгов  
АОЗТ «Лубянское» — В.И. Ильченко  
Дмитровское РАЙПО — О.А. Савина, Н.И. Катыхина, Р.Н. Герасина, А.Т. Пенькова, И.П. Тишина, А.М. Панина, Т.А. Меркеуцану  
Сосковский маслозавод, ОАО Агрофирма «Сосково» — А.Д. Ульяшин  
ОАО Агрофирма «Луч» — А.И. Аверкин  
СПК «Рыжковский» — Г.П. Макаров  
СП «Калининское» — Л.В. Макеева  
КФХ «Маяк» — В.П. Калинин  
Колхоз «Луч революции» — семья Артюховых, семья Выходовых  
Сосковское РАЙПО — Е.И. Кострулёва, А.Ф. Гольшева

«Змиевская пшеница» (филиал ОАО «Орёлагропромснаб») — **Н.А. Королёв**

ЗАО «Куракинское» — **В.И. Бобылёв, Е.И. Саврасов, В.И. Мамонов, Л.П. Арнаутов, Ю.В. Леонов, В.М. Мишин**

Колхоз имени И.В. Мичурина — **Н.И. Игнаткин**

АО «Ленинское» — **Л.Н. Захаров, В.В. Гаранина**

ООО «Кошелёвское» — **Ю.А. Чичерин**

Колхоз «Дружба» — **И.Е. Харчиков**

Колхоз имени А.М. Горького — **Л.Н. Нефёдкин**

СПК «Никольское» — семья **Зубковых**

Колхоз «Труд» — **В.Ф. Захаров**

Подразделения «Змиёвской пшеницы» в Свердловском районе:

«Еропкинское» — **С.Б. Миронцев**

«Домнино» — **И.Б. Бахилов**

имени Я.М. Свердлова — **А.Н. Зюзин**

имени В.И. Ленина — **М.Ф. Погорелов**

«Первое Мая» — **А.В. Седов**

«Борисоглебское» — **В.И. Латышев**

«Козьминское» — **В.И. Чистяков**

ОАО «Змиёвский мясокомбинат» — **В.М. Канатников, А.Н. Давыдов**

Свердловское РАЙПО — **В.Н. Найдёнов, Н.С. Иванов, Т.В. Харчикова, В.И. Гвоздкова, С.Н. Андрианова, Т.И. Белова**

Свердловская ЦРБ — **К.С. Саидмухамедов, Ю.А. Новиков**

пгт Змиёвка — семьи **Пахомовых, Аксютинных, Панкратовых, Ивановых, Малык, Бульденковых**

ОАО МТС «Приокская Нива» (Глазуновский район) — **А.А. Семянников**

СПК «Сеньковский» — **В.Г. Рубаков**

СПК «Глазуновский» — **Ю.В. Квасов**

ТнВ «Неручь» — **В.А. Соловьёва**

СПК «Мир» — **И.В. Горохов, семья Васичкных**

КСП «Тагино» — **М.А. Кулешов**

Глазуновское РАЙПО — **Л.А. Туболева, Г.Н. Михонова, М.А. Серпилина, Е.П. Лидинфа, Т.Д. Тюрина**

пгт Глазуновка — семьи **Тубольцевых, Бологовых, Ильиных**

СПК «Прогресс» (Малоархангельский район) — **В.М. Русанов**

СПК «Протасовское» — **И.Ф. Шалимов**

СП ППК «Тиняковский» — **О.Н. Ревякин, Н.А. Абакумов, П.А. Родина**

СПК «Дубовицкий» — **С.П. Борзёнков**

Малоархангельская МТС — **А.Н. Комаров**

ТнВ «Саунин и К» — **В.А. Саунин**

СПК «Подгородненский» — **В.Н. Кононов, В.А. Журавлёв**

ТнВ «Ревякин и К» — **В.Г. Ревякин**

СПК имени М.И. Калинина — С.Н. Дрогайцев  
СПК имени В.В. Куйбышева — Ю.В. Трошин, А.И. Тальзин  
ОАО «Малоархангельское хлебоприёмное предприятие» — Н.М. Кононова

Малоархангельский хлебокомбинат — Л.В. Тимошина  
Малоархангельский молокозавод — Б.Б. Газизев  
Малоархангельское РАЙПО — А.И. Писарева, Г.С. Абакумова, Л.С. Сизова, В.Н. Фомина, Т.Н. Левкович, З.С. Мишина, Л.В. Белогурова, Н. Шлейн, В.Н. Васютина, О.В. Борнякова, семьи Журавлёвых, Петрушиных

ООО «Малоархангельский машиностроительный завод» — В.И. Есипов  
д. Костино — семья **Винокуровых**  
Колхоз «Дружба» (Покровский район) — А.И. Лапочкин  
Колхоз имени Ф.Э. Держжинского — Н.Ф. Жарков  
КП «Столбцкое» — Ю.Г. Мишин  
СПК имени И.С. Тургенева — С.И. Кондауров  
ООО «Искра» — А.А. Хохлов  
СПК «Идея» — Н.И. Девушкин  
СПК «Сосна» — Г.Ф. Головина  
ХП «Даниловское» — В.П. Дорохов  
ТнВ «Родина» — А.М. Ефремов  
ТнВ «Заря» — В.Н. Мосин  
СПК «Труд» — Ю.И. Мальцев  
СПК «Моховской» — Ю.В. Данилов  
СПК имени М.В. Ломоносова — Н.Н. Некрасов  
СПК «Озерновский» — С.Н. Шебанов  
СПК «Ивановский» — Д.И. Федин  
ТнВ «Новосильевское» — Н.Т. Семёнов  
ХП «Дружба» — Н.С. Колосов  
КП «Победа» — Н.И. Енин  
СПК «Звезда» — В.Ф. Шалимов  
СПК «Никольский» — С.Н. Конарев  
ОГУП «Покровское» — А.И. Широких  
СПК «Лески» — И.В. Суханов  
ХП «Липовец» — С.В. Жердев  
КООП «Берёзовка» — Б.М. Елисеев  
ЗАО «Штерн-Агро—Покровское» — С.И. Мясников  
СПК «Шалимовка» — А.В. Соломатин  
СПК «Заветная мечта» — А.П. Пчельников  
ОАО Агрофирма «Покровская Нива» — И.А. Бурых  
Покровское РАЙПО — В.И. Петров, А.И. Сергеев, Р.В. Сапрыкина, В.М. Третьяков, А.Н. Зубкова, Р.И. Думчина, В.П. Свинаякова, В.А. Проскурина, М.Д. Коннова, Н.П. Гришаева, Т.П. Дубинкина, В.Н. Якушина, Н.П. Селютин

ОАО «Пневмоаппарат» — Ю.В. Хархардин, Ю.А. Жильцова,  
**Р.К. Слепкова**  
пгт Покровское — семьи Буниных, Иванушкиных  
д. Васютино — семья Блынских  
ООО АПО «Колпнянское» — В.А. Долгий  
ОО «Колпнянский элеватор» — Л.Н. Семёнов  
ЗАО «Колос» — Г.Д. Поляничков  
Колпнянский хлебозавод ОАО «Орёлблхлеб» — В.В. Хохлов  
ПП «Ахтырка» — Т.П. Голянд  
ПП «Ярищенское» — Н.И. Тимонин, Н.С. Афонин  
ОАО Агрофирма «Колпнянская» — С.И. Алёхин  
Колпнянское АТП — В.А. Селин  
ОАО «Колпнянская картонажно-полиграфическая фабрика» —  
**В.Н. Столяров**  
Колпнянское РАЙПО — И.А. Васина, Л.Н. Степанова, Г.Н. Красько,  
М.И. Лукьянова, Л.И. Медведева, Ю.А. Васин, Л.В. Карлова  
пгт Колпна — семьи Анохиных, Павловых, Бондарчук, Черновых,  
**Наумкиных**  
ЗАО Агрофирма «Нива-Верховье» — Н.Н. Леонов  
ОАО «Верховский комбикормовый завод» — Н.С. Котикова  
ОАО «Верховский МКК» — В.А. Серёгина  
ЗАО «Славянское» — семья Пониткиных  
ОАО «Русский Брод» — В.Н. Лёвушкин  
ПО «Русский Брод» — Л.А. Мальцева, З.В. Ивашова, В.Ф. Семенихина,  
Л.И. Глушенкова, А.Ю. Шеламова, В.Д. Бирюкова, семьи Ровенских,  
Макаровых, Глушковых, Кузьминых, Бабичевых, Сапрыкиных  
СПК «Корсунское» — В.Л. Чиннов  
СПК «Троицкое» — В.М. Пониткин  
Верховское РАЙПО — В.Н. Внуков, Н.Н. Карпова, М.Н. Должикова,  
А.Ф. Майорова, О.Н. Есипова, В.Д. Серёгин, М.Г. Сапрыкина  
ООО «Сантехник» — Н.Н. Болотин  
пгт Верховье — семьи Платошкиных, Быковских  
Колхоз «Россия» (Новосильский район) — П.Е. Синецин  
ОАО МПО Агрофирма «Новосильская» — В.И. Кириченко  
СПК «Вяжевский» — Л.Н. Багров  
АО МТС «Новосильское» — А.И. Корнев  
СПК «Хворостянский» — С.Ю. Колесов  
Новосильское РАЙПО — Н.В. Тарасов, З.Я. Шилиева, В.В. Захаров,  
Н.И. Шишлова, Л.Д. Гребенникова, В. Васильчиков, Н.Н. Будагян,  
О.И. Семендяева, В.С. Тисеева, Н.И. Федотова, Р.А. Агашкова  
г. Новосиль — семьи Барабановых, Афониных, Цоковых  
ГНУ Шатиловская сельскохозяйственная опытная станция (ОПХ  
«Моховое») — В.И. Харчиков, В.А. Колобов, М.А. Федин, Н.В. Бажа-

**нова, А.А. Боровлёв, П.С. Колтакова, М.Ф. Галаева, М.И. Авдеева, А.П. Симонов, В.И. Мазалов**

с. Моховое — семья **Митиных**

Совхоз «Хомутовский» — **В.С. Никонов, С.Г. Протопопов**

СПК «Паньковский» — **В.Н. Гапонов**

СПК «Красный Октябрь» — **А.С. Карпов**

ОАО «Судбищенское» — **В.В. Ананьев**

ООО «Новая жизнь» — **В.Н. Внуков**

СПК «Кулеши» — **Ю.А. Рощупкин**

СПК «Благодать» — **В.П. Коровкин**

ОАО Агрофирма «Восток» — **Н.В. Даруев**

Новодеревеньковское РАЙПО — **Н.Г. Коротков, Т.И. Тузова, Н.И. Иванова, Т.М. Васильева, Г.И. Полухина, Л.Ф. Воронова, Н.А. Тюлякова, А.С. Мамичева, А.А. Москалёв, М.М. Знаменская, Н.Н. Зайцев, Т. П. Кладовщикова, В. К. Архангельский, М.Ф. Тюляев, Л.Н. Мамонова**

пгт Хомутово — семьи **Сидоровых, Пеньковых**

с. Судбищи — семьи **Лазаревых, Болтушкиных, Ананьевых,**

**Батищевых, Берестовых, Грецовых, Гришиных, Деменьевых,**

**Шапиловых, Кузьмичёвых**

ОАО Агрофирма «Залегощенское» — **В.И. Коноплёв**

ОАО «Ломовское» — **И.В. Кабанов, Н.Н. Исайкин**

ЗАО «Ломовское» — **С.Б. Хагеев**

ОАО «Благодатное» — **А.И. Азжеуров**

ООО «Бортное» — **А.И. Санин**

ООО «Орловщина» — **В.А. Баркалов**

ОАО «Моховое» — **Л.И. Югай**

Моховская МТС ОАО «Орловские чернозёмы» — **М.П. Дудин**

Залегощенский хлебозавод ОАО «Орёлблхлеб» — **В.М. Михалевская**

Залегощенское РАЙПО — **С.И. Прозорова, Н.В. Свинолобова,**

**В.Н. Зубова, К.А. Одинцова, Д.Ф. Бурымченко, В.И. Расторгуев, Н.М. Оленич, С.А. Голованова, Л.В. Зыкова**

Залегощенский сахарный завод — **С.Н. Усов**

СПК «Богородицкое» (Хотынецкий район) — **В.В. Селищев, И.В. Селищев, И.В. Селищева**

Колхоз, СПК «Память Ленина» — **М.Я. Савичев, В.Г. Зеновкин**

Рыбхоз «Лубна» — **А.Л. Лапицкий**

КСП «Меловское» — **В.Н. Остров**

ООО «Орловский лидер» — **Ю.В. Цыганков**

КХ «Красноярбинское» — **братья Ветровы**

КХ имени И.С. Тургенева — **В.И. Беккер**

СПК «Прогресс» — **В.И. Бельчиков**

Хотынецкая МТС — **В.Д. Савлюков, В.В. Колесников, В.И. Кру-**

**жалина**

Хотынецкое АТП — С.М. Булгаков

Хотынецкий райпищекомбинат — Е.И. Никишин, В.И. Бальшева

АООТ «Хотынецкий маслозавод» — В.К. Пахомов

Хотынецкое ПОСПО «Гермес» — Т.Н. Гущина, Л.А. Фролова,

**Н.А. Гребенникова**

пгт Хотынец — семьи Хорошевых, Семёновых, Чегодаевых, Со-  
иных, Троиных, Разумовских

Хотимль-Кузьмёнковская средняя школа и её музей — Р.В. Быкова,

**А.П. Беда**

ФГУ Национальный парк «Орловское Полесье» — Е.С. Строев,  
Н.Г. Солдатов, О.Г. Слепец, Е.А. Казаков, Ю.А. Кашеев, Н.Ю. Валу-  
ева, М.Н. Абадонова, С.Н. Лагутин, В.И. Беккер, Э.Я. Шаджанов,

**К.С. Чегодаева**

Индивидуальный предприниматель и художник — А.Г. Мазнин

Ильинский народный музей — Л. Нелюдимова

ОАО Агрофирма «Нива-Шаблыкино», СП «Авангард», ООО «Воз-  
рождение» — семья Карпиковых

СПК «Хотьковский», Шаблыкинский агрокомплекс — Н.Н. Гришаев

АОЗТ «Навля» — П.Е. Флегонтов

СП «Рассвет» — Н.И. Володина

СПК «Юшковский» — Л.В. Минаева

СП «Сомовский» — В.И. Школьников, С.М. Галицкий

ОАО «Шаблыкинский маслозавод» — И.Н. Бобкова

Шаблыкинское РАЙПО — А.А. Карпиков, О.А. Фролов, О.С. По-  
лякова, В.А. Новиков, В.С. Кондаурова, Л.И. Алдошина, Н.И. Кон-  
драшин, Л.И. Макеева, Е.А. Ахундова, В.М. Ларкина, Р.П. Зайцева

пгт Шаблыкино — семьи Филиных, Вороновых, Романовых, Куз-  
нецовых, Федотовых, Корнюшкиных, Бабич, Тураевых, Макашовых

СПК «Русь» (Знаменский район) — братья Сёмочкины

КСП «Коптевское» — Л.И. Грибанов

ТнВ «Красниковское» — Д.А. Бенидзе

ТнВ «Калашников и К» — Н.И. Калашников

ПО «Знаменское Орловщины» — А.М. Марковичева, Л.Н. Бруева

пгт Знаменское — семьи Сечкиных, Вершининых, Понтюховых,

**Жильцовых**

ТнВ «Русь» (Урицкий район) — семья Романовых

ТнВ «Мичуринское» — В.Д. Сидоров

СПУ «Озерово» — В.В. Головин

СП «Буинское» — А.Н. Котов

СП «Городищенское» — А.М. Химичев

СП «Богдановский» — В.Н. Сидоркин

ООО «Шеншино» — В.Н. Николаев

СП «Муравлёво» — Ю.В. Цыганков

СП «Максимовское» — Г.П. Перелыгин



СП «Луначары» — Н.В. Площенко

СП «Котовское» — В.П. Кузин

ОАО Агрофирма «Нарышкино» — Ю.П. Ченский

ОАО «Нарышкинский пищекомбинат» — Б. Бахилов, В.Г. Чернышов, Г.Е. Орехова

Урицкое РАЙПО — Т.А. Жилиева, В.В. Тверская, Г.А. Таракина, Л.Г. Шемахова, В.В. Игнатовская, В.И. Тарасова, М.П. Гавриличева, Л.Ф. Селихова, Н.В. Шиканова, Л.В. Бочкова, Л.И. Рябинина, Л.А. Калинина, В.В. Хавроничева, А.В. Мещерин

пгт Нарышкино — семьи Кузнечиковых, Бурцевых, Соломатиных, Молодчинных, Щербенковых

КСП «Малиновское» (Корсаковский район) — В.Н. Кузнецов

ОАО Агрофирма «Нива-Корсаково» — В.Ф. Мирошниченко

ОАО «Корсаковский молочный завод» — В.П. Глазков

Корсаковское РАЙПО — В.А. Иванов, Ф.С. Беликов, С.И. Ларин, Л.А. Растегаева, Т.В. Камышникова, М.М. Аргаков, Н.И. Бывших, А.А. Гайдук, О.И. Егорова, Е.Н. Логвинова, Л.М. Головешкина, Л.М. Гераськина, семья Ахметовых

ОАО Агрофирма «Красная Заря» — С.В. Калинин, С.П. Верховцев  
ХП «Росошенский» — А.Н. Хорьков

«Краснозоренское МПП БОН» — Л.А. Щучкина

Краснозоренское РАЙПО — А.П. Озеров, Л.А. Малахова, Е.С. Беликов, В.Ю. Трунова, Е.П. Семичева, Н.П. Полякова, И.П. Соломин, А.А. Пашкова, В.И. Кажаява

\* \* \*

Орловский горком, обком КПСС по строительству — М.А. Мионов  
Орловский сталепрокатный завод — Л.Я. Лапшин, Н.Г. Филатов, Н.П. Черненко, Ю.Г. Алексеев, В.П. Костюченко, И.Т. Рябцев, В.И. Харитонов, семья Татенко, семья Бланк

ОАО «Орёлтекмаш» — А.И. Фадеев, В.Е. Жестков, А.П. Буйневич, А.П. Литвинов, Н.С. Полохин, Б.А. Морозов, В.И. Бодяка, П.И. Крафт, А.Е. Савельев

ООО «Завод имени М.Г. Медведева — Машиностроение» — С.К. Колесан, А.А. Глушко, И.Д. Санько, Л.Б. Авдеев, П.А. Поляков, В.Ф. Васичкин, В.А. Иванцова, А.А. Наумов, П.Л. Рашкевич, П.А. Бизин, Ф.И. Орловский, В.А. Паршин

ООО «Завод имени М.Г. Медведева — Литейный завод» — Л.М. Горонюк

Завод «Трансмаш» — И.А. Панин, Е.М. Скибинский, Ю.В. Карпиновский, А.М. Теплицкий, И.М. Зальцман, М.Л. Орловский, И.Б. Смоляков, семьи Дымшиц, Баскиных, Хальман, Фишер, Гофман, Лившиц, Фегин

ОАО «Автосельмаш» — М.В. Карманов, Ю.А. Морозов, В.Г. Ставцев, Н.Н. Зенов, В.А. Овсянников, А.В. Маков, В.М. Сиротин, О.П. Крючков, В.Д. Сивачёв, И.В. Пискунов, А.В. Маков, И.И. Меркушева, Н.Г. Заслонкин, Ф.Н. Плеханов, Н.Г. Волушенкова

ОАО Орловский завод «Стекломаш» — В.Б. Котовский, Е.С. Поздняков, Ю.М. Шершнев, А.И. Архипов, А.И. Терекhov, В.П. Литвинов, Л.Т. Слепченко, Б.В. Романов, В.М. Бабин, П.Д. Клеменсова, Ю.В. Догадин, Н.М. Пимочкин

ЗАО «Дормаш» — А.И. Куликов, А.И. Апальков, А.В. Широков, В.М. Орлов, В.И. Образцов, Н.Е. Цоков, В.И. Гаврилов, В.М. Бабин, В.В. Воропаев, В.Л. Герасимов, В.П. Гудков, З.М. Зернова, Е.А. Николаева, Ю.И. Квиленков, И.Г. Максимов

ЗАО «Погрузчик» — И.Г. Максимов, И.П. Опарин, В.И. Гаврилов, Н.С. Аверочкин, В.Д. Шамардин, Т.М. Эсипова, Н.В. Воробьёв, А.Г. Терешкин, В.А. Пашанин, А.В. Шамардин, Г.И. Максимов, А.А. Коптелов, В.С. Новикова, Н.В. Грядунова, В.И. Курилова

ЗАО «Погрузкомплект» — Р.И. Катилов

ЗАО «Химтекстильмаш» — В.А. Жуликов, В.Б. Котовский, А.С. Видулик, В.А. Голубов, А.А. Воробьёв, Ю.А. Калинин, А.И. Кошелёва, В.М. Соболев, Г.М. Шеломанова, П.Б. Крисковец

ЗАО «Продмаш-Орёл» — М.Г. Шалаев, В.И. Монахов, Ф.И. Орловский, А.А. Дудин, Г.В. Беликов, А.Н. Новиков, А.В. Парфёнов, Е.П. Покровский

ЗАО «Пульс-Эко» — А.М. Романов, А.В. Трунов, Ю.С. Яковлев, И.Д. Бушнев

Орловская областная профсоюзная организация машиностроителей Российской Федерации — О.Б. Анцифоров, В.Ф. Басов, А.И. Богданчиков, В.В. Андреев, В.П. Кузнецов, В.М. Чижиков, Л.А. Сухорукова, Л.А. Айвазова, М.В. Мельникова

МЗАЛ — В.М. Андреев

ОАО «Межгосметиз-Мценск» — В.П. Костюченко, Ю.В. Труфанов, В.Д. Свищев, А.И. Митюшин, В.И. Крымская

АООТ «Завод имени К.Н. Руднева» — А.Е. Васильковский, А.Г. Рыжковский, О.Н. Дорофеев, В.Ю. Котович, В.В. Грачёв, А.М. Романов, А.М. Плахов

ЗАО «ОРЛЭКС» — В.С. Гунали, И.Г. Тимохин, В.С. Новиков, Л.Ф. Кулик, Н.Н. Костин, А.Н. Костин, А.Е. Зайцев, В.В. Покровский, В.М. Старунов, В.Г. Лякишев, В.А. Гаврилин, В.К. Бухвостов, А.В. Семёнова, Н.А. Дронникова, А.А. Демиденко

ОАО «ОРЗЭП» — А.Г. Смирнов, Ф.И. Воронин, В.С. Зелепукин, Б.С. Белькин, М.Н. Васильев, А.М. Склярчук, А.В. Крылова, В.А. Ефремов, В.Н. Москаленко

ОАО «Протон» — Е.Я. Фролов, А.В. Голомедов, А.Е. Петухов, В.В. Меньшов, Н.А. Малышев, А.К. Панюшкин, С.А. Карпов, И.Ф. Фенин

ОАО «Орловский часовой завод» — А.М. Чистов, В.А. Бородин, Н.Г. Рвачёв, И.П. Беломестнов, Ю.И. Князев, Е.Л. Чехлова, В.Д. Морозова, В.С. Новиков, М.У. Дубонос, Н.М. Шунаев, О.Е. Ковынев, С.С. Маричев, А.А. Соловьёв, В.В. Краснобаев, В.А. Хохлова, Г.В. Костомаров, А.М. Ланской, Е.С. Власов, В.Ф. Тарасов, А.А. Соколов, В.К. Сырцев, И.К. Ефремов, В.И. Будаев, В.В. Королёв, Л.И. Агарков, К.Н. Адиебеков, А.Г. Ильин, Г.Н. Велигодская, С.И. Князькина

ЗАО «Орёлгипроприбор» — А.А. Иванов, Н.А. Мушнин, Н.Д. Кирсанова, А.А. Серых, А.А. Пуртов, Н.Г. Говенько

ОАО «СКБ СМ» — ЗАО «Стеклопак» — П.Н. Петраков, А.И. Куликов, А.В. Антохин, И.А. Антохин, В.И. Ночёвкин, Ф.И. Селин, В.И. Романенко, А.В. Каманов, Н.В. Фурсов

ЗАО «Научприбор» — В.Ю. Котович, О.В. Ковынев, А.Н. Пахомов, Н.Н. Иванов, Н.А. Застрялина, И.В. Париллов, Н.И. Иванов, С.В. Денисюк

ОАО «Гамма» — Е.В. Заречнева, А.И. Морозова, А.И. Тулин, А.И. Гапонов, Г.П. Пискунов, А.Ф. Кузина, И.А. Щёголева, В.Н. Вшевцов, Ф.И. Слет, К.А. Савкова, К.Д. Гришина, Ю.Г. Лавриненко, В.Ф. Ковакин, Р.И. Костина, Т.И. Коваль, В.М. Гусаров, А.К. Трошин, Г.В. Амелина, В.А. Губа, М.Н. Шкадова, Т.В. Трошина, К.П. Кутасова, Н.М. Цикорева

ЗАО «Радуга» — Л.И. Внуков, Л.Ф. Семёнова, Д.И. Болотских, П.С. Анпилогова

ООО «Ока-обувь» — Н.П. Косатов, А.С. Леонтьева, В.А. Верижников, В.А. Маслова, Л.В. Зубченко, М.А. Леденёва

ОАО «Орёлстроймаш» — А.И. Медников, А.И. Борискин, В.А. Борзёнков, В.В. Канатников, Т.А. Галюткина, Д.А. Дёмин

ОАО «Орёлхолодмаш» — С.Г. Стефанов, П.С. Стефанов, О.В. Якунин, С.Е. Тыренко

ЗАО «Росгидромаш» — семья Тильман

ЗАО «Технобелмет» — В.А. Пикулин

ЗАО «Техника и технология метизного производства» — В.П. Фетисов, С.Д. Корнаков, Б.А. Бирюков

ЗАО «Промсвязьмонтажсервис» — С.Л. Астапов, С.В. Кубышкин, А.Н. Востриков, А.В. Рулев

ЗАО «Велор» — К. Чикорелла, В.М. Ростовцев, И.А. Ашихмин, С.В. Чесноков, М.Г. Наумов, Н.Т. Землянова

ООО «Кока-Кола Боттлерз Орёл» — П. Дахины, М. Дража

ОАО «Орёлсибгаззапарат» — Н.Н. Дубровин, М.Д. Утина

ЗАО «Живмаш» — О.Ю. Игнатов, А.Я. Ермохин, Т.И. Орлова, Л.Н. Разуваева

ЗАО «Янтарь» — С.С. Шульга, А.Е. Дорوفеев, В.А. Хохлова

ОАО «Золотой Орёл» — семья Потёмкиных

ОАО «Орловская промышленная компания» — **А.В. Давыдов, Н.В. Зеленцов, З.М. Чудновский, В.В. Аносов**

ЗАО «Завод «Металлист-Холдинг» — **В.Н. Рябинин, Г.И. Блохин, Е.В. Шилова**

ОАО «Орловский завод силикатного кирпича» — **С.Б. Мац, А.В. Манукян**

ОАО «Орёлнефтепродукт» — **Н.Ф. Емельянов, М.А. Лобов, В.А. Некрасов, В.А. Клыкков**

НК «Лукойл-Орёл» — **В.Н. Агарков**

ОАО «Орёлоблгаз» — **М.А. Межнев, Г.Е. Неворошкина, Н.И. Пилюгин, Р.М. Соловьёва, В.П. Агашков, Ю.И. Гомоюнов**

Межрайонный газовый трест ОАО «Орёлоблгаз» — **А.И. Черкасов, С.П. Уваркин**

ООО «Орёлрегионгаз» — **А.Е. Васильковский, Л.В. Удалова, В.И. Батов, Н.В. Дмитриягина, Н.Д. Носова**

ОАО «Газпром газораспределение» (Орловский филиал) — **П.А. Меркулов**

ГУДП Предприятие «Орёлоблэнерго» — **Г.Г. Карпушкин, А.С. Горбов**

ОАО «Орёлэнерго» — **С.В. Зорин, А.В. Литягин**

ОАО «Орёлводкомплект» — **В.М. Алёхин, В.В. Голубинский**

ГУДПП «Орёлводоканал» — **И.И. Горбатов, А.Н. Никулин, А.Н. Климов**

АО «Орёлагролизинг» — **С.Н. Каменева**

ЗАО «Орёлмебель» — **В.И. Ефимовых, А.А. Евсеев, И.Н. Морякин, А.В. Черепков**

АООТ «Мебельремстройбыт» — **А.И. Башкунов, В.И. Калинин**

Орловская теплоэлектроцентраль ОАО «Орёлэнерго» — **А.П. Спиридонов, А.П. Бокый, В.Б. Дудин, В.П. Ретинский, В.Я. Часовитин**

Филиал ОАО «ТГК-4» Орловская региональная генерация ПП «Орловская ТЭЦ» — **М.Н. Остроушко**

Орловский филиал ОАО «ЦентрТелеком» — **И.Д. Махов, Н.И. Барулин, А.М. Евзиков**

ООО «Информтехносервис» — **Н.И. Ницук**

МУПП «Орёлгортеплоэнерго» — **П.Е. Худяков**

Орловские электрические сети ОАО «Орёлэнерго» — **В.Ф. Шумарин**

МУ «Управление коммунальным хозяйством г. Орла» — **И.К. Бунов**

Орловское авиапредприятие — **В.В. Кугель, Ф.И. Ляхин, О.М. Шепель**

ООО «Автотест» — **В.А. Гефель**

ОАО «Автоколонна 1142» — **А.И. Алдошин, В.С. Юшкова**

МУПАП ПАТП-1 — **Б.В. Карабанович, В.И. Леонтьев, А. Сасин**

ОАО «Автоколонна 1795» — **И.А. Бухвостов, С.В. Панов**

Автосервис «Самара» — С.И. Корнеев, Д.С. Корнеев  
«ВЧ-Сервис» — В.В. Черевань  
Автосервис «Огато» — С.П. Учуваткин  
ГК «Возрождение» — братья Бутусовы  
ОАО «Орёлавтодор» — В.И. Сеньюшкин  
«Орловский Автоцентр «КамАЗ» — А.И. Бухвостов  
«ВЕРИС-Ойл» — А.Н. Шубин  
ООО Фирма «Автодор» — Г.И. Донцов  
«Центрсовхозмонтаж», «Орёлсельстрой», «ОАО Орёлагропром-  
строй» — Г.П. Орлов  
ДОО «Орловская ПМК-1» (ОАО «Орёлагропромстрой») — В.Ф. Зо-  
лотухин  
ОАО «Стройиндустрия» — Ю.А. Павлов, В.М. Бурлаков  
Орловский завод ЛЖБК — В.Д. Белоусов  
«Орёлгипрогорсельстрой» — Б.В. Антипов  
ЗАО «Жилстрой» — А.Н. Петров, А.С. Богатов, Н.И. Суще-  
нюк, В.М. Суровцев, А.Н. Поздняков, Г.Ф. Панков, А.А. Андре-  
ев, В.Г. Соломатина  
Управление механизации ОАО «Орёлстрой» — В.А. Курин, Н.Е. Еровен-  
ков, И.И. Пашко  
АООТ «Мостострой-66» — В.М. Ставцев, Л.Г. Тюпалов, А.В. Дья-  
ченко, А.С. Богатченков, И.П. Русаков, Л.А. Ставцева, А.З. Розен-  
берг, С.Н. Захарченко, А.М. Фроленков, В.И. Алёхин, А.А. Грегуль,  
А.И. Ставцев, В.Н. Гераськин, Н.С. Калинин, А.Н. Грошев, А.М. Па-  
сынков, Ю.А. Сериков, К.В. Ставцев  
ДОО «Завод крупных панелей» (ЗАО «Жилстрой») — В.И. Бакуров  
ОАО «Орловские металлы» — В.А. Каськов  
Холдинг «Металлоконтракт» — В.В. Латышев  
ООО «Римекс» — В.Е. Волченков  
ООО «Технорос» — О.А. Губа  
ООО «Промстройдеталь» — С.И. Лукьянов, С.И. Аршинов, В.А. Та-  
япин  
ПКТ «Социальная инициатива и К» — семья Карасёвых, А.В. Отян-  
кин, А.И. Фомичев  
ЗАО «Ремстройпроект» — В.В. Слизовский, Г.Н. Костомаров,  
Н.Н. Рожманова  
ОАО «Семинарское» — В.А. Юрищев  
МУП «Орёлгорэлектротранс», ТТП г. Орла — А.Я. Коровин, Т.В. Анто-  
нова, М.М. Гонец  
ГУП Орловский областной центр «Недвижимость» — С.Г. Шатохин,  
В.П. Тютюнников  
МУП «Городское агентство недвижимости» (г. Орёл) — Т.Д. Андри-  
анова, Ю.И. Алексеев  
ФСК ООО «Чайка» — В.С. Строев, Н.А. Соловьёва

Орловский Центр стандартизации, метрологии и сертификации — **В.И. Ковалёв, Е.В. Горохов, В.П. Гашенко, В.П. Харчиков, В.Н. Се-нин, И.О. Дорофеев, Т.И. Белина, Ю.С. Желоховцев, В.И. Васюкова, Л.А. Андреева, И.Е. Казанцев, Г.Н. Коростелёва, В.С. Полехин**

Орловский областной комитет госстатистики — **В.Д. Молоканов**  
ОАО «Русская страховая компания» — **Н.Е. Ковков**

Главное управление Центрального банка РФ по Орловской области — **В.Е. Чугунов**

АИКБ «Зенит Бизнес Банк» — **В.С. Строев, В.В. Строев**

Филиал Мирнинского коммерческого банка «МАК-Банк» (ООО) в г. Орле — **А.И. Воропаев**

Орловский филиал «Россельхозбанка» — **А.А. Майоров**

Федерация профсоюзов Орловской области — **А.Н. Евтеев, В.П. Хар-ченко, Н.Г. Меркулов, А.В. Басс, Н.В. Козлова, Т.Н. Типунова, Н.Н. Овчарова**

Орловский обком профсоюза рабочих автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения — **С.И. Голев, Е.В. Резникова**

Орловский обком профсоюза работников культуры — **К.С. Строева, Л.А. Ступина, Е.М. Куликова, Т.Д. Казакова**

Орловский обком профсоюза работников народного образования и на-уки — **Н.Г. Меркулов, А.Н. Разуваева, Н.М. Перельгина, Л.А. Мер-кулова, Л.Ф. Баранова**

Орловский обком профсоюза АПК — **Н.И. Зеленин, А.Н. Супонев, Т.М. Антонова, Н.М. Богомоллова, О.Л. Гришина**

Городской профком тружеников АПК — **Н.А. Александрова**

Орловский обком профсоюза трудящихся автотранспорта и дорожно-го хозяйства — **В.А. Андреев, М.Г. Ермолов, С.А. Абрамова**

Орловский обком профсоюза кооператоров и предпринимателей — **Л.А. Скуридина, В.И. Быкова**

Орловский обком профсоюза рабочих и служащих лёгкой и тек-стильной промышленности — **В.Ф. Алёшкина**

Орловский обком профсоюза тружеников коммунально-бытовых пред-приятий и местной промышленности — **Е.И. Гладких, Н.А. Тремасова, О.В. Гладких, Л.И. Костикова**

Орловский обком профсоюза строителей — **В.Н. Чистяков, Н.Ф. Рябцева**

Орловский областной Совет ветеранов войны, труда, Вооружённых Сил и правоохранительных органов — **Н.П. Русанов, Б.Н. Лазько, А.П. Мельников, Н.М. Кутузов, Д.П. Еськов, В.И. Стратийчук, Е.И. Ампилов, И.Т. Рябцев, В.М. Чикаренков, Г.П. Маркина, В.И. Банков, Л.С. Дмитриев, Э.И. Боярский, В. Запара, А.Д. Без-кровный, А.Н. Андрианова, Г.А. Ефимова, М.А. Харламова, Н.А. Се-рых, Н.М. Коновалов, Ю.Н. Поликарпов, М.В. Купрюнин**

УВД Орловской области и ГАИ (ГИБДД) — **В.Г. Капустянский, И.П. Савченко, Л.А. Пашин, А.И. Якунин, В.А. Колокольцев,**

**Ю.Н. Савенков, А.Ю. Коршунов, Н.И. Головки, Е.А. Ляшенко, М. Костикова, М. Шакина, Н. Колокуцкая, Е.Я. Терентьева, А.Г. Шахов, М.М. Лысов, династия Локотковых**

**УФСИН Минюста РФ по Орловской области — В.А. Суровцев, А.В. Гнездилов, В.А. Доронин, А.В. Гавриловская, Н.В. Чернов, А.А. Борисов, С.Г. Баракчян**

**ГУ МЧС по Орловской области — А.С. Кац, А.А. Новиков, Н. Махова, Г. Агашков, В.В. Мозолюк, С.А. Власов, В.А. Крушельницкий, А. Александров, А. Гераськин**

**Управление Федеральной почтовой связи Орловской области Госкомитета РФ по связи и информации — Л.Н. Чулкова, В.И. Попов, М.А. Лепилина, Н.К. Верещагин, Н.В. Дудина, А.В. Бухвостов, Л.С. Мажорова, М.А. Леденёва, П.Н. Макогон**

**МП Гостиничный комплекс «Орёл-Отель» — С.Г. Знаменская, Н.Н. Гаспарян, Н.И. Грубицина**

**МУП «Банно-прачечное хозяйство» — Т.Н. Башкунова**

**ОАО «Снежинка» — Л.И. Харитонова, С.Б. Шевелева, Н.С. Савина**

**Орловско-Курское отделение МЖД, вокзал станции Орёл — Ф.Ф. Чупахин, П.В. Казанцев, В.М. Герасименко, С.М. Логунов, Т.Г. Курочицкая, Ю.С. Чубенко, О.Г. Астахова, А.В. Кореньков, Н.А. Михайлин, Р.В. Абрамова, Н.А. Усольцев, семьи Казанцевых и Герасименко, А.С. Кондратьев, О.Ф. Толубеев, Е.А. Карнаев**

**Военный комиссариат Орловской области — Ю.Ф. Рукин, А.В. Цыганов, Е.А. Гришин, А.Г. Монахов, В.А. Козлов, С.А. Старков, А.Ю. Бояров, А.Д. Орешкин**

**Орловский гарнизон — В.В. Гусев**

**Орловский областной Комитет ветеранов войны и военной службы — А.И. Сухоруков, Н.Ф. Долгов, Г.С. Ломакин, А.И. Жутиков, В.М. Авдонин, П.В. Белецкий, А.Л. Нехай, Н.И. Чемисов, Л.Ф. Черкасов, А.И. Алтухов**

**Орловское региональное отделение Всероссийской общественной организации Героев, кавалеров госнаград и лауреатов Госпремий «Трудовая Доблесть России» — В.Д. Кузнецов, А.П. Разживкин, П.Е. Сапунов, В.Т. Жилибин, В.С. Бурцев, И.И. Чумаков, В.Г. Деревянкин**

**Совет ветеранов войны, труда, Вооружённых Сил и правоохранительных органов г. Орла — В.Т. Слюнин, Н.Ф. Савотин, А.А. Костарев, Е.Д. Титов, Д.А. Лабоцкая, Ф.Ф. Лысов, Е.К. Абакумова, Р.Г. Попова, М.К. Авраменко, Н.М. Королёв, Б.В. Юшков, В.М. Онищук, В.К. Думчев, В.И. Павлова, В.К. Никуленков, В.А. Пескарёв, В.А. Сысоев, И.А. Фёдоров, Д.А. Севостьянов, А.М. Ширшов, М.С. Федотов, А.А. Архипов, П.В. Николаев, Р.И. Абакумова, В.А. Меренков, А.С. Бакин, А.П. Петрова, Н.Б. Челюскин, В.И. Турбин, А.И. Ижукин, В.Д. Денисов, И.В. Панчук, Л.Н. Гуртьев, А.В. Горбатов, П.Т. Михалицын, И.Н. Булгаков, С.К. Шамардин, Р.А. Клейн,**



**В.К. Авдюшин, Д.Н. Батищев, М.П. Чечнева, И.Г. Богатов, Н.Т. Назарова, С.А. Шабалин, И.И. Солдатов, В.К. Руткаускас, А.Г. Ефремов, В.А. Бондарева, А.Н. Яновский, Л.Н. Афонин, Я.В. Фарфель, Л.М. Вайнштейн, М.Л. Хацынков, М.Г. Люблинский, М.Г. Вайнруб, Л.Р. и Р.Л. Пейлис, Н.Б. Вайханский, М.Х. Шкляров, семья Кокиных**

Общественная военно-патриотическая организация «Флоту — быть!» — **Л.М. Сальников, В.И. Егоров, В.В. Мокин, А.П. Денисов, В.А. Беляев, Г.В. Чуев, В.А. Осекин, Л.М. Юрченко, В.Н. Пискунов, Э.Г. Харазов, Н.С. Лосев, В.В. Вербицкий, И.В. Глущенко, Е.П. Гаранин, А.А. Ветров, И.О. Дорофеев, Н.В. Хромов**

**Орловский обком ДОСААФ — Г.С. Родин, М.Л. Немецкий**

Орловская региональная общественная организация ветеранов боевых действий — **А.В. Щепетин, А.И. Шиликов**

Орловская областная региональная общественная организация «Совет солдатских матерей» — **В.В. Старовойтова, А. Пономарёв, В.М. Старовойтов**

Военно-исторический музей г. Орла — **С.В. Широков**

Центральный планерный имени С.Н. Анохина аэроклуб Орловской области — **Р.И. Валеев, А.М. Маслов, В.Д. Дзюба, Б.Н. Кривенцов, С.А. Соколов, Ф.В. Калашников, В.Г. Поляков, Н.Ф. Похальчук, Е.Г. Ревунов, Ю.В. Косарев, А.И. Цеберг, К. Рыжкова, А. Худякова, З. Палехина-Леонович, В.В. Родин**

Орловская областная общественная организация Всероссийского общества инвалидов — **Н.Н. Столяров, Ю.Ф. Шилов**

Орловская областная военно-патриотическая поисковая организация «Самолёт» — **М. Крутых, А. Косов, Н. Андреев**

Поисковый отряд «Гвардия» (Кромской район) — **В.Н. Панков**

Дмитровский музей и клуб «Дорогой отцов» — **И.Н. Музалёв**

Берёзовский военно-патриотический клуб «Дорогой отцов» (Покровский район) — **С.И. Гривцев**

Дмитровский поисковый отряд — **И. Щербаков**

Детско-юношеский отряд патриотов «Поиск» — **В.А. Иванов**

Залегощенский военно-исторический музей — **Т.М. Усачёва**

Орловский Центр военно-патриотического воспитания «Эврика»,

Попечительский совет по возведению Храма-часовни имени Александра Невского — **С.И. Иванова**

Орловский городской клуб «Юный спасатель» — **Е.А. Бочаров**

Общественная палата Орловской области, уполномоченный по правам человека на Орловщине — **Ю.С. Васютин, С.И. Сушкова, А.И. Опалькова, Л.П. Шевелева**

Орловское отделение Всероссийского общества «Мемориал» — **Э.С. Менделевич, Я.А. Лейбин**

ОАО «Типография «Труд» — **Г.И. Вороничев, Л.Т. Канатникова, О.И. Гладкова, О.Н. Тарелина, В.Р. Севрюгина, В.И. Мосин,**

**Д.В. Бастов, Е.Г. Прозукин, Н.П. Новикова, М.А. Анохин, С.И. Канатников, А.А. Фирсов, Г.В. Скорикова, Т.В. Чистякова, А.А. Гудкова**  
ООО «Фолиант» — **А.А. Сытников, Л.В. Деулина, О.Н. Скоробогатко, В.А. Рыданская, Н.И. Неврова**  
Издательский Дом «ОРЛИК» и К» — **А.В. Воробьёв**  
Издательство «3-е июля» — **Г.Н. Майоров**  
Российско-китайское СП Типография «Новое время» — **Дан Сяо Кунь, Сюй Чэнцой, Инь Ху, Джанг Хиакун, Ханг Хай, Чжень Гао, Вэй Вэй**  
Книготорговая сеть облпотребсоюза Орловщины — **Г.С. Косырева**  
ЗАО «Орловское областное книготорговое предприятие» — **А.Д. Дедков**  
Орловское Добровольное Общество «Книга» — **семья Логовских**  
Мэрия г. Орла — **А.Г. Кисляков, Е.Н. Вельковский, В.И. Уваров, В.В. Глухов, А.Н. Крапивченков, В.А. Можин, А.В. Гулякин, Н.А. Осекина, В.М. Тишина, В.А. Курман**  
Администрация Советского района г. Орла — **С.А. Морозов, А.М. Складрук, В.И. Боева, Г.В. Гришаков, А.М. Лосев, И.И. Пахомов**  
Администрация Заводского района г. Орла — **В.П. Чурилова, М.С. Поздняков, В.М. Шкадин, Р.Г. Вовк, Г.П. Маркина**  
Администрация Железнодорожного района г. Орла — **Ю.М. Тарасов, А.Г. Монахов, Л.А. Михайлова**  
Администрация Северного района г. Орла — **Л.Н. Кирдева, Т.В. Мартынова, В.И. Маркин, В.И. Павлова, Т.П. Ретинская, А.Н. Андрианова, А.И. Анисеева, Г.И. Прозукин**  
ГОУ ВПО «Орловская региональная академия государственной службы» — **М.Ф. Тучков, В.Ф. Ницевич, В.В. Кугель, О.П. Овчинникова**  
Орловское высшее военное командное училище связи — **В.А. Мартынов**  
Прокуратура Орловской области — **Н.П. Руднев, С.В. Куденев, С.Д. Воробьёв, В.П. Опальков, Д.П. Тюпин, А.Г. Вуколов, А.С. Бухтияров, Б.И. Новиков, И.Р. Нукалов, В.Г. Щербаков, А.М. Коротеев**  
Орловская областная коллегия адвокатов — **К.А. Локтионов**  
Орловский юридический институт МВД России — **Е.Н. Щендригин, И.А. Калининченко, А.В. Козлов, В.В. Васильев, Н.Н. Дегтярёва, Л.Ю. Щербакова, С.Н. Пышьев**  
Центральный совет ФСК по борьбе с коррупцией в ЦФО РФ — **Л.А. Пашин**  
Гострудинспекция в Орловской области — **Г.П. Бабкин, Г.Н. Воробьёв**  
Орловский государственный аграрный университет — **Н.В. Парухин, Т.И. Федыко, В.К. Кретинин, В.Т. Лобков, В.И. Васильев, Д.Н. Пискунов, В.В. Коломейченко, А.В. Амелин**  
Орловский государственный технический университет — **В.А. Голенков, А.В. Артюшин, В.И. Колчунов, А.М. Гаврилин, В.В. Свет**

кин, Т.Д. Селихова, Ю.С. Степанов, Е.В. Сенько, Ю.Е. Котылев, А.Н. Новиков

Орловская областная еврейская общественная организация «НЭШЕР» — Б.С. Вишневская, Г.И. Смолякова, Р.И. Кесельман, Л.Ф. Воловик, С.А. Лившиц

Мценский филиал ОГТУ — В.М. Александров

Ливенский филиал ОГТУ — А.П. Прилепский, Г.П. Жилин, Т.А. Пучкова

Орловский государственный университет — семьи Козлёнковых, Курнаковых, Мерзликиных, Р.Г. Леви, Г.Б. Курляндская, Г.А. Габинский

Орловский коммерческий институт — В.С. Зеленцов

ОГСУО «Областной геронтологический центр ветеранов войны и труда» — В.Н. Павловский, В.А. Пикалов, С.И. Гришин

Горсовет ветеранов педагогического труда (г. Орёл) — Л.Н. Сущенко

ОГУП Санаторий «Дубрава» — М.И. Дроздов, И.А. Ефимов

ОГЛУ «Детский санаторий «Орловчанка» — М.И. Забелин

ОГОУ «Детский загородный санаторно-оздоровительный лагерь «Юбилейный» — Ю.И. Горьков (д. Новосёлки Мценского района)

МУП ЖРЭО г. Орла — А.А. Левин

ФГУП «Орловское протезно-ортопедическое предприятие» — П.А. Боринов

МУП «Спецавтобаза по санитарной очистке г. Орла» — С.Н. Себякин

Управление социальной защиты населения по Орловской области — Н.В. Ужокин, В.М. Мильшин, А.П. Цуканов, И.А. Гаврилина

Управление торговли и потребительских ресурсов — В.П. Агапов

Управление сельского хозяйства и продовольствия — В.М. Серов, А.С. Злобин, Н.И. Алимов, Е.Н. Дубровин, В.И. Коротеев, С.В. Будило, Н.К. Анисимов, Н.В. Кузнецов

Управление печати, полиграфии и СМИ — В.С. Афонин, В.И. Есин, А.А. Мироненко

Редакция газеты «Орловская правда» — Д.И. Блынский, И.М. Патенков, М.Т. Орлов, С.В. Коробков, А.А. Лапонов, А.С. Кононыгин, В. Зайчиков, Б. Галкин, А. Фокин, Э. Дорофеев

ИТАР-ТАСС по Орловской и Курской областям — С.Ф. Быхун, Ю.В. Лихопёк, Д.С. Быхун

ЗАО «Роспечать» Орловской области — А.И. Висягин, Н.А. Плынская, Ю.В. Степанов, А.В. Андреева, О.А. Деева, Г.С. Сысоева, Т.Е. Новикова

ГТРК «Орёл» (филиал ВГТРК) — В.Р. Бабин, Г.И. Тильман, Ф.Ю. Шинов, В.С. Куркин, И.А. Азаров, Н.Г. Куревин, Т.С. Мартынова, Т.В. Костомарова, В.А. Новошинская, Е. Рабоцкая, С. Бычков, И. Молчанов, С. Дьяконов, О.Бычкова, И. Костина, О. Шмелёв, Н. Деева, Д. Олейникова, семья Звоненко

Телекомпания «Ва-Банк плюс» (г. Орёл) — семья **Шварц**  
ТРК «Истоки» — семья **Ерохиных, Н. Тычинская, Н. Пехтерева,**  
**Д. Пустовой, В. Гавриловская, В. Гапеев**

Региональная общественная организация «Союз предпринимателей  
«Производственники Орловщины» — **Г.П. Парахин**

Управление труда и занятости населения Орловской области — **А.И. Шведов, А.А. Иванов, Н.А. Макеев, Е.Н. Лебедева, Л.А. Агошкова, И.В. Машина, Л. А. Аксёнова, О.А. Муханов, Н.Н. Герасимова, Е.В. Свиридова, С.П. Королёв, Ю.А. Шведов, И.Н. Лясковская, А.Н. Курганская**

ОГОУ СПО «Орловский технологический техникум» — **Н.Н. Матвеева**

Орловский кооперативный техникум — **И.А. Орлова, Т.И. Короткова**

ОГУК «Областной центр народного творчества» — **В.К. Костриков**

Орловское культпросветучилище — **З.А. Бонкс**

МЛПУ «Родильный Дом» г. Орла — **К.Б. Магомедов**

Индивидуальный предприниматель **В.Н. Курдюков**

Лошаковская сельская администрация — **Н.В. Галкин**

Пахомовская сельская администрация — **Н.С. Кабанов**

Сабуровская сельская администрация — **В.И. Булычёв**

Лавровская сельская администрация — **В.Н. Логвинов**

Администрация посёлка городского типа Знаменка — **Ю.В. Соколов**

Масловская сельская администрация — **А.Н. Борисенков**

Троицкая сельская администрация — **О.А. Буравлёва**

Платоновская сельская администрация — **В.Н. Пчельникова**

Куликовская сельская администрация — **М.В. Студенников**

Станово-Колодезская сельская администрация — **В.В. Пресняков**

Русско-Бродская сельская администрация — **В.В. Васильев**

Дросковская сельская администрация — **И.Г. Лубяников**

Яковлевская сельская администрация — **В.В. Алешонкова**

\* \* \*

## **РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ,**

**Г. МОСКВА,**

**СТРАНЫ СНГ**

Русская Православная Церковь — Патриарх Московский и Всея Руси **Алексий II (А.М. Ридигер);** Патриарх Московский и Всея Руси **Кирилл (В.М. Гундяев)**

Пресс-служба Святейшего Патриарха Московского и Всея Руси —  
**о. В. Вигилянский**

Канцелярия Московской Патриархии — **о. А. Миндров**

Администрация Президента РФ (Б.Н. Ельцина, В.В. Путина,  
Д.А. Медведева) — **Ю.Ф. Бородин, В.Д. Матвеев, Н.И. Бородай**

Правительство РФ — **В.С. Черномырдин**

Администрация Президента Республики Беларусь А.Г. Лукашенко —  
**С.И. Буко**

Министерство информации Республики Беларусь — **И.Н. Лаптенюк**  
Администрация Президента Республики Украина В.Ф. Януковича —

**В. Ханюк, А. Герман**

Администрация Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева — **А. Бисенбаев**

Президент Чеченской Республики — **А.Д. Алханов**

Представительство Чечни в Орловской области — **С. Тесаев**

Администрация Курской области — **А.В. Руцкой**

Администрация Тульской области — **В.А. Стародубцев**

Администрация Белгородской области — **Е.С. Савченко**

Администрация Липецкой области — **О.П. Королёв**

Администрация Красноярского Края — **А.И. Лебедь**

Администрация Алтайского Края — **М.С. Евдокимов, Е.А. Нечепуренко**

Совет ветеранов войны и труда РФ — **А.П. Маресьев, В.И. Попков**

Московский Совет ветеранов войны и труда РФ — **В.И. Долгих, И.Х. Баграмян, В.Г. Куликов, А.Н. Ефимов, Е.С. Катуква, М.Л. Чернявский**

Ассоциация Героев Советского Союза — **Б.А. Рунов**

Общественный Фонд для создания в Москве храма, музея и других сооружений о жертвах политических репрессий с 1917-го по 1985-й гг. —  
**С.С. Зуев**

Российское Дворянское Собрание — **Г.В. Корнилова, Л.Б. Головина, И.В. Козловский, род Каменских**

Генштаб ВМФ РФ — **О.В. Бурцев**

Общественная организация «Московский областной оборонно-спортивный клуб «Ратник» — **М.И. Кононенко**

Севастопольский Совет ветеранов ВМФ СССР — **А.М. Дорохов**

Патриотическо-поисковый отряд «Рубеж» (г. Железногорск, Курская область) — **О.А. Петров**

АО «Росагропромснаб» — **В.Я. Лимарев**

НК «ЮКОС» — семья **Ходорковских**

Аудиторско-консалтинговая фирма «ЦБА» — **С.А. Рассказова-Николаева**

ООО Аграрная инвестиционная компания «АГРИКО» — **В.С. Бовин**

Россельхозакадемия Минсельхоз РФ — **Г.А. Романенко, А.А. Жученко, А.В. Пухальский, Б.И. Сандухадзе**

ОАО «Стройтрансгаз» — **А.Е. Беккер**

Представительство Президента РФ в ЦФО — **Г.С. Полтавченко**

Комиссия по правам человека при Президенте РФ — **Л.М. Рошаль**

Представительство Орловского Землячества в Москве — **А.П. Иванов**

Союз писателей СССР — С.В. Михалков, С.П. Щипачёв, Г.М. Марков, В.П. Астафьев, Н.К. Старшинов, Р.Х. Солнцев, С.А. Баруздин, Д.Л. Паттерсон, М.Н. Алексеев, Г.М. Семар, Н.Е. Агеев, С.А. Золотцев, А.С. Иванов, В.В. Горбачёв, А.А. Ананьев, Р.И. Рождественский, Е.А. Евтушенко, А.А. Вознесенский, Р.Г. Гамзатов, С.Г. Эмин, Е.И. Носов, П.Г. Сальников, Н.В. Зыбин, К.Ш. Кулиев, С.В. Викулов, Е.А. Зиборов, Н.И. Николюкин, Н.И. Рыленков, А.С. Логвинов, И.Д. Крохин, Л.Ю. Моисеев, Н.Е. Калинин, В.Г. Ходулин, Ю.В. Никоньчев, В.Д. Захарченко, И.Г. Подсвиров, П.Л. Проскурин, К.М. Симонов, Л.И. Ошанин, Н.И. Поснов, Л.С. Овалов

Союз кинематографистов РФ — Н.С. Михалков, А.В. Панкратов-Чёрный, Л.А. Филатов, Ю.К. Степанов, В. Приёмыхов, Н.П. Бурляев

Союз журналистов СССР — семья **Боровик**

Союз художников СССР — Г.В. Дышленко, Е.А. Чистов

Московский Центр эстрадной юмористики — Е.В. Петросян

Передвижной выставочно-лекционный комплекс-музей ОАО «РЖД» — В. Якунин, В.Н. Морозов, В.И. Молдавер, Д.В. Алексеев, К.В. Верников

Государственная корпорация «РОСНАНО» — А.Б. Чубайс

Московский театр кошек — Ю.Д. Куклачёв

Союз российских писателей — С.В. Василенко, Ю.М. Кублановский, Д.П. Порущкевич

Газета «Рыбак рыбака» — А.А. Цессарский

Газета «Рыбалка круглый год» (с приложением «Ершович») — Д.Ю. Соколов

Журнал «Нёман» (Республика Беларусь) — Н. Чайка

